



DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO

TOMO III
EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS:
ANÁLISIS INTERNO

DOCUMENTO FINAL

***DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
DEL TRANSPORTE EN LA COMUNIDAD
AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO***

ÍNDICE TOMO III

EL SECTOR DE TRANSPORTE DE VIAJEROS: ANÁLISIS INTERNO

CAPÍTULO 0: INTRODUCCIÓN

0.1. Introducción.....	1
0.2. El transporte de viajeros en la CAPV	2
0.3. La movilidad de viajeros en la CAPV	7

CAPÍTULO 1: ANÁLISIS MODAL: EL MODO CARRETERA

1.1. Transporte público de viajeros por carretera: Bizkaia.....	11
1.2. Transporte público de viajeros por carretera: Gipuzkoa.....	35
1.3. Transporte público de viajeros por carretera: Álava	51
1.4. Transporte público de viajeros por carretera entre capitales.....	54
1.5. Análisis económico-financiero de las empresas más representativas de la CAPV	57

CAPÍTULO 2: ANÁLISIS MODAL: EL MODO FERROCARRIL

2.1. Configuración de la red ferroviaria en la CAPV	65
2.2. Transporte de viajeros por ferrocarril: RENFE.....	66
2.3. Transporte de viajeros por ferrocarril: EuskoTren.....	76
2.4. Transporte de viajeros por ferrocarril: FEVE.....	85
2.5. Transporte de viajeros por ferrocarril: Consideraciones generales.....	86

CAPÍTULO 3: ANÁLISIS MODAL: EL MODO AÉREO

3.1. Transporte de viajeros por avión: Oferta.....	87
3.2. Transporte de viajeros por avión: Demanda.....	90

CAPÍTULO 4: DIAGNÓSTICO EXTERNO

4.1. Transporte de viajeros: el contexto europeo.....	99
4.2. Transporte de viajeros: el contexto estatal	110

CAPÍTULO 5: DAFO SINTÉTICO DEL SECTOR DE TRANSPORTE DE VIAJEROS

5.1. DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades).....	119
5.2. Ámbitos preferentes de actuación	125
5.3. Posicionamiento competitivo del sector del transporte de viajeros.....	129

CAPÍTULO 0

INTRODUCCIÓN

0.1. Introducción

El presente capítulo tiene como principal objetivo realizar una descripción detallada de la situación en el transporte interurbano de viajeros por carretera presenta en la CAPV. Dadas las sensibles diferencias que se registran en la estructuración de este servicio entre los tres Territorios Históricos, se ha realizado la descripción de cada uno de ellos ofreciendo en cualquier caso una semblanza global de la situación en el conjunto de la CAPV, resultante en realidad, de la suma de las situaciones parciales.

La configuración, por tanto, pretende ofrecer una descripción global de la situación del sector del transporte de viajeros en la CAPV, pasando luego a ofrecer una visión de cada uno de los Territorios Históricos. Posteriormente, y en la medida que la disposición de datos así lo permita, se ofrece un desglose detallado de la situación de cada uno de los Territorios.

0.2 El transporte de viajeros en la CAPV

Una de las características de la gestión del transporte de viajeros en la CAPV es la de la multiplicidad de organismos y operadores que actúan, lo que representa uno de los principales elementos de distorsión de los proyectos de unificación y planificación de este segmento. A continuación se describirá cada uno de sus modos de manera global.

□ TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

El transporte de viajeros por carretera ofrece sustanciales diferencias en cada uno de los Territorios Históricos, debido a cuestiones competenciales. La organización de este segmento se encuentra en manos de cada una de las Diputaciones Forales en lo que al propio territorio provincial se refiere, siendo competencia del Gobierno Vasco cuando el servicio supera este ámbito, siempre en el caso de que no supere el ámbito autonómico. En este caso, en las líneas de largo recorrido, las concesiones son definidas y gestionadas desde el Gobierno Central.

En estas condiciones, cada una de las Diputaciones ha desarrollado un sistema de gestión del transporte, dándose muy importantes diferencias entre los tres sistemas, tanto desde el punto de vista organizativo como desde el presupuestario. Esto ha propiciado, entre otras cosas, una disposición de información con una diversidad de detalle importante, lo cual quedará reflejado en las páginas que describen el segmento para cada una de las provincias.

De entre los tres Territorios Históricos, el de Bizkaia resulta realmente paradigmático, tanto por su estructura organizativa, como por la partida presupuestaria destinada a cubrir este servicio.

El sistema de transporte de Bizkaia descansa sobre tres ejes fundamentales dependiente cada uno de ellos de una administración, ayuntamiento, Diputación Foral y Gobierno Vasco. Por lo que respecta al ámbito provincial, este se soporta sobre un sistema de contrato programa entre la Diputación y cuatro empresas prestatarias de servicios.

Uno de los aspectos más destacables de la estructura de Transportes de Bizkaia lo constituye la propia existencia del Consorcio de Transportes de Bizkaia, el cual integra a todos los medios de transporte terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril. Esto permite desarrollar actuaciones en la línea de coordinar los distintos sistemas de transporte de viajeros existentes, mejorando sensiblemente la calidad de servicio. De hecho, se trata de la única capital de la CAPV que ofrece la posibilidad de integrar diversos medios de transporte en un sólo billete.

En cualquier caso, uno de los principales objetivos del sistema de transportes impulsado en Bizkaia puede considerarse cubierto teniendo en cuenta que se encuentra por encima del 90% el nivel de cobertura del territorio. La existencia de problemas se registra fundamentalmente en lo que respecta a la coordinación de diversos modos de transporte y en el acceso a zonas de fuerte componente rural.

Por lo que respecta a Gipuzkoa y Alava, el sistema establecido es similar, tratándose de concesiones con largos períodos y que son revisadas anualmente.

En el caso de Gipuzkoa, actualmente se encuentra en trámite el análisis del sistema de transporte por carretera, lo que apunta hacia el establecimiento de un sistema de gestión lo más integrada posible. En este territorio se dan zonas de confluencia de servicio entre el transporte por carretera y el ferrocarril, dándose algunos tramos en los que incluso se da confluencia de servicios ferroviarios.

Otro aspecto que es preciso destacar es la existencia de estructuras comarcales de transporte, respondiendo a la propia estructura del asentamiento de la población del territorio.

Por lo que respecta a Alava, al margen del transporte centrado en la capital, esta actividad se encuentra fuertemente condicionada por la fuerte dispersión existente en las zonas rurales, con multitud de núcleos escasamente poblados a los que resulta complicado acceder.

En este Territorio se está realizando a lo largo del año 2000 una reconfiguración del sistema, lo que ha hecho imposible la recogida de datos coherentes que permitan una descripción de la demanda de transporte. En esta redefinición aludida es obligado mencionar la puesta en marcha de complementos de servicio a la demanda en alguna de las líneas. Este servicio posibilita el establecimiento de una línea troncal que se ve completada con servicios de taxi en aquellos núcleos con reducida masa crítica y cuya demanda de servicio es muy heterogénea. El acceso a este servicio se realiza mediante llamada telefónica a un número gratuito con un día de antelación. Como se ha señalado, se trata de un proyecto novedoso en el caso de Alava, por lo que aún no se ha realizado evaluación alguna.

❑ TRANSPORTE FERROVIARIO:

El servicio de transporte de viajeros por ferrocarril es realizado por RENFE y EUSKOTREN principalmente, participando en menor medida, y únicamente en el caso de Bizkaia, FEVE.

RENFE ofrece el servicio estructurado en tres niveles: largo recorrido, regionales y cercanías. En el caso del servicio de largo recorrido se da un considerable incremento de la demanda, con una sostenida y generalizada tendencia al alza. Por lo que respecta al servicio regional, éste cuenta con gran aceptación en el área de Vitoria-Gasteiz, si bien es cierto que incluso este área va viendo disminuir el número de usuarios desde 1997 en

adelante. Este servicio no existe desde 1997 en Bilbao. Por lo que respecta a las estaciones de Irún y San Sebastián, aunque de escasa incidencia en general, ha conocido un ligero repunte en los últimos años.

En relación al servicio de cercanías, inexistente en Vitoria-Gasteiz, este conoce importante implantación en Bilbao, a pesar de que se diera un pequeño descenso en el período 1997-1998, como consecuencia de la inauguración del servicio de metro de Bilbao. En las cercanías de San Sebastián, aunque puede hablarse de mantenimiento, parece darse una ligera tendencia a la baja.

EUSKOTREN es otro de los operadores del sistema ferroviario de la CAPV. Su línea principal es la que une Bilbao y San Sebastián, aunque explota otra serie de líneas en Bizkaia. Como se ha señalado en el capítulo anterior, en Bizkaia se integra en el Consorcio de Transportes, por lo que su vocación es la de integrarse en un sistema de transporte más amplio.

En el caso de Gipuzkoa, el recorrido se realiza a través de la costa, llegando hasta San Sebastián. Posteriormente, prolonga mediante el servicio conocido como "TOPO", en recorrido hasta Hendaia, atravesando por tanto la frontera. Hay que indicar que el tramo Donostia-Irún cuenta con dos trazados de ferrocarril, el de cercanías de RENFE y el que se acaba de describir de EUSKOTREN. Hay que señalar, por último, que en la provincia de Alava este operador no gestiona ningún recorrido.

Por último, para concluir con esta descripción del apartado ferroviario, FEVE, dependiente al igual que RENFE del Gobierno Central, ofrece un servicio entre Bilbao-Balmaseda-Karrantza. El número de viajeros de esta línea alcanzó un máximo en 1997, superando la barrera de los dos millones. Posteriormente ha ido reduciendo su movimiento, situándose en 1,8 millones en 1999.

□ TRANSPORTE AÉREO:

La oferta de transporte aéreo en la CAPV está cubierta por los tres aeropuertos de Bilbao, Fuenterrabía y Vitoria-Gasteiz, gestionadas por AENA. Los dos primeros cubren el transporte de viajeros, habiéndose especializado el de Vitoria-Gasteiz en el transporte de mercancías.

En este sentido, hay que señalar que la oferta de vuelos internacionales de los aeropuertos citados se circunscribe al aeropuerto de Sondika, con 301 vuelos, el 28% de los que realiza, con destino u origen internacional.

En líneas generales, es especialmente destacable el progresivo incremento de viajeros que está conociendo este modo de transporte, tanto en el aeropuerto de Bilbao como el de Fuenterrabía. En Foronda, como se ha señalado, se ha optado por el transporte de mercancías lo que ha dado como resultado la casi desaparición del tráfico de pasajeros.

Por otro lado, en la cuestión del transporte aéreo hay que citar la cercanía de otros dos aeropuertos con una progresiva oferta de servicios, como son los de Biarritz y Pamplona, los cuales compiten con los de la CAPV para algunos segmentos de mercado, sobre todo desde la apertura de la A-15, lo cual sitúa a Pamplona a unos 45 minutos de San Sebastián, frente a la hora de traslado para acceder a Sondika además del coste generado en este último caso por el peaje de la A-8.

0.3. La movilidad de viajeros en la CAPV

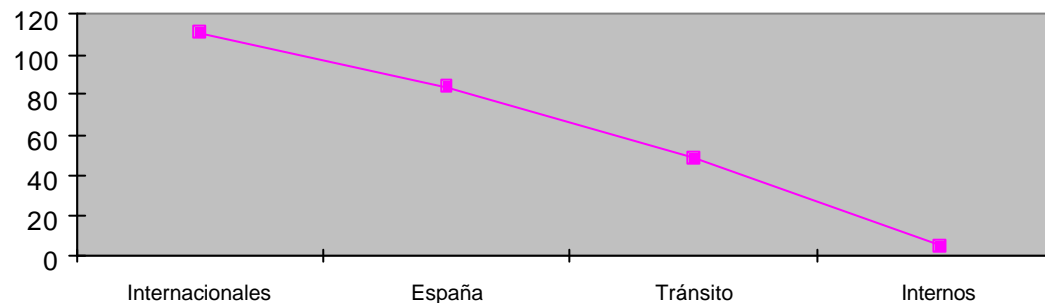
Para la caracterización de la movilidad de viajeros en la CAPV ha sido preciso recurrir a la encuesta realizada por el Departamento de Infraestructura del Transporte en 1995. Este documento es el último referente de análisis global de la movilidad de viajeros en esta comunidad, coincidiendo el ámbito de estudio con el que aquí se presenta, ya que toma en consideración los movimientos supramunicipales dentro del territorio de la CAPV. En el marco del presente estudio, se recurrirá al citado análisis para el caso de la movilidad por carretera, ya que se realizó un trabajo de campo que en esta ocasión puede resultar de interés.

En el contexto del presente proyecto, los datos aportados por este documento serán utilizados para conocer la situación interna e incorporar una serie de consideraciones al diagnóstico. En este sentido, hay que señalar que existe un precedente, ya que en 1990 se realizó un trabajo de similares características, por lo que, en algunos casos, puede realizarse algún tipo de comparación.

FUERTE INCREMENTO DE MOVILIDAD DE VIAJEROS

El movimiento global de viajeros en día laborable dentro de la CAPV ha ido incrementándose en los últimos años, siendo el crecimiento de aproximadamente el 23% entre 1990 y 1995. La gran mayoría de estos viajes, lógicamente, son de carácter interno a la propia comunidad. Sin embargo, hay que señalar que el mayor crecimiento se da en los viajes internacionales, es decir, aquellos en los que la Comunidad Autónoma constituye uno de los extremos, origen o destino.

Incremento de flujos en vehículo ligero (90-95)



Respecto a la ocupación, número de personas por vehículo, lógicamente, ésta es mayor en los viajes largos que en los cortos. Es destacable que este ratio de ocupación registra un descenso entre 1990 y 1995, pasando la media de 1,53 a 1,49. En este sentido, es importante señalar que los viajes de trabajo, los que justifican el 53% de los desplazamientos, son los que menor índice de ocupación tienen.

GIPUZKOA DESTACA POR SU MAYOR MOVILIDAD INTERNA Y BIZKAIA POR SU ELEVADO PORCENTAJE DE VIAJEROS EN AUTOBÚS

Respecto a los viajes internos en la CAPV, destaca que es el Territorio Histórico de Gipuzkoa aquél en el que la movilidad es mayor en términos absolutos, puesto que son, por término medio, 95.091 los viajeros que diariamente se mueven con origen y destino en el propio territorio. En el caso de Bizkaia esta cifra se sitúa en 85.901, reduciéndose hasta 17.015 para el caso de Álava.

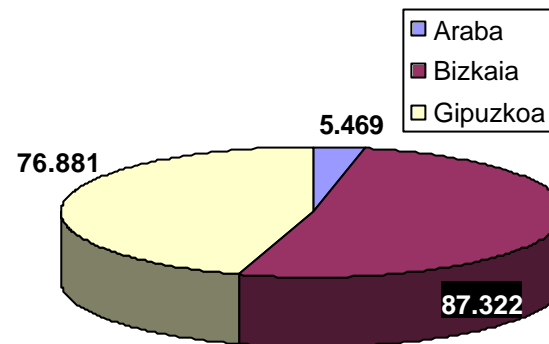
❑ Desplazamientos en autobús:

La relación entre los viajes realizados en autobús y los que se realizan en vehículo ligero y el número de viajeros global que mueve cada uno de los modos de transporte citados, ofrece un resultado en el que se deja claramente sentir la mayor presencia del vehículo ligero frente al autobús. Así, mientras el primero de los medios citados mueve cada día por término medio unos 246.917 viajeros, son 188.838 los que lo hacen en autobús. Entre éstos últimos, es el 90% el que lo hace en recorridos internos.

Es Bizkaia el Territorio en el que la utilización del autobús se destaca en términos absolutos, siendo 87.322 los viajeros medios de un día laborable.

PREVALENCIA DEL COLECTIVO ESTUDIANTIL EN EL USO DEL AUTOBÚS COMO MEDIO DE TRANSPORTE

Viajeros Medios en Autobús en recorridos internos de la CAPV Día Laborable. (1995)



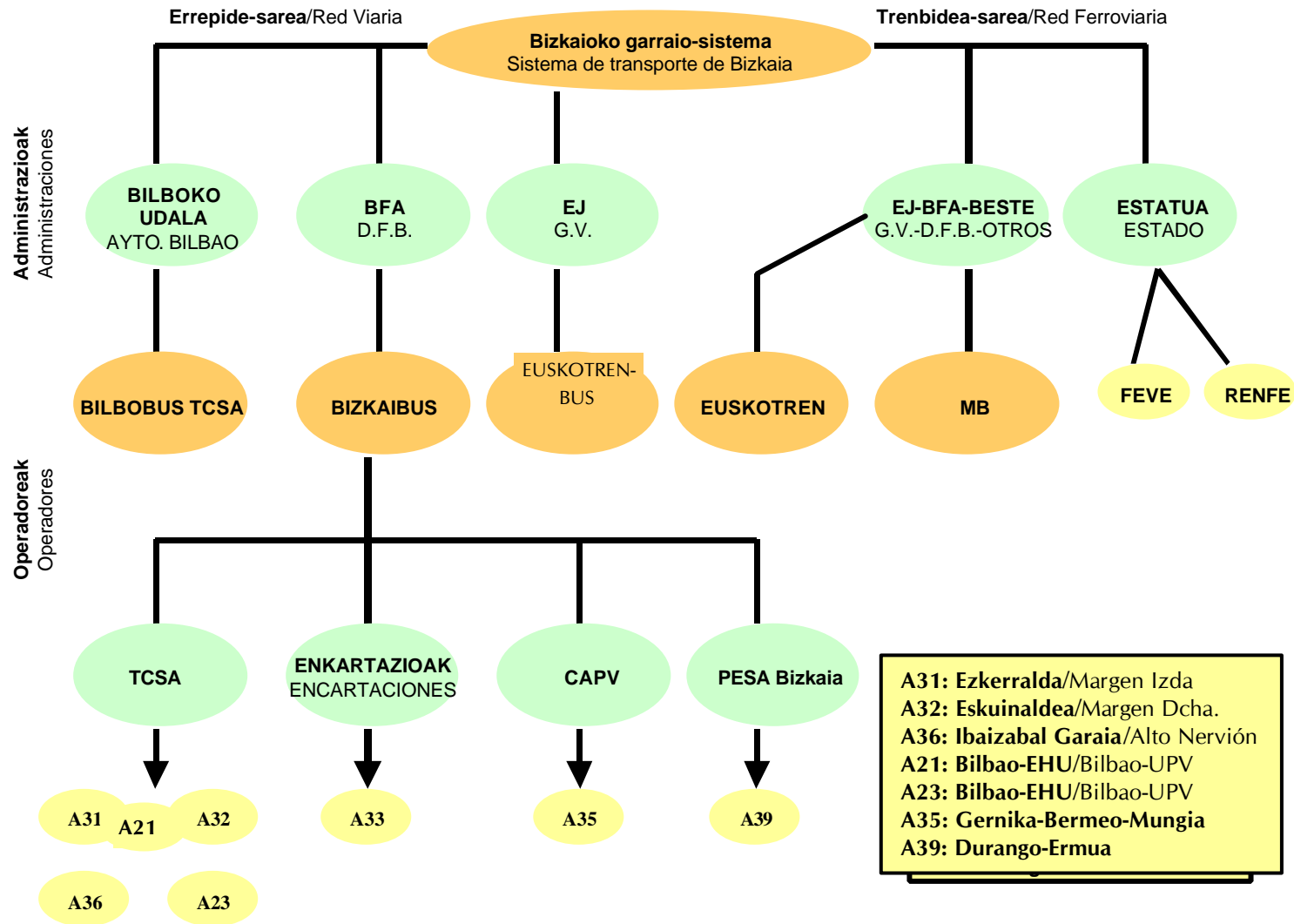
Es relevante el hecho de que la mayor parte de los viajes en autobús responden a motivos de estudios (31,7%), por delante de las razones laborales (29%), lo que evidencia que los estudiantes son los que utilizan con preferencia este medio de transporte.

De manera general, el vehículo ligero es el principal protagonista de los desplazamientos por carretera, ya que en el 57% de los casos es el utilizado. Hay que recordar, sin embargo, que el análisis de la encuesta se centraba en los desplazamientos extracomarcales, por lo que es preciso tomar estos datos con la precisa reserva.

CAPÍTULO 1

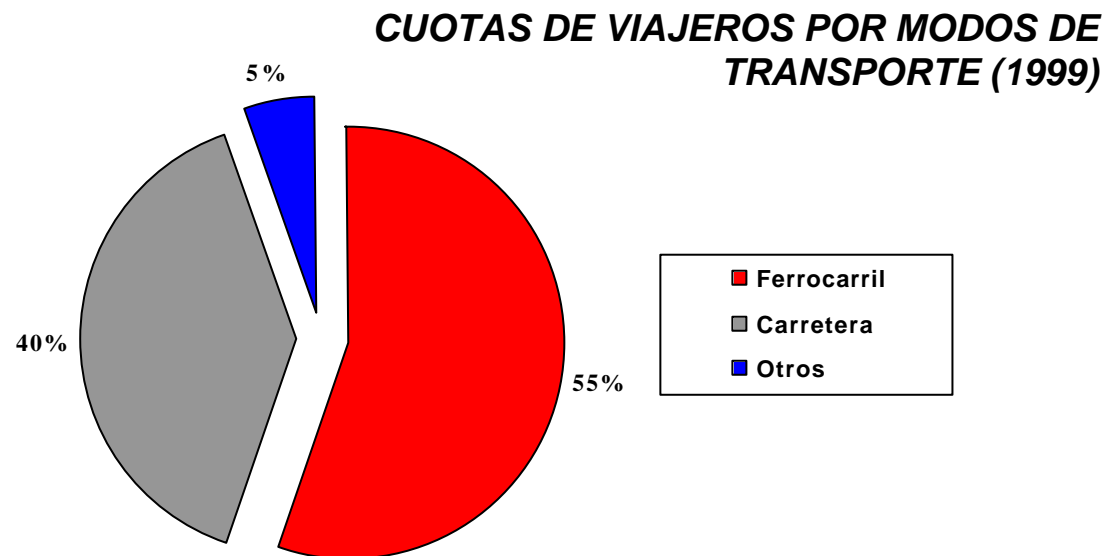
ANÁLISIS MODAL: EL MODO CARRETERA

SISTEMA DE TRANSPORTES DE BIZKAIA



EL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA EN EL INTERIOR DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE BIZKAIA HA PERDIDO RELEVANCIA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

El transporte público de viajeros por carretera ha perdido relevancia en cuanto a número de viajeros que transporta. Si en 1996 se presentaba como el modo más utilizado por los viajeros de Bizkaia, entre 1996 y 1999 su uso ha sufrido una considerable disminución y en el año 1999 el porcentaje de viajeros por ferrocarril (incluido el Metro de Bilbao) fue superior al de carretera. El 55% de los viajeros de Bizkaia optó por el ferrocarril, frente a un 40% que viaja por carretera. En el transporte por carretera, Bizkaibus destaca como el medio más utilizado cubriendo la demanda del 60% de viajeros por carretera.



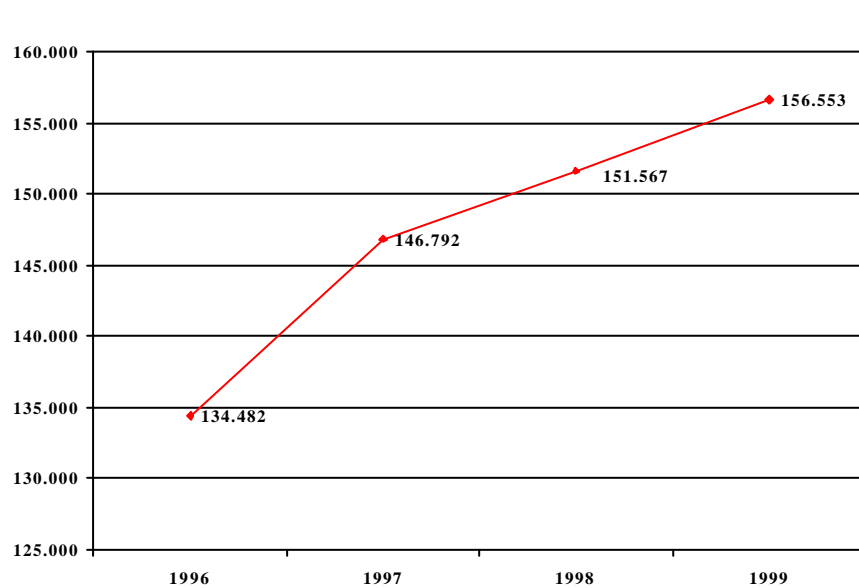
Nota: En otros se incluyen los viajeros de ascensores, funiculares y el Puente de Bizkaia.

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia

INCREMENTO DE USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

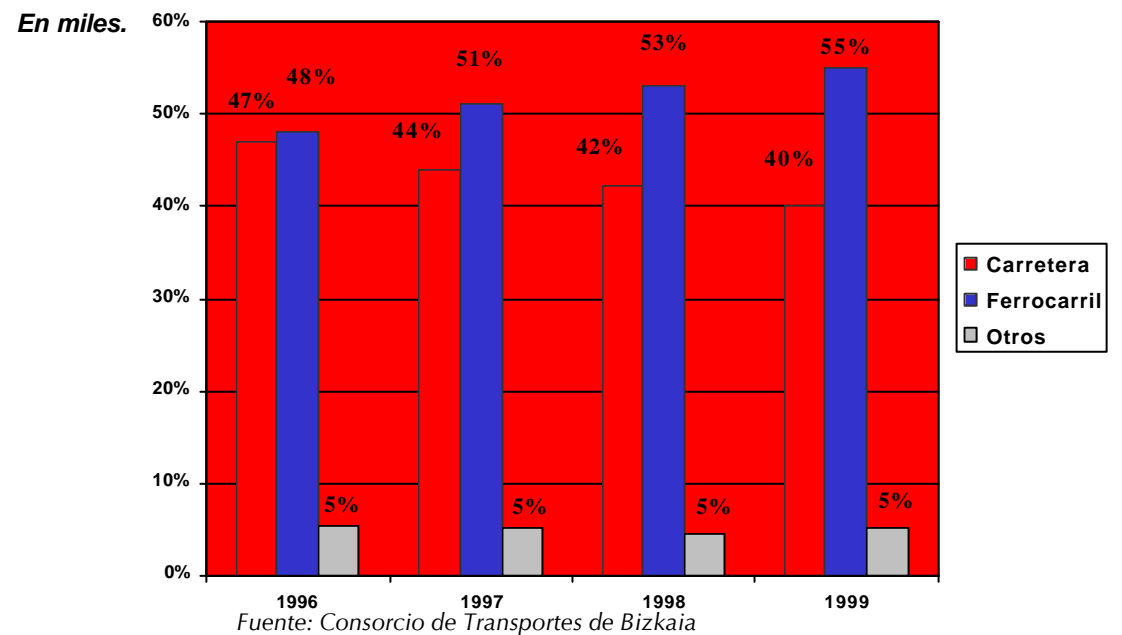
Tal y como se ha comentado, la evolución de los últimos años constata la fuerte competencia del ferrocarril para el transporte de viajeros por carretera. Año tras año, el porcentaje de viajeros por carretera ha ido perdiendo relevancia, debido fundamentalmente al fuerte crecimiento de viajeros del Metro de Bilbao. Tal y como se refleja en el gráfico siguiente, entre 1996 y 1999 el número de usuarios de los medios de transporte públicos de Bizkaia sufrió un incremento muy significativo, pasando de los 134 millones de viajeros de 1996 a los 156 millones registrados en 1999. No obstante, el porcentaje de viajeros que opta por viajar por carretera es cada año menor, pasando del 47% de 1996 a constituir el 40% del total en 1999.

EVOLUCIÓN DE VIAJEROS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BIZKAIA (1996-1999)



Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia

EVOLUCIÓN DE CUOTAS DE VIAJEROS POR MODOS DE TRANSPORTE (1999)



Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia

LIGERO RETROCESO DE NÚMERO DE VIAJEROS POR CARRETERA TRAS UNA LARGA TENDENCIA ALCISTA

A pesar de un menor porcentaje de viajeros que opta viajar por carretera, entre 1996 y 1998 el número de viajeros de este modo incrementa en un 22,6%. No obstante, entre 1998 y 1999 se produce un ligero retroceso con 310.000 viajeros menos.

Centrándose en el transporte público interurbano de viajeros, por empresas, Bizkaibus, que engloba a su vez a cuatro operadoras, es la única que incrementa el número de viajeros, ya que, Euskotren Bus ha ido perdiendo relevancia en los últimos años.

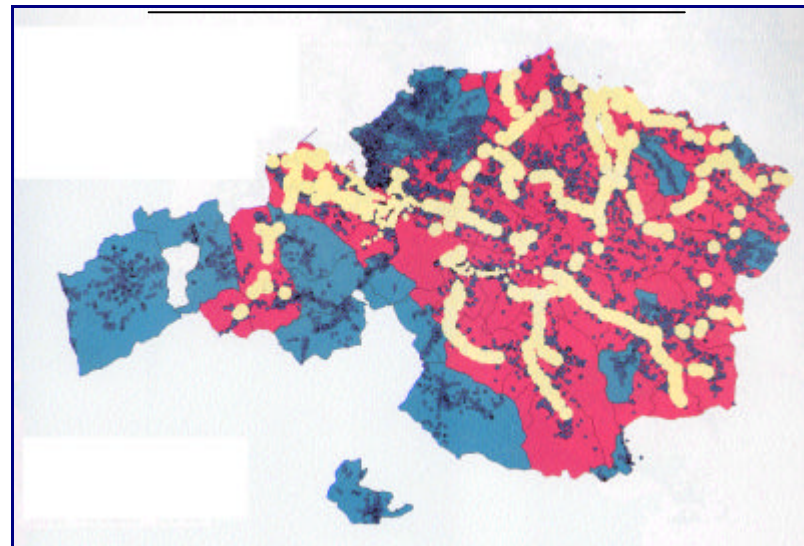
EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE VIAJEROS DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO

	1996	1997	1998	1999
Bizkaibus	28.349.207	32.990.053	35.619.186	35.204.283
Intensificación de servicios	nd	nd-	nd.	219.617
Euskotren bus	3.990.000	3.906.000	3.694.000	3.582.000
TOTAL	32.339.207	36.896.053	39.313.186	39.005.900

BIZKAIBUS, QUE ENGLOBA A CUATRO OPERADORAS, ES EL PRINCIPAL MEDIO DE TRANSPORTE INTERUBANO POR CARRETERA

En Bizkaia, por medios de transporte interurbano, Bizkaibus es el más utilizado por los viajeros con una cuota del 22%. El sistema de transporte de viajeros por carretera de Bizkaia es ofertado por cuatro operadoras englobadas en Bizkaibus. Su relación con la Diputación Foral de Bizkaia se basa en un Contrato Programa en el que se definen las características del servicio y sus contraprestaciones. Entre todas las operadoras, tal y como se aprecia en el gráfico siguiente, se atiende al 80% de la población vizcaína, es decir, a 565.637 habitantes, sin tomar en consideración Bilbao.

En el gráfico siguiente, mediante un fondo rojo, se refleja la población asistida por Bizkaibus tomando en consideración isocronas de 300 y 800 metros en base a la población y el carácter urbano de cada municipio.



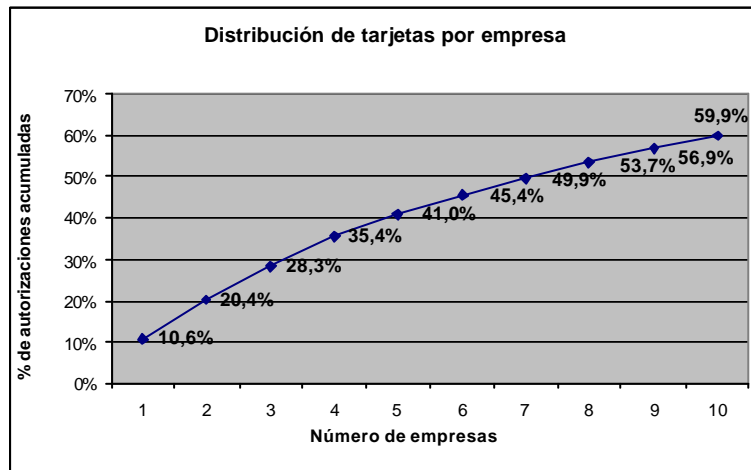
Además de la oferta realiza por Bizkaibus, Bizkaia cuenta con otras tres empresas concesionarias, que prestan servicio en calidad de intensificación de servicios.

ALTO GRADO DE ATOMIZACIÓN DEL SECTOR EN BIZKAIA CON UNA FLOTA DE 2 VEHÍCULOS O MENOS PARA EL 40% DE LAS EMPRESAS

Nº AUTORIZACIONES	Nº EMPRESAS	%
Entre 0-2	57	38,8%
Entre 3-5	38	25,8%
Entre 6-10	30	20,4%
Entre 11-20	11	7,5%
Entre 20 ó más	11	7,5%
Total = 1.160	Total = 147	100,0%

Bizkaia cuenta con 1.160 autorizaciones para el transporte de viajeros por carretera, tanto en transporte regular como en discrecional, y éstas se encuentran en manos de 147 empresas.

Cabe señalar que el 40% de las empresas autorizadas tienen menos de 2 vehículos y el 65% de las empresas menos de cinco vehículos como flota, por lo que se deduce un alto grado de atomización del sector.



Bizkaia, con un Contrato Programa para el transporte regular de viajeros, cuenta con mayor número de empresas y autorizaciones con respecto a Gipuzkoa y Álava y, asimismo, cuenta con mayor número de vehículos por empresa, con una media de 7,9 vehículos por empresa.

CONFIGURACIÓN DE LA OFERTA: BIZKAIBUS

Bizkaibus, tal y como se ha comentado anteriormente, engloba a cuatro operadores que gestionan ocho concesiones de transporte y la oferta se configura de la forma siguiente:

CONCESIÓN BIZKAIBUS	EMPRESA	DENOMINACIÓN LÍNEA
TOTAL A-21	TCSA	Universidad
TOTAL A-23	TCSA	Universidad
TOTAL A-31	TCSA	Margen Izquierda
TOTAL A-32	TCSA	Margen Derecha
TOTAL A-33	ENCARTACIONES	Líneas Encartaciones
TOTAL A-35	VASCONGADAS	Líneas Vascongados
TOTAL A-36	TCSA	Alto Nervión
TOTAL A-39	PESA	Pesa

En las páginas siguientes se detalla la oferta realizada en cada una de las concesiones:

CONFIGURACIÓN DE LA OFERTA: BIZKAIBUS

CONCESIÓN A-21 LÍNEAS UNIVERSIDAD

LÍNEA	RECORRIDO	SERVICIOS				
		Laborales	Sábados	Festivos	TOTAL (semana)	
A2161	Getxo-Universidad (por Las Arenas)	Getxo-Leioa	60	31	52	143
A2162	Getxo-Universidad (por Algorta)	Getxo-Leioa	26	0	0	26
A2163	Erandio-Universidad	Erandio-Leios	25	0	0	25
A2164	Getxo-Universidad (por Fadura)	Getxo-Leioa	24	0	0	24
A2165	Leioa-Universidad	Leioa-Leioa	48	0	0	48

CONCESIÓN A-23 LÍNEAS UNIVERSIDAD

LÍNEA	RECORRIDO	SERVICIOS				
		Laborales	Sábados	Festivos	TOTAL (semana)	
A2312	Bilbo (Zabalburu)-Universidad	Bilbo-Leioa	48	0	0	48
A2314	Bilbo (Pza. Circular)-Universidad	Bilbo-Leioa	52	36	0	88
A2321	Bilbo (Santutxu)-Universidad	Bilbo-Leioa	50	0	0	50
A2322	Bilbo-Erandio-Universidad	Bilbo-Erandio-Leioa	31	29	8	68
A2324	Bilbo-Universidad (Por Enekuri)	Bilbo-Bilbo	62	0	0	62

Hay que señalar que las dos líneas de transporte universitario de Bizkaia cuentan únicamente con líneas que atienden la Margen Derecha del Nervión. Todas las líneas que llegan hasta la universidad salen del mismo Bilbao o de la Margen Derecha del Nervión y los estudiantes de la Margen Izquierda recurren a servicios de Euskotren Bus.

CONFIGURACIÓN DE LA OFERTA: BIZKAIBUS

CONCESIÓN A-31 LÍNEAS MARGEN IZQUIERDA

LÍNEA		RECORRIDO	SERVICIOS			
			Laborales	Sábados	Festivos	TOTAL (Semana)
A3115	Bilbo-Santurtzi	Bilbo-Barakaldo-Sestao-Portugaleta-Santurtzi	137	138	139	414
A3122	Repelega-Sestao-Bilbao	Portugaleta-Sestao-Barakaldo-Bilbao	78	78	65	221
A3128	Cruces-Santa Teresa	Barakaldo-Barakaldo	94	63	58	215
A3129	Cruces-Retuerto-Santurtzi	Barakaldo-Sestao-Portugaleta-Santurtzi	128	128	53	309
A3131	Repelega-Barakaldo-Cruces	Portugaleta-Sestao-Barakaldo	78	78	54	210
A3135	Santurtzi-Sestao	Santurtzi-Portugaleta-Sestao	196	196	162	554
A3136	Barakaldo-Cruces-Bilbao	Barakaldo-Bilbao	97	97	80	274
A3137	Barakaldo-Bilbao (Hurtado Amézaga)	Barakaldo-Bilbao	72	60	56	188
A3138	Barakaldo-Bilbao (Gran Vía)	Barakaldo-Bilbao	72	72	70	214
A3139	Barakaldo-El Regato	Barakaldo-Barakaldo	32	32	34	98
A3141	Trapagarán-Barakaldo	Trapagarán-Barakaldo	62	62	62	186
A3142	Santurtzi-Barakaldo-Retuerto	Santurtzi-Portugaleta-Sestao-Barakaldo	135	135	134	404
A3144	Bilbao-Cruces-Barakaldo	Bilbao-Barakaldo-Trapagarán-Barakaldo	109	109	84	302
A3151	Bilbao-Santurtzi (por autopista)	Bilbao-Santurtzi	63	63	0	126
A3152	Portugaleta-Bilbao (por autopista)	Portugaleta-Bilbao	64	62	0	126
A3153	Barakaldo-Bilbao (por autopista)	Barakaldo-Bilbao	64	62	0	126
A3154	Sestao-Bilbao (por autopista)	Sestao-Barakaldo-Bilbao	63	63	0	126

La Margen Izquierda es una de las zonas más pobladas de Bizkaia, por lo que cuenta con un número elevado de servicios semanales. Esta concesión, mediante 17 líneas que se especifican en la tabla anterior, atiende aproximadamente a 250.000 habitantes de la Margen Izquierda, enlazando en la mayoría de los casos los municipios de la zona con Bilbao.

Bilbao-Santurtzi, Santurtzi-Sestao y Santurtzi-Barakaldo son las líneas que ofertan servicios de mayor frecuencia.

CONFIGURACIÓN DE LA OFERTA: BIZKAIBUS

CONCESIÓN A-32 LÍNEAS MARGEN DERECHA

LÍNEA		RECORRIDO	SERVICIOS			
			Laborales	Sábados	Festivos	TOTAL Semana
A3216	Artxanda-Bilbao	Bilbao-Erandio-Bilbao	32	32	32	96
A3223	Bilbao-Larrabetzu	Bilbao-Erandio-Sondika-Loiu-Derio-Zamudio-Lezama-Larrabetzu	55	55	52	162
A3224	Zamudio-Bilbao	Zamudio-Derio-Zamudio-Bilbao	24	24	22	70
A3246	Bilbao-Cruces	Bilbao-Erandio-Barakaldo	100	100	60	260
A3247	Aeropuerto-Bilbao	Sondika-Erandio-Bilbao	52	52	52	156
A3248	Sondika-Astrabudua	Sondika-Erandio-Leioa-Erandio	32	32	32	96

Esta concesión, denominada como Margen Derecha, cuenta con una oferta más limitada que en el caso anterior. A pesar de su denominación, Margen Derecha, la mayoría de los destinos de esta línea se encuentran fuera de la misma y se ofrece servicio al aeropuerto y sus inmediaciones. Hay que señalar que la Margen Derecha cuenta con una línea del Metro de Bilbao y que por tanto, en esta zona el transporte ferroviario cobra mayor importancia que el transporte por carretera.

CONFIGURACIÓN DE LA OFERTA: BIZKAIBUS

CONCESIÓN A-33 LÍNEAS ENCARTACIONES

LÍNEA		RECORRIDO	SERVICIOS			
			Laborales	Sábados	Festivos	TOTAL (semana)
A3321	Muskiz-Portugalete	Muskiz-Zierbena-Santurtzi-Portugalete	34	30	30	94
A3322	Bº San Juan-Santurtzi	Santurtzi-Santurtzi	62	62	60	184
A3331	Repelega-Trapagarán	Portugalete-Sestao-Portugalete-Ortuella-Trapagarán	31	27	27	85
A3332	Trapagarán-Santurtzi	Trapagarán-Portugalete-Santurtzi	30	30	28	88
A3333	Abanto/Cierbena-Santurtzi	Abanto/Ciervana-Ortuella-Portugalete-Santurtzi	96	96	84	276
A3334	Santurtzi-Balmaseda	Santurtzi-Abanto/Ciervana-Muskiz-Galdames-Sopuerta-Zalla-Balmaseda	23	21	21	65
A3335	Muskiz-Sestao	Muskiz-Zierbena-Abanto/Ciervana-Ortuella-Santurtzi-Portugalete-Sestao	34	32	32	98
A3336	Bilbao-Muskiz (Ortuella)	Bilbao-Barakaldo-Trapagarán-Ortuella-Abanto/Ciervana-Muskiz-Galdames-Sopuerta	33	33	31	97
A3337	Bilbao-Muskiz (N-634)	Bilbao-Barakaldo-Trapagarán-Ortuella-Abanto/Ciervana-Muskiz-Galdames-Sopuerta	31	31	15	77
A3338	Barakaldo-Muskiz	Barakaldo-Trapagarán-Ortuella-Abanto/Ciervana-Muskiz	35	35	30	100
A3341	Bilbo-Arrespaldiza	Bilbao-Alonsotegui-Güeñes-Gordexola-Ayala	16	15	15	46
A3342	Bilbao-Artziniega	Bilbao-Alonsotegui-Güeñes-Gordexola-Artziniega	18	16	16	50
A3343	Bilbao-Gordexola	Bilbao-Alonsotegi-Güeñes-Gordexola	21	20	20	61
A3346	Bilbao-Castro Urdiales (autopista)	Bilbao-Barakaldo-Castro Urdiales	60	29	29	118
A3345	Bilbao-Castro Urdiales (N-634)	Bilbao-Barakaldo-Sestao-Trapagarán-Ortuella-Abanto/Ciervana-Muskiz-Castro	12	11	11	34

Esta concesión, denominada Encartaciones, atiende a una parte de la comarca de Encartaciones, comarca de 29.701 habitantes, pero municipios como Arcentales, Carranza, Lanestosa, Trucios y Zalla se encuentran fuera del trazado de esta concesión. Muchas de las líneas atraviesan la Margen Izquierda y algunas dan servicio a municipios del Valle de Ayala, ya en territorio Alavés. Las 15 líneas que constituyen esta concesión atienden aproximadamente a 304.000 habitantes de la zona. Tanto el número de líneas como de servicios semanales de esta concesión es elevado, por lo que se considera que en cuanto a alcance y frecuencia la oferta es apropiada.

CONFIGURACIÓN DE LA OFERTA: BIZKAIBUS

CONCESIÓN A-35 LÍNEAS VASCONGADOS

LÍNEA		RECORRIDO	SERVICIOS			
			Laborales	Sábados	Festivos	TOTAL (semana)
A3512	Lekeitio-Bilbao (autopista)	Lekeitio-Amoroto-Berriatua-Markina Xemein-Abadiño-Iurreta-Bilbao	32	32	28	92
A3513	Lekeitio-Bilbao (Hospital)	Lekeitio-Ispaster-Ea-Ibarrangelu-Elantxobe-Arteaga-Kortezubi-Gernika-Muxika-Amorebieta-Galdakao-Bilbao	24	24	20	68
A3514	Bilbao-Gernika	Bilbao-Amorebieta-Muxika-Gernika	62	32	30	124
A3515	Bilbao-Bermeo	Bilbao-Amorebieta-Muxika-Gernika-Forua-Murueta-Busturia-Sukarrieta-Mundaka-Bermeo	61	32	30	123
A3516	Bilbao-Mungia	Bilbao-Erandio-Mungia	63	63	0	126
A3517	Bilbao-Derio-Mungia	Bilbao-Erandio-Sondika-Loiu-Derio-Mungia	31	31	29	91
A3518	Bilbao-Bakio	Bilbao-Erandio-Sondika-Loiu-Derio-Mungia-Meñaka-Bakio	30	30	27	87
A3519	Gernika-Gamiz Fika-Mungia	Gernika Lumo-Muxika-Morga-Arrieta-Fruiz-Gamiz Fika-Mungia	29	29	25	83
A3520	Bakio-Mungia	Bakio-Mungia-Meñaka-Mungia	28	28	22	78
A3521	Bilbao-Hospital Sta. Marina	Bilbao-Bilbao	28	28	28	84
A3522	Cruces-Bermeo	Barakaldo-Leioa-Erandio-Sondika-Loiu-Derio-Mungia-Meñaka-Bermeo	33	33	30	96
A3523	Bilbao-Lekeitio (Galdakao)	Bilbao-Galdakao-Amorebieta-Muxika-Gernika-Arratzu-Mendata-Munitibar-Aulestia-Gizaburuaga-Amoroto-Lekeitio	15	15	13	43
A3524	Bakio-Bermeo	Bakio-Bermeo	8	8	6	22

Las líneas denominadas Vascongados enlazan Bilbao con los municipios de la costa vizcaína e inmediaciones. Esta concesión, constituida por 13 líneas, atiende toda la comarca de Markina-Ondarroa, a excepción de los municipios de Etxebarria y Mendexa, la comarca Genika-Bermeo a excepción de Ajangiz, Ereño, Errigoiti y Nabariz y unos pocos municipios de Plentzia Mungia.

Las líneas Bilbao-Gernika, Bilbao-Bermeo y Bilbao-Mungia son las que ofrecen servicios de mayor frecuencia. Esta concesión en su conjunto atiende a 191.519 habitantes de la zona.

CONFIGURACIÓN DE LA OFERTA: BIZKAIBUS

CONCESIÓN A-36 LÍNEAS ALTO NERVIÓN

LÍNEA		RECORRIDO	SERVICIOS			
			Laborales	Sábados	Festivos	TOTAL (Semana)
A3611	Bilbao-Artea	Bilbao-Basauri-Arrigorriaga-Ugao Miraballes-Zeberio-Artea	6	6	6	18
A3612	Bilbao-Zeberio	Bilbao-Basauri-Arrigorriaga-Ugao Miraballes-Zeberio	4	4	4	12
A3613	Bilbao-Ugao Miraballes	Bilbao-Basauri-Arrigorriaga-Ugao Miraballes	66	66	66	198
A3621	Bilbao-Galdakao	Bilbao-Basauri-Zaratamo-Galdakao	102	102	102	306
A3622	Bilbao-Basauri	Bilbao-Basauri	49	49	-	98
A3623	Bilbao-Etxebarri (Bolueta)	Bilbao-Basauri-Etxebarri	64	32	31	127
A3623	Bilbao-Etxebarri (Begoña)	Bilbao-Etxebarri	32	32	0	64
A3631	Bilbao-Galdakao	Bilbao-Etxebarri-Galdakao	105	66	66	237
A3632	Bilbao-Basauri	Bilbao-Etxebarri-Galdakao-Basauri	66	66	66	198
A3641	Arrigorriaga-Hospital Galdakao	Arrigorriaga-Basauri-Zaratamo-Galdakao	42	42	42	126

Esta concesión, constituida por 10 líneas y denominada Alto Nervión, atiende tanto a municipios de la comarca de Arratia-Nervión como a municipios del Gran Bilbao como Basauri, Arrigorriaga, Zaratamo, Galdakao y Etxebarri. En dichos municipios se concentran un total de 102.186 habitantes.

La oferta de servicios semanales es muy amplia y son las líneas que recorren Bilbao-Galdakao las que mayores movimientos registran.

CONFIGURACIÓN DE LA OFERTA: BIZKAIBUS

CONCESIÓN A-39 LÍNEAS PESA

LÍNEA		RECORRIDO	SERVICIOS			
			Laborales	Sábados	Festivos	TOTAL (Semana)
A3911	Bilbao-Durango	Bilbao-Galdakao-Bedia-Lemoa-Amorebieta-lurreta-Durango	48	48	48	144
A3912	Bilbao-Ermua	Bilbao-Etxebarri-Galdakao-Amorebieta-lurreta-Durango-Abadiño-Berriz-Zaldibar-Mallabia-Ermua	30	30	28	88
A3913	Durango-Atxondo	Durango-Abadiño-Atxondo	30	27	27	84
A3914	Durango-Elorrio	Durango-Abadiño-Atxondo-Elorrio	32	0	0	32
A3915	Bilbo-Ondarroa	Bilbo-Galdakao-Durango-Abadiño-Berriz-Mallabia-Markina-Berriatua-Ondarroa	30	30	28	88
A3916	Bilbao-Ondarroa	Bilbao-Ermua-Mallabia-Markina-Berriatua-Ondarroa	30	30	30	90
A3917	Bilbao-Zeanuri	Bilbao-Etxebarri-Galdakao-Bedia-Lemoa-Igorre-Dima-Igorre-Arantzazu-Artea-Areatza-Zeanuri	67	54	31	152
A3918	Bilbao-Orozko	Bilbao-Basauri-Arrigorriaga-Ugao Miraballes-Arrigorriaga-Llodio-Orozko	30	30	30	90
A3919	Orozko-Hospital	Orozko-Arrankudiaga-Ugao Miraballes-Arrigorriaga-Basauri-Zaratamo-Galdakao	21	21	20	62
A3920	Orduña-Hospital	Orduña-Arrankudiaga-Ugao Miraballes-Arrigorriaga-Basauri-Zaratamo-Galdakao	11	11	10	32
A3921	Zaratamo-Bilbao	Zaratamo-Arrigorriaga-Basauri-Etxebarri-Bilbao	14	14	13	41
A3922	Etxebarria-Arbatzegi	Etxebarria-Markina-Munitibar	10	0	0	10
A3923	Elorrio-Bilbao	Elorrio-Durango-lurreta-Bilbao	30	30	30	90

Esta concesión, formada por 13 líneas, atiende la práctica totalidad de municipios de las comarcas de Arratia-Nervión y el Duranguesado, cruzando para ello varios municipios del Gran Bilbao. En ambas comarcas son los municipios menos poblados los que no cuentan con este servicio (Arakaldo, Otxandio, Ubide, Zeanuri y Zeberio en Arratia-Nervión y Garay, Izurtza y Mañaria en el Duranguesado).

Esta concesión atiende un total de 234.197 habitantes pero el número de servicios semanales no es tan elevado como en otras ocasiones. Las líneas Bilbao-Zeanuri y Bilbao-Durango son las que mayores frecuencias ofertan.

CONFIGURACIÓN DE LA OFERTA: CONCESIONES EN INTENSIFICACIÓN DE SERVICIOS

Además de las líneas ofertadas por Bizkaibus, tres empresas que se especifican en la tabla siguiente cubren parte de la oferta mediante la intensificación de servicios.

EMPRESA	LÍNEA
AUTOBUSES VIGIOLA	LA ARBOLEDA – LA REINETA VIGIOLA – SOPELANA -
AUTOBUSES DE LUJUA	BILBAO – LUJUA - LAUROS
AUTOBUSES ANSA	BILBAO - LANESTOSA

DEMANDA: LIGERA DISMINUCIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS DE BIZKAIBUS

Bizkaibus, entre todos los medios interurbanos de transporte, es el más utilizado por los viajeros de Bizkaia. El 23% optó por este medio en 1999. Desde 1996 la evolución de número de viajeros ha sido creciente. No obstante, entre el 98 y el 99 la anterior tendencia al alza de los últimos años ha sufrido un leve retroceso (-1,16%). En cuanto al número de viajeros en intensificación de servicios, a pesar de la dificultad de comparar con datos anteriores, hay que señalar que la tendencia está siendo alcista y, entre 98 y 99, se ha producido un incremento del 13% en su uso.

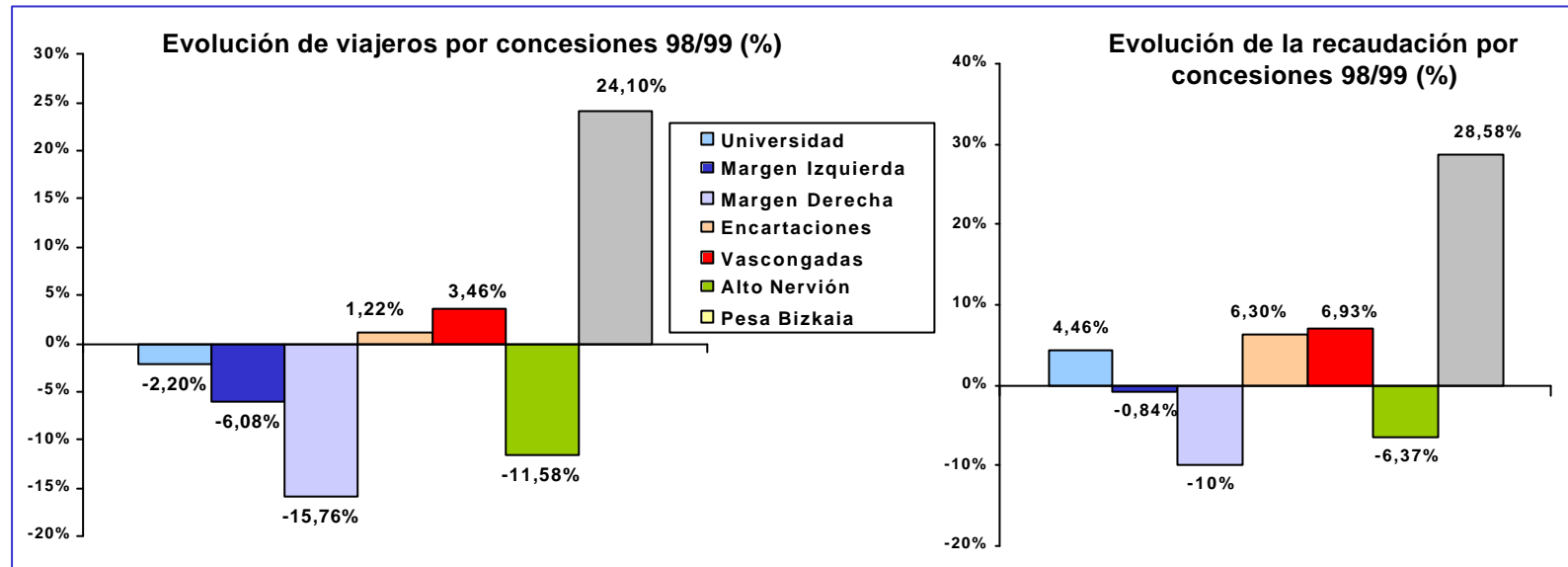
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS (96-99)

CONCESIÓN BIZKAIBUS	DENOMINACIÓN LÍNEA	DEMANDA				
		1996	1997	1998	1999	98-99 (%)
TOTAL A-21	Universidad			135.105	704.079	421,13
TOTAL A-23	Universidad		249.175	906.012	886.094	-2,20
TOTAL A-31	Margen Izquierda	17.487.286	17.821.333	16.802.854	15.781.060	-6,08
TOTAL A-32	Margen Derecha	1.687.168	1.269.353	1.793.482	1.510.823	-15,76
TOTAL A-33	Encartaciones	4.349.265	5.002.691	5.138.020	5.200.847	1,22
TOTAL A-35	Vascongados	485.346	2.741.053	3.167.655	3.277.406	3,46
TOTAL A-36	Alto Nervión	4.340.142	5.153.794	4.711.146	4.165.698	-11,58
TOTAL A-39	Pesa		752.654	2.964.912	3.678.276	24,06
TOTAL		28.349.207	32.990.053	35.619.186	35.204.283	-1,16

INTENSIFICACIÓN DE SERVICIOS		1999	2000	VARIACIÓN ANUAL
Autobuses Vigiola	LINEA 1: La Arboleda-La Reineta	66.516	64.812	-2,56%
	LINEA 2: Sopelana-Maruri-Mungia	44.510	48.234	8,37%
Autobuses Lujus	LINEA 1: Bilbao-Lujua-Lauros	67.994	92.925	36,67%
Autobuses Ansa	LINEA 1: Bilbao - Lanestosa	40.597	42.031	3,53%
TOTAL		219.617	248.002	12,9%

AUMENTO DE LA RECAUDACIÓN A PESAR DEL DESCENSO GLOBAL DE VIAJEROS

El gráfico siguiente refleja la evolución de viajeros y recaudación de Bizkaibus por líneas viéndose diferencias significativas:



Fuente: consorcio de Transportes de Bizkaia

- ❑ Por concesiones, destacan Pesa y la Margen Derecha. La primera por un fuerte crecimiento de viajeros y la segunda por su pérdida, debido fundamentalmente al servicio del Metro de Bilbao.
- ❑ La reducción del número de viajeros no produce un descenso de la recaudación en todos los casos. En algún caso, además, se produce el efecto contrario. De todos modos, las evoluciones positivas del número de viajeros de algunas líneas y su reflejo en la recaudación logran paliar las pérdidas de algunas de las líneas con incremento negativo.
- ❑ En las concesiones de intensificación de servicios se produce asimismo un fuerte incremento de recaudación.

CONFIGURACIÓN DE LAS LÍNEAS EN EXPLOTACIÓN DE EUSKOTREN-BUS EN BIZKAIA

CONFIGURACIÓN DE LAS LÍNEAS DE EUSKOTREN POR CARRETERA EN BIZKAIA



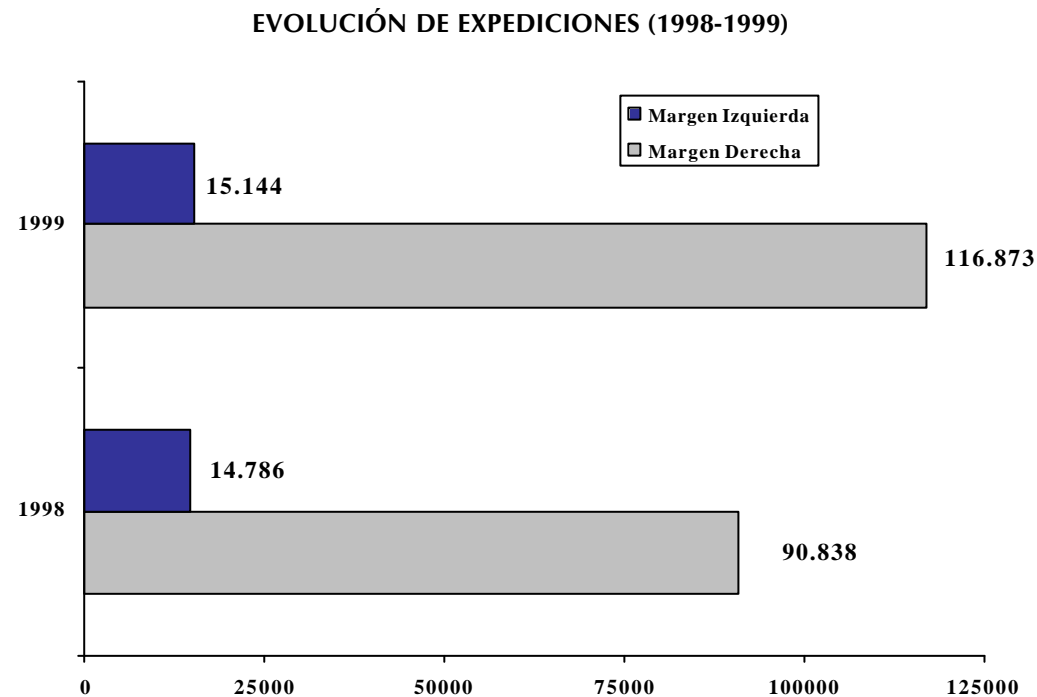
Bizkaia cuenta con diez líneas de autobuses de EuskoTren, seis en la Margen Derecha y cuatro en la Margen Izquierda.

Para reseñar lo más destacado en carretera hay que hacer mención del aumento de la oferta en el servicio de autobuses Getxo-Leioa-Bilbao, la modificación del recorrido del servicio de autobuses Areeta-Berango y los servicios especiales entre Plentzia y Armintza.

En el transporte de viajeros por carretera, EuskoTren no cuenta con líneas que enlacen Bizkaia con Gipuzkoa. Cada provincia dispone de líneas independientes y no existe ninguna conexión entre ellas.

EVOLUCIÓN DE LA OFERTA DE EUSKOTREN POR CARRETERA

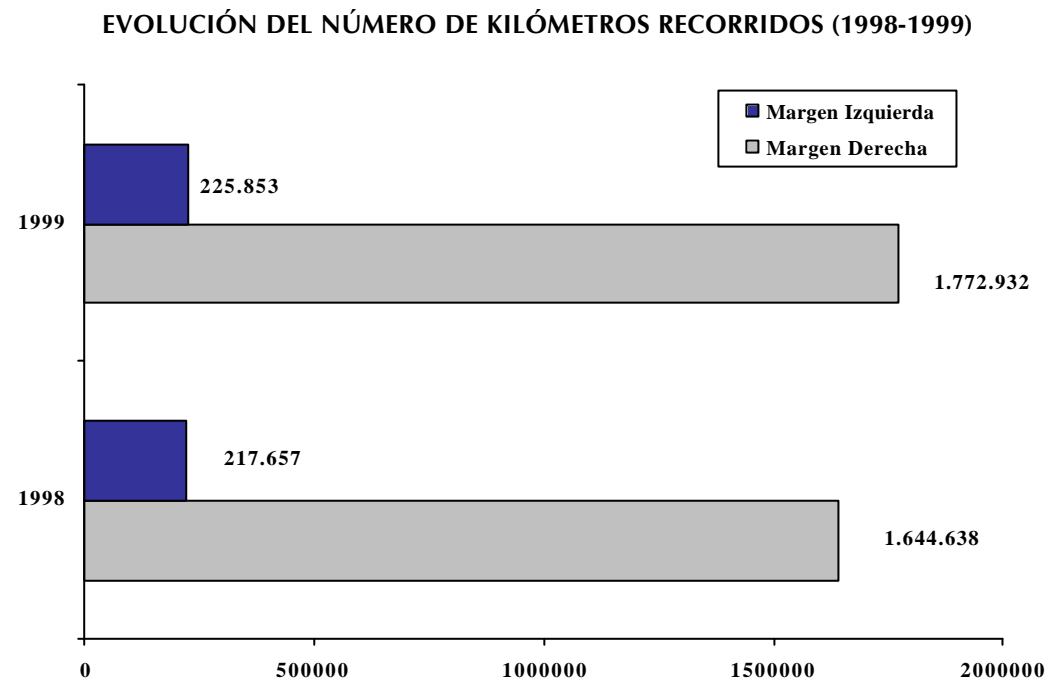
Tal y como se ha comentado anteriormente, EuskoTren cuenta con 10 concesiones de autobuses en la provincia de Bizkaia, todas ellas en el ámbito del Gran Bilbao. Euskotren dispone de 56 vehículos en servicio con 5476 de las cuales 2713 son sentadas. En el año 1999 se realizaron 132.017 viajes, produciéndose un incremento del 25% con respecto al año anterior. Para el estudio de esta evolución, se han agrupado las líneas en dos zonas: Margen Derecha y Margen Izquierda y la evolución del número de expediciones ha sido positiva en ambas zonas, siendo el incremento mucho más significativo en el caso de la Margen Derecha.



Fuente: Memorias 97/98 de Euskotren

EVOLUCIÓN DE LA OFERTA DE EUSKOTREN POR CARRETERA

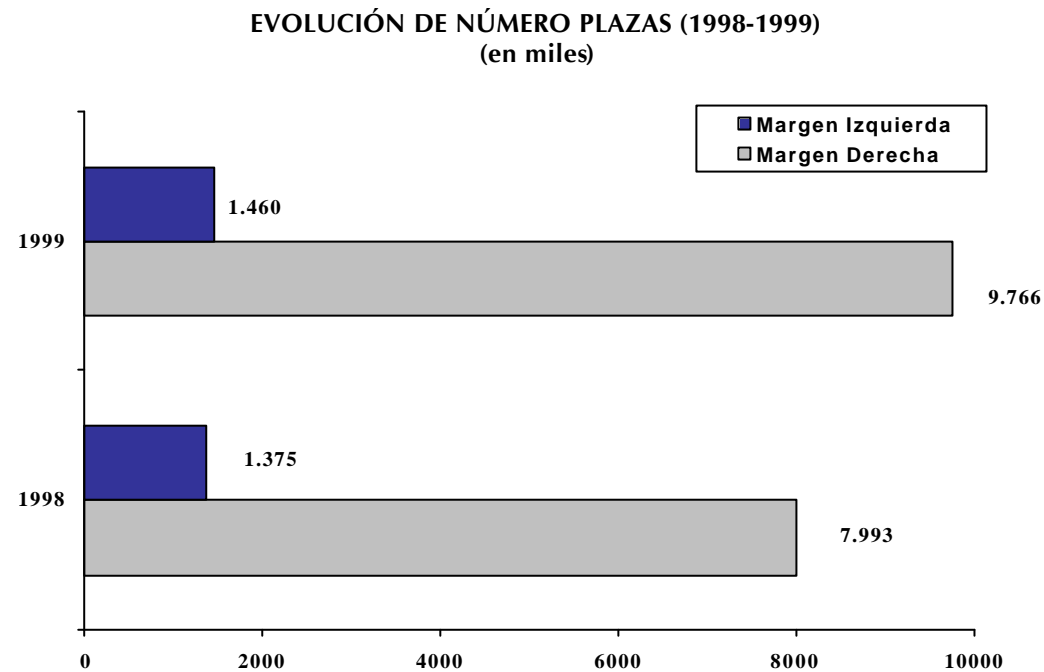
Asimismo, entre los años 1998-1999 el número de kilómetros recorridos ha sido incrementado en un 7% debido, fundamentalmente, al mayor número de expediciones en todas las líneas de Euskotren en Bizkaia. En el gráfico siguiente, se refleja la evolución de los kilómetros recorridos por cada zona.



Fuente: Memorias 97/98 de Euskotren

EVOLUCIÓN DE LA OFERTA DE EUSKOTREN POR CARRETERA

El mayor número de viajes de 1999 ha provocado, a su vez, un incremento de plazas disponibles. En el año 1999 Euskotren disponía de un 20% más de plazas en Bizkaia. El incremento ha sido superior en las líneas de la Margen Derecha que en la Margen Izquierda.

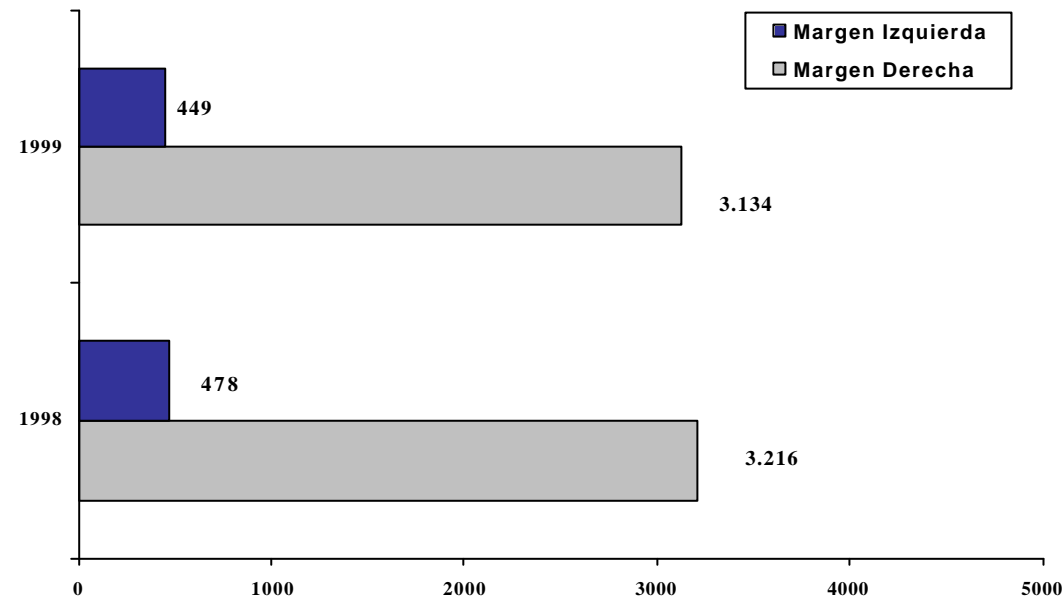


Fuente: Memorias 97/98 de Euskotren

DEMANDA: LIGERA DISMINUCIÓN DE NÚMERO DE VIAJEROS POR CARRETERA EN EUSKOTREN

A pesar de un mayor número de viajes, kilómetros recorridos y plazas disponibles, la demanda de viajeros por carretera de Bizkaia se ha visto ligeramente disminuida. Entre 1998 y 1999, la pérdida de viajeros que venía produciéndose desde 1996 ha sido moderada. No obstante, se mantiene la tendencia bajista de ejercicios anteriores. La demanda de viajeros de Euskotren por carretera se redujo en 110.000 viajeros (3%) en Bizkaia entre 1998 y 1999.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS (98-99) (en miles)



Fuente: Memorias 97/98 de Euskotren

DEMANDA: LIGERA DISMINUCIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS POR CARRETERA EN EUSKOTREN-BUS

La evolución de viajeros producida por línea, se especifica en la tabla siguiente. Entre 1998 y 1999, excepto en la línea Getxo-Gorliz, disminuye considerablemente el número de viajeros de Euskotren por carretera. Asimismo, conviene recordar que sólo el 2% de los viajeros de Bizkaia elige EUSKOTREN como medio de transporte por carretera. La recaudación obtenida se ha visto asimismo reducida, pero en menor medida.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS EN EUSKOTREN BUS (96-99) (EN MILES)

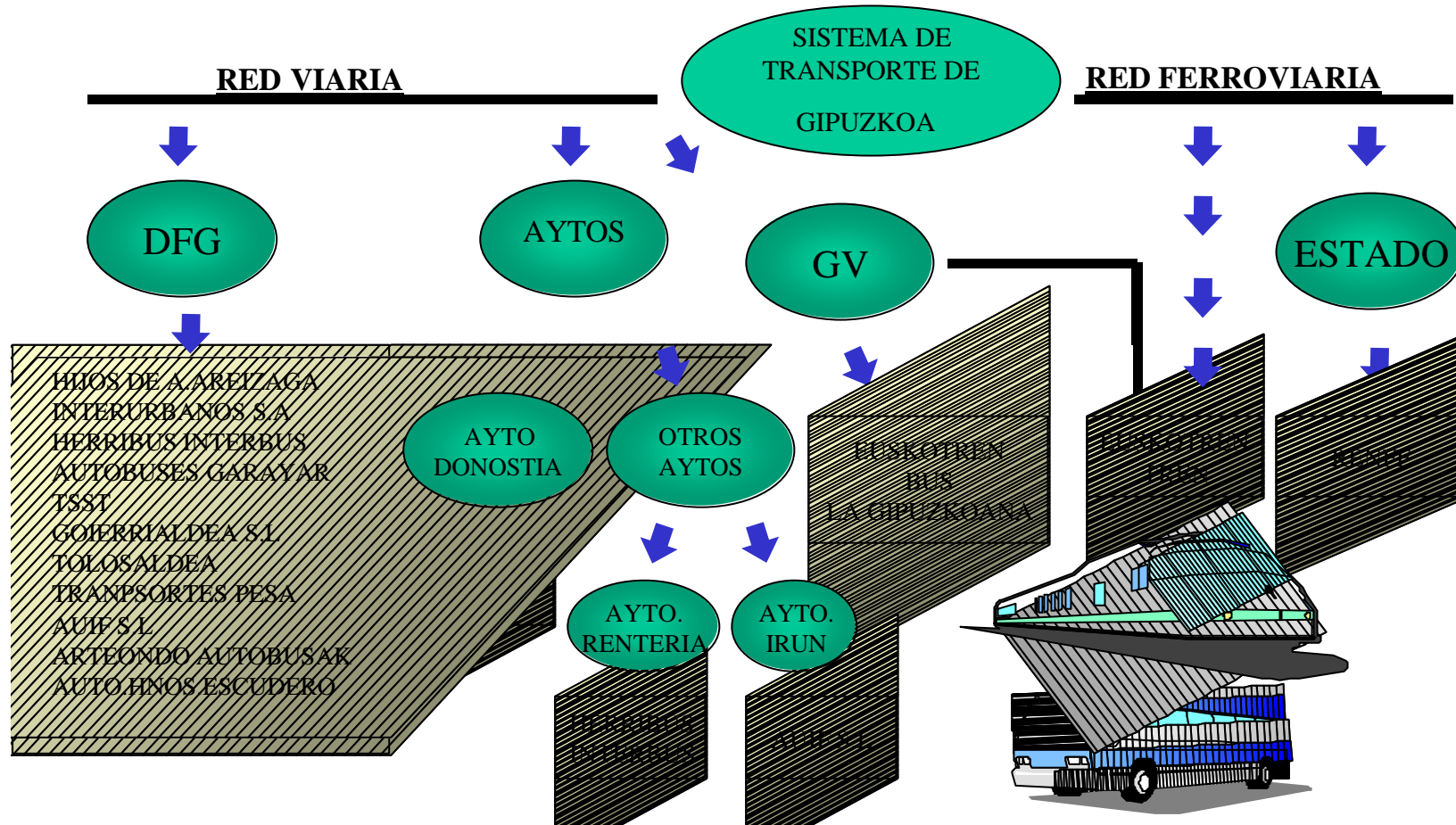
LÍNEA	POR CARRETERA				
	1996	1997	1998	1999	98-99 (%)
Bilbao-Azkorri	1.200	832	902	816	-9,53
Getxo-Gorliz	230	426	451	633	40,35
Areeta-Berango	209	196	180	113	-37,22
Areeta-Mungia	114	103	15	0	-100
Plentzia-Lemoiz	75				
Getxo-Cruces	1.156	1.157	1.036	971	-6,27
Bilbao-Leioa Palacios	839	724	631	600	-4,91
Getxo-Max Center	21	17			
Santurtzi-UPV	57	173	185	174	-5,95
Sestao-UPV	26	77	71	63	-11,27
Barakaldo-UPV	51	164	183	174	-4,92
Muskiz-UPV	12	37	40	38	-5,00
TOTAL	3.990	3.906	3.694	3.582	-3,03

DEMANDA: DISMINUCIÓN DEL PORCENTAJE DE OCUPACIÓN Y VIAJEROS/KM

Como consecuencia de los datos ofrecidos hasta ahora, el resultado es que el porcentaje de plazas ocupadas en las dos líneas se reduce de manera considerable, sobre todo en el caso de las líneas de la Margen Derecha. Otro ratio que resulta indicativo es el del número de viajeros por kilómetro, en el que se produce también un descenso.

	Nº PLAZAS		Nº DE VIAJEROS		VIAJEROS/KM.	
	1998	1999	1998	1999	1998	1999
Margen Izquierda	1.375	1.460	478	449	2,2	2
Margen Derecha	7.993	9.766	3.216	3.134	1,9	1,7

CONFIGURACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTES DE GIPUZKOA



CONFIGURACIÓN DE LA OFERTA

Tal y como se ha indicado en la introducción inicial, la Diputación Foral de Gipuzkoa gestiona el transporte de la provincia mediante el sistema de concesiones. En el cuadro adjunto se ofrece la información relativa a las citadas concesiones.

CONCESIÓN	Nº DE LÍNEAS	EMPRESA CONCESIONARIA	FINAL DE CONCESIÓN
Picoaga-Hernani-Donostia	1	Autobuses Garayar, S.A.	2012
Andoain-Urnieta-Donostia	1	Autobuses Garayar, S.A.	2012
Andoain-Ciudad Sanitaria	1	Autobuses Garayar, S.A.	2012
Beraun-Pasai San Pedro-Donostia-Hernani	3	Hijos de A. Areizaga, S.A.	2010
Oiartzun y Pasai San Juan-Renteria-Donostia	3	Herribus, S.A.	2010
Hondarribia-Irún-Donostia	3	Autobuses Interurbanos, S.A.	2007
Hondarribia-Irún	4	Autob. Urbanos Irun-Fuenterrabía, S.L.	2010
Zubieta-Lasarte-Donostia	6	Cia. Tranvia SS-Tolosa, S.A.	2012
Tolosa-Andoain-Donostia		Cia. Tranvia SS-Tolosa, S.A.	2012
Asteasu-Tolosa		Cia. Tranvia SS-Tolosa, S.A.	2012
Asteasu-Donostia		Cia. Tranvia SS-Tolosa, S.A.	2012
Concesión Zonal (21 municipios)	13	Tolosaldea bus, S.L.	2002
Concesión Zonal (19 municipios)	4	Goierrialdea bus, S.L.	2009
Concesión Urola-Costa	6	Eusko Trenbideak-FF.VV., S.A.	2007
Concesión Bajo-Deba	6	Eusko Trenbideak-FF.VV., S.A.	2007
Beizama-Nuarbe-Urrestilla-Azpeitia	1	Autocares Hnos. Escudero, S.L.	2007
Deba-Lastur	1	Arteondo Autobusak, S.L.	2007
Donostia-Bilbao/Alto Deba y su conexión con Vitoria	42	Transportes Pesa, S.A.	2012
Oñate-Bilbao con Hijuelas a Leioa		Transportes Pesa, S.A.	2004

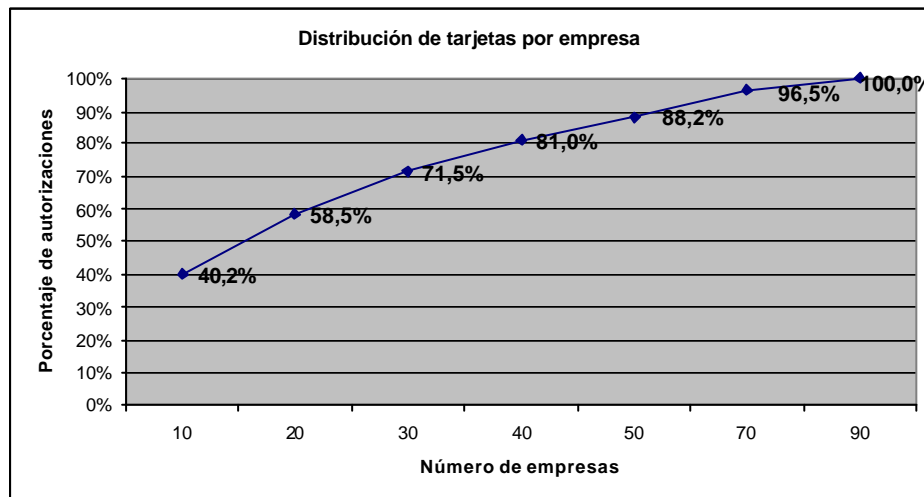
Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa

FUERTE ATOMIZACIÓN DEL SECTOR CON EL 50% DE EMPRESAS CON MENOS DE 2 VEHÍCULOS

Nº AUTORIZACIONES	Nº EMPRESAS	%
Entre 0-2	45	50%
Entre 3-5	12	13,4%
Entre 6-9	16	17,8%
10 o más	17	18,8%
569 (Total autoriz.)	90	100,0%

Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa

En Gipuzkoa son 90 las empresas que cuentan con autorización para el transporte de viajeros por carretera y la mayoría de ellas son de muy reducido tamaño, el 50% cuenta con menos de 2 vehículos y el 22% con una única autorización y, a su vez, un único vehículo para ofrecer el servicio.



Por otro lado, en Gipuzkoa el número de empresas con autorización y, a su vez, el número de autorizaciones es inferior a Bizkaia pero, muy superior a Álava, tratándose del mismo sistema de gestión por concesión. En Álava se cubre la demanda con menor número de autorizaciones.

Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa

IMPORTANTE DISMINUCIÓN DE VIAJEROS POR CARRETERA EN LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DE GIPUZKOA

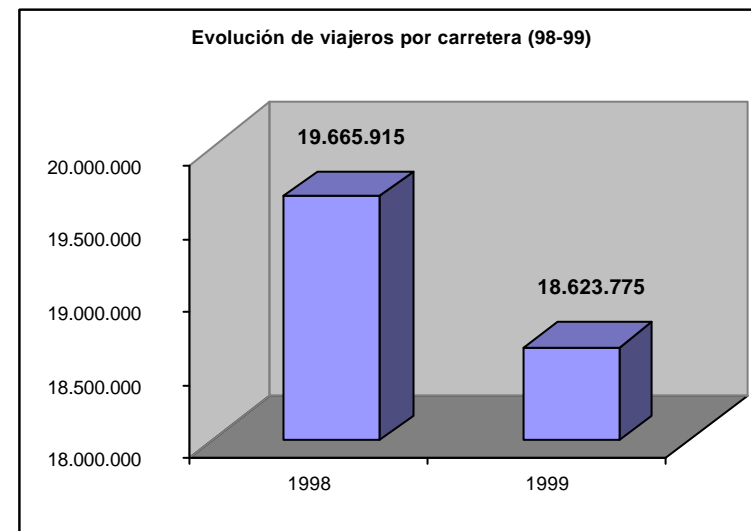
CONCESIÓN	1998	1999
Picoaga-Hernani-Donostia	1.318.989	1.266.546
Andoain-Urnieta-Donostia	852.507	831.222
Beraun-Pasai San Pedro-Donostia-Hernani	3.181.331	3.010.242
Oiartzun-Pasai San Juan-Renteria-Donostia	2.575.180	2.588.866
Hondarribia-Irun-Donostia	1.700.273	1.597.100
Hondarrabia-Irun	958.151	968.509
Donostia-Zubieta-Lasarte-Andoain-Tolosa-Asteasu	3.228.521	2.801.462
Concesión zonal Tolosaldea	227.398	202.003
Concesión zonal Goierrialdea	397.481	384.000
Concesión Urola-Costa	1.401.000	1.338.000
Concesión Bajo-Deba	1.201.000	1.136.000
Beizama-Nuarbe-Urrestilla-Azpeitia	-	-
Deba-Lastur	-	-
Concesiones de Pesa	2.624.084	2.499.825
TOTAL	19.665.915	18.623.775
DIFERENCIA		-1.042.140

Fuente: Empresas concesionarias de Gipuzkoa

En las páginas siguientes se especifica la descripción de cada línea con mayor exactitud.

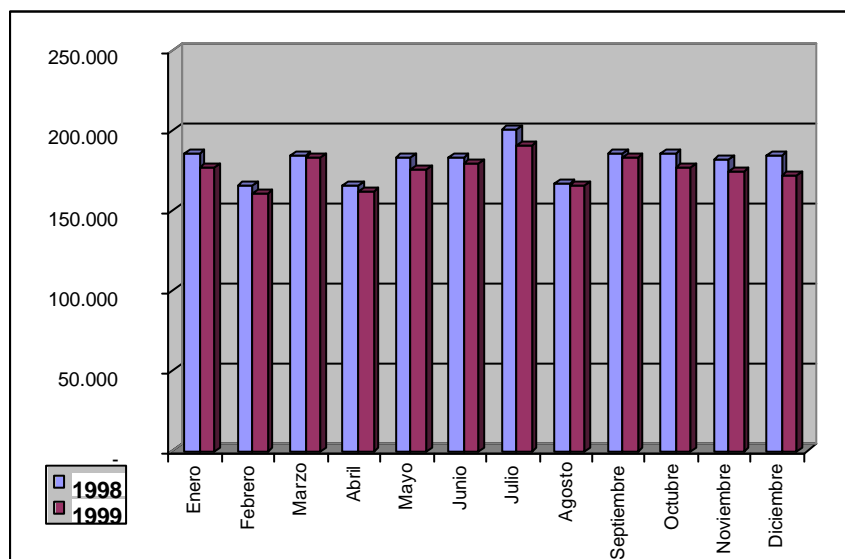
Tal y como se aprecia en gráfico adjunto, entre los años 1998 y 1999 la demanda de viajeros por carretera se ha visto considerablemente disminuida en Gipuzkoa, con 1.042.140 viajeros menos en el conjunto de empresas concesionarias de dicha provincia.

En la práctica totalidad de las concesiones la demanda se ha visto reducida. Las concesiones de la zona Fuenterrabía-Irún y Oiartzun-Donostia, han sido las únicas en incrementar la demanda.



DISMINUCIÓN DE VIAJEROS EN LAS CONCESIONES PICOAGA-HERNANI-DONOSTIA, ANDOAIN-URNIETA-DONOSTIA Y ANDOAIN-CIUDAD SANITARIA

EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE VIAJEROS (98-99)



En las concesiones de la zona Hernani/Andoain/Urnieta/Donostia, se ha producido asimismo una disminución de número de viajeros, entre 1998 y 1999 la demanda de viajeros se redujo en un 3,4%.

La disminución de viajeros se ha producido para todos los meses del año.

Esta concesión cuenta con varias líneas, especificadas en la tabla siguiente, y atiende una parte importante de la población, ya que, su servicio accede a una zona de 200.000 habitantes.

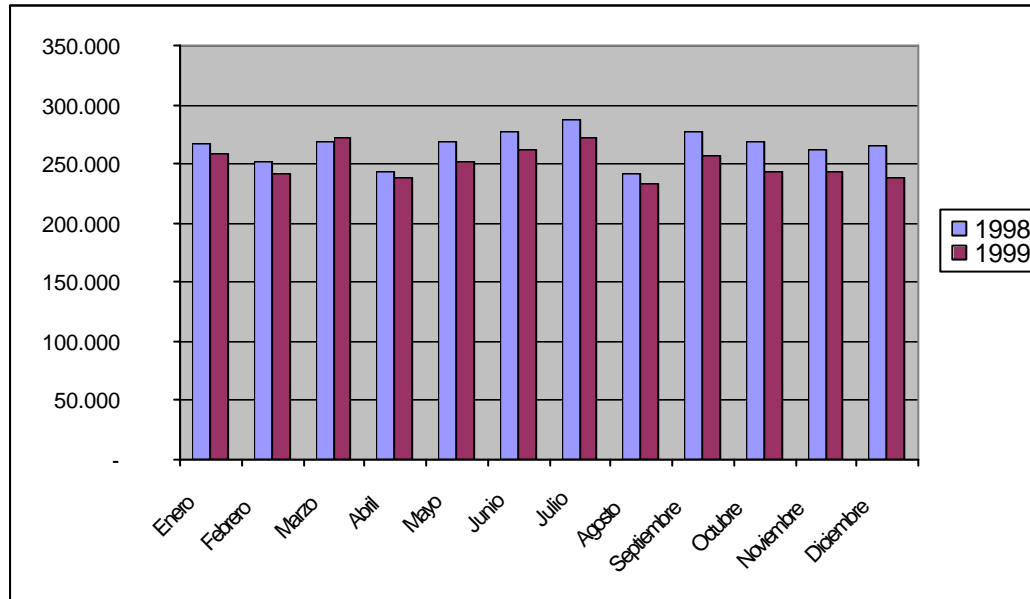
Fuente: Empresa concesionaria

LÍNEAS	Nº EXPEDICIONES (LABORAL)	Nº EXPEDICIONES (FESTIVOS)	TOTAL
Hernani-Donostia (Ayete)	124	88	212
Andoain-Urnieta-Hernani-Donostia	60	54	114
Andoain-Donostia (Ciudad Sanitaria)	2	0	2

Fuente: Empresa concesionaria.

DISMINUCIÓN DE VIAJEROS EN LA CONCESIÓN BERAUN-PASAI SAN PEDRO-DONOSTIA-HERNANI

EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE VIAJEROS (98-99)



Fuente: Empresa concesionaria

Esta concesión cubre el tramo Rentería/Pasajes/San Sebastián y, tal y como ocurre en el resto de las concesiones, en ésta, también se ha producido una disminución del número de viajeros para la práctica totalidad de los meses del año. Entre 1998 y 1999, la demanda de viajeros de esta concesión se redujo en un 5,4%.

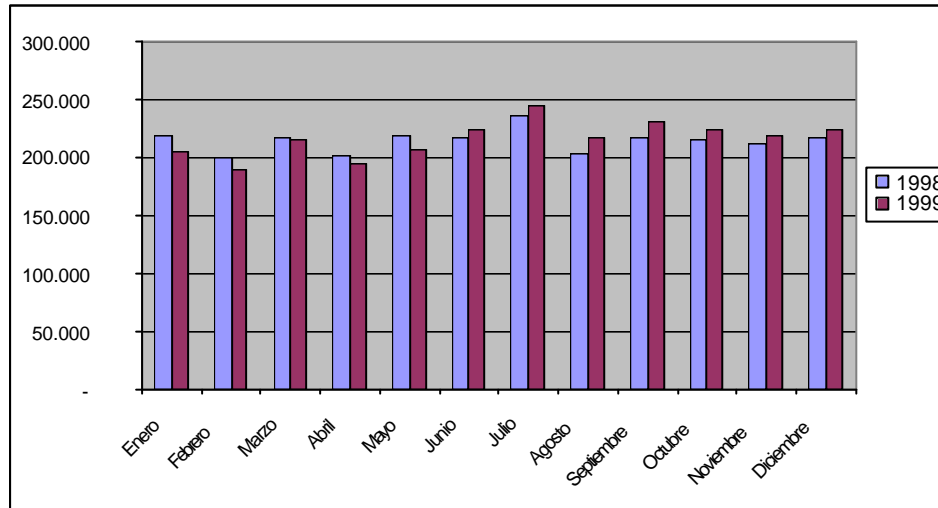
Esta concesión cuenta con varias líneas especificadas en la tabla siguiente y su servicio, puesto que cubre una de las zonas más pobladas de Gipuzkoa, alcanza una población superior a 200.000 habitantes.

LÍNEAS	Nº EXPEDICIONES (LABORAL)	Nº EXPEDICIONES (FESTIVOS)	TOTAL
Hernani-Donostia	97	70	167
Pasai San Pedro-Donostia	177	97	274
Beraun-Donostia	129	68	197

Fuente: Empresa concesionaria

INCREMENTO DE VIAJEROS EN LA CONCESIÓN DE LA ZONA OIARTZUN/PASAI SAN JUAN/ERRETERIA/DONOSTIA

EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE VIAJEROS (98-99)



En esta zona se ha producido un ligero incremento del número de viajeros en el período de tiempo que comprende este análisis. Hasta el mes de mayo se produjo una leve pérdida de viajeros, pero a partir de junio se ha ido recuperando finalizando el año con un saldo positivo de 0,5% viajeros más.

Esta concesión cuenta con varias líneas y todas ellas con un elevado número de servicios a la semana. Destaca el escaso número de líneas directas de conexión entre la zona y la capital.

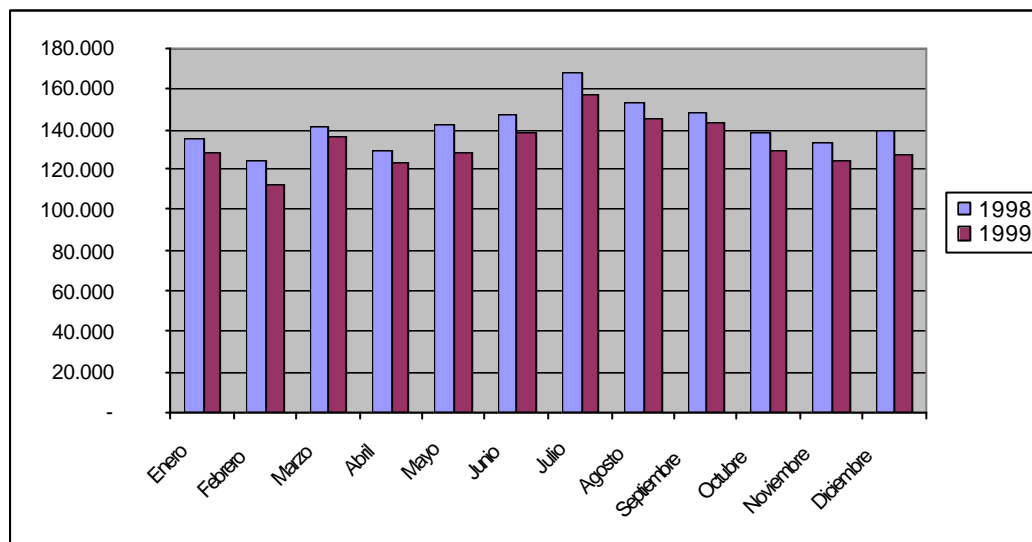
Fuente: Empresa concesionaria

LÍNEAS	Nº EXPEDICIONES (LABORAL)	Nº EXPEDICIONES (FESTIVOS)	TOTAL
Pasai Donibane-Donostia	86	54	140
Oiartzun-Donostia (N-I)	98	57	155
Oiartzun-Donostia (A-8)	4	0	4

Fuente: empresa concesionaria

DISMINUCIÓN DE VIAJEROS EN LA CONCESIÓN HONDARRIBIA/IRÚN/DONOSTIA

EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE VIAJEROS (98-99)



En esta concesión, se ha producido también una disminución del número de viajeros en todos los meses del año. Entre 1998 y 1999 la demanda de este servicio se ha visto reducida en un 6,1%.

Esta concesión enlaza la Comarca del Bidasoa con la capital Guipuzcoana, atendiendo a un amplio colectivo a su paso por varios municipios de Donsotialdea, mediante 157 servicios semanales.

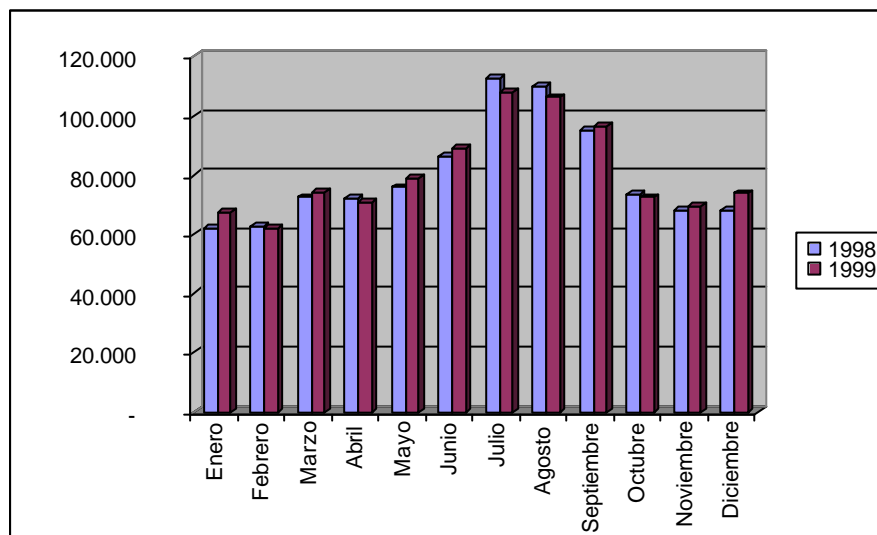
Fuente: Empresa concesionaria

LÍNEAS	Nº EXPEDICIONES (LABORAL)	Nº EXPEDICIONES (FESTIVOS)	TOTAL
Hondarribia-Irún-Errenteria-Pasaia-Donostia (N1)	103	54	157
Hondarribia-Donsotia (Amara) (A-8)	-	-	-
Hondarribia-Donsotia (Amara) (A-8)	-	-	-

Fuente: Empresa concesionaria

INCREMENTO DE VIAJEROS EN LA CONCESIÓN HONDARRIBIA/IRÚN

EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE VIAJEROS (98-99)



En esta concesión, al contrario de lo que ocurre en la mayoría de las concesiones de Gipuzkoa, se ha producido un ligero incremento de la demanda de viajeros. Entre 1998 y 1999, ésta se ha visto incrementada en un 1,1%.

Excepto en los meses de verano, en los que el número de viajeros ha disminuido ligeramente, la demanda ha sido incrementada para todos los meses del año. Destaca el elevado número de viajeros de este servicio, a pesar del escaso número de servicios semanales que se ofertan.

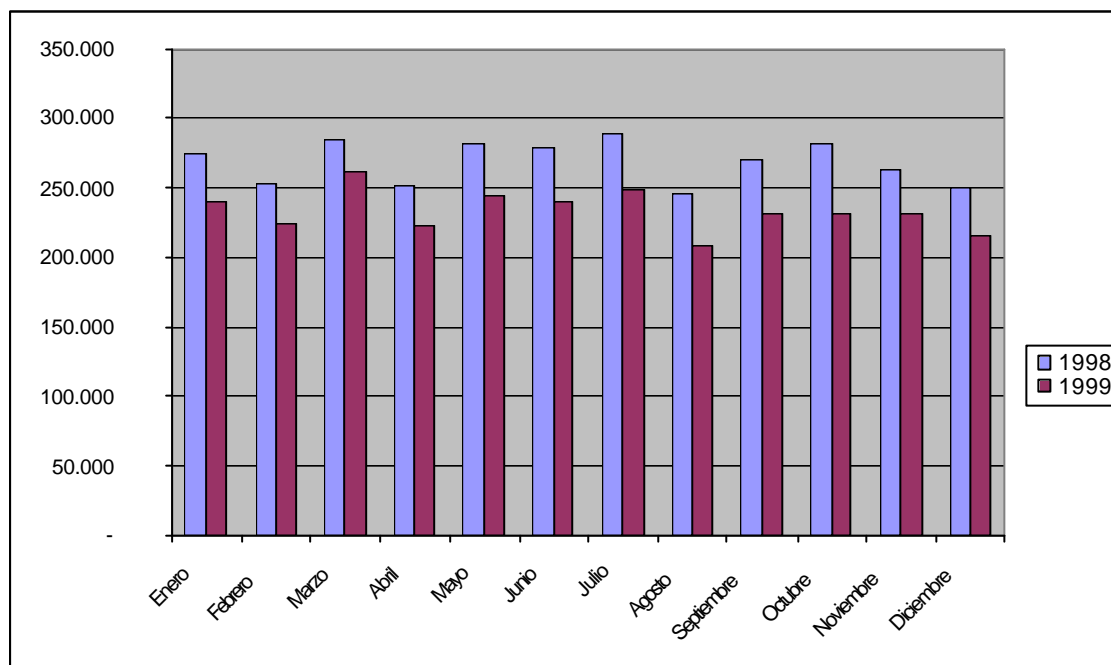
Fuente: Empresa concesionaria

LÍNEAS	Nº EXPEDICIONES (LABORAL)	Nº EXPEDICIONES (FESTIVOS)	TOTAL
Anaka-Behobia	4	-	4
Ventas	2	-	2
Irún-Fuenterrabía	8	-	8
Irún-Alcampo	2	-	2

Fuente: empresa concesionaria

DISMINUCIÓN DE VIAJEROS EN LA CONCESIÓN DONOSTIA/ZUBIETA/LASARTE/ANDOAIN/TOLOSA/ASTEASU

EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE VIAJEROS (98-99)



Esta concesión cubre el tramo Donostia-Tolosa, pasando por Andoain y con ramales a Zubieta y Asteasu.

Entre los años que comprende este análisis se ha producido una importante disminución de viajeros (527.000 viajeros) para todos los meses del año, destacando especialmente el pronunciado descenso de los meses de verano.

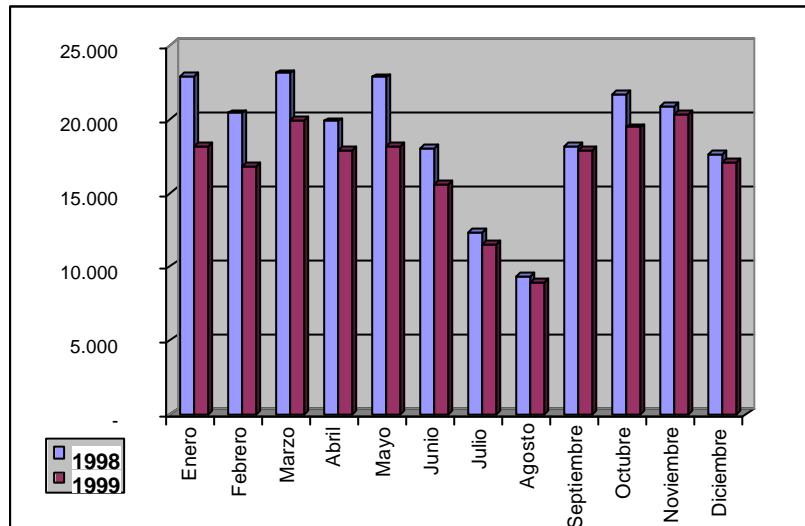
Esta concesión cuenta con varias líneas, especificadas en la tabla siguiente, y su servicio atiende a un colectivo superior a 200.000 habitantes.

Fuente: Empresa concesionaria

LÍNEAS	Nº EXPEDICIONES (LABORAL)	Nº EXPEDICIONES (FESTIVOS)	TOTAL
Lasarte-Donostia	185	94	279
Zubieta-Donostia	10	6	16
Andoain-Donostia	125	86	211
Asteasu-Donostia	16	8	24
Tolosa-Donostia	70	40	110
Tolosa-Donostia (directo)	11	0	11

DISMINUCIÓN DE VIAJEROS EN LA CONCESIÓN ZONAL DE TOLOSALDEA

EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE VIAJEROS (98-99)



Fuente: Empresa concesionaria

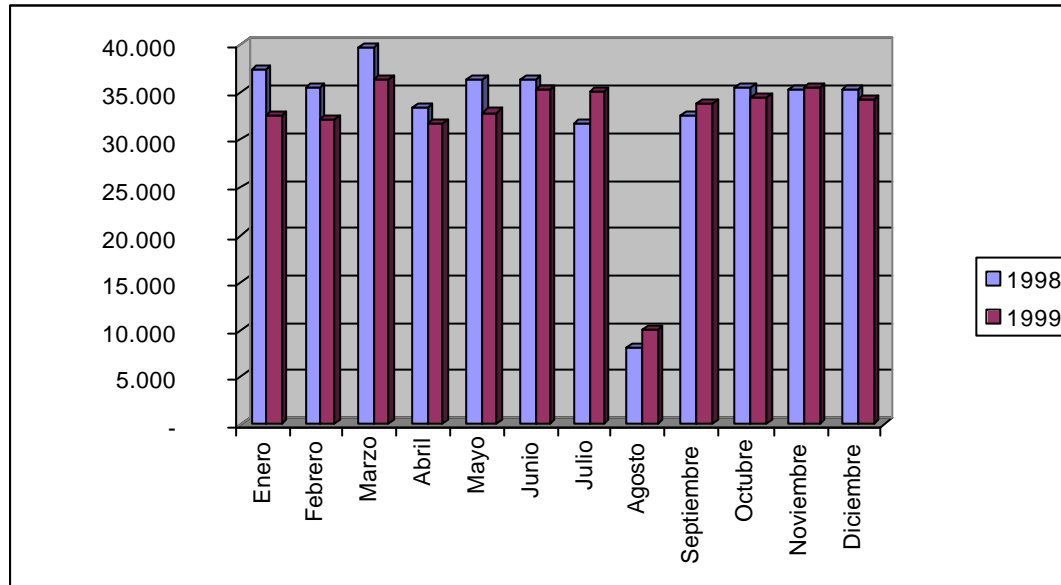
En la concesión zonal de Tolosaldea, zona integrada por 21 municipios, se ha producido una ligera disminución de la demanda de este servicio. Entre 1998 y 1999, el número de viajeros de esta concesión se ha visto reducido en 25.395 personas (11,2%). La disminución de viajeros se ha producido para todos los meses del año.

La concesión de Tolosaldea cuenta con las líneas que se especifican en el cuadro siguiente, atendiendo casi a la totalidad de la población de la comarca (44.289 habitantes según censo del 96).

LÍNEAS	Nº EXPEDICIONES (LABORAL)	Nº EXPEDICIONES (FESTIVOS)	TOTAL
Tolosa-Amezketeta	20	4	24
Tolosa-Altzo-Baliarrain	14	0	14
Tolosa-Berastegi	16	4	20
Tolosa-Leitza	10	0	10
Tolosa-Gaztelu	12	4	16
Tolosa-Lizartza	12	4	16
Tolosa-Alkiza-Hernalde	10	0	10
Tolosa-Bidegoian-Azpeitia	6	0	6
Tolosa-Ordizia	6	0	6
Alegia-Amezketeta	4	0	4
Tolosa-Alegia	29	4	33
Tolosa-Anoeta	39	12	51
Tolosa-Ibarra	20	8	28

DISMINUCIÓN DE VIAJEROS EN LA CONCESIÓN ZONAL GOIERRIALDEA

EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE VIAJEROS (98-99)



En la concesión zonal que atiende la comarca del Goierri, de 64.663 habitantes, se ha producido asimismo una disminución del número de viajeros por carretera para todos los meses del año excepto Julio, Agosto y Septiembre (disminución del 3,4% para el conjunto del año).

En el mes de agosto, con respecto al resto de los meses del año, la demanda de viajeros se reduce de forma considerable.

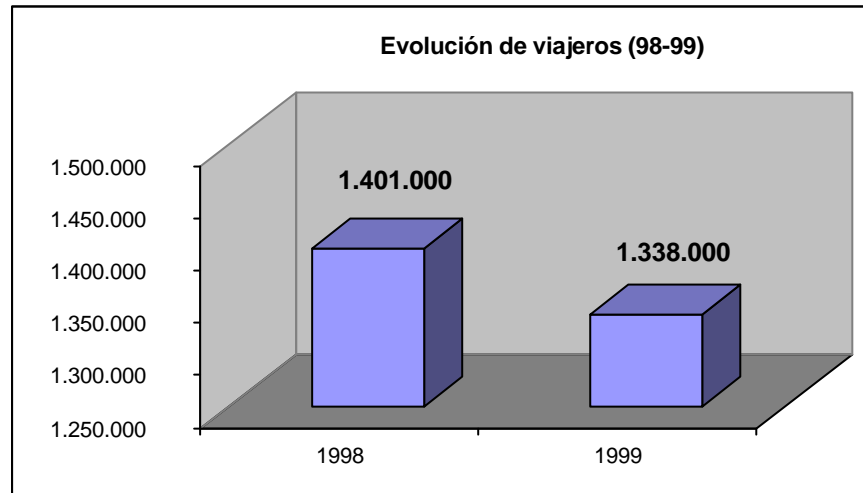
Con un total de 88 servicios semanales, se considera que esta zona se encuentra bien cubierta.

Fuente: Empresa concesionaria

LÍNEAS	Nº EXPEDICIONES (LABORAL)	Nº EXPEDICIONES (FESTIVOS)	TOTAL
Legorreta -Hospital	8	4	12
Zaldibia-Idiazabal	8	4	12
Ordizia-Zegama	15	7	22
Ataun-Ordizia	27	15	42

Fuente: Empresa concesionaria

DISMINUCIÓN DE VIAJEROS EN LA CONCESIÓN DE UROLA-COSTA



Fuente: Memoria Euskotren 1998,1999

EuskoTren cuenta con 6 líneas en Gipuzkoa para atender la comarca de Urola-costa. En 1999 el 60% de los kilómetros recorridos en Euskotren Gipuzkoa fueron realizados en las líneas de Urola, contabilizando un total de 998.418 kilómetros recorridos (4,7% más que en 1998). Una parte importante de los mismos se realizaron en la línea Zumaia-Donostia.

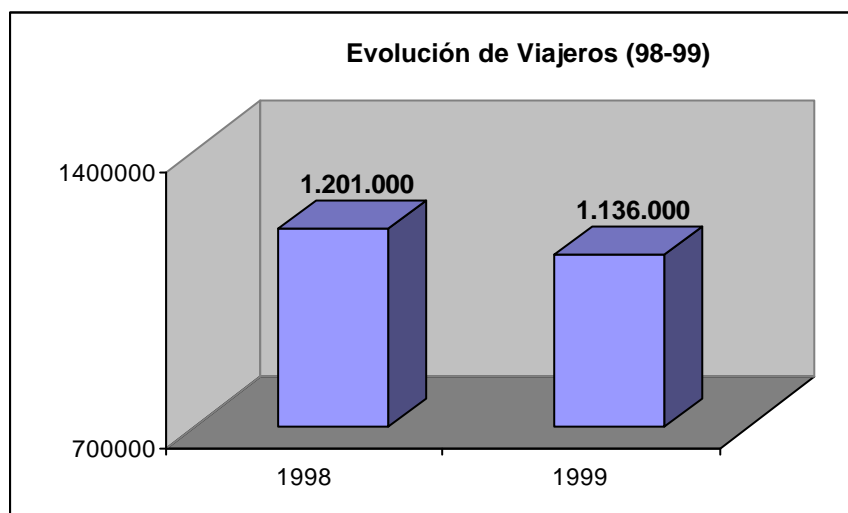
Asimismo, en 1999 Euskotren cuenta en Gipuzkoa con un 8% más de plazas disponibles para la línea Urola-Costa.

A pesar de un mayor número kilómetros recorridos y plazas disponibles, el número de viajeros de Urola-Costa se ha visto reducido en un 4,5%.

LÍNEAS DE LA CONCESIÓN	Nº EXPEDICIONES (LABORAL)	Nº EXPEDICIONES (FESTIVOS)	TOTAL
Azkoitia-Tolosa	4	4	8
Azkoitia-Zarautz	12	10	22
Zumaia-Zumarraga	18	16	34
Zumaia-Donostia	28	25	53
Aia-Orio	9	5	14
Orio-Lasarte	12	13	25

NOTA: Para el recuento de número de expediciones se han tenido en cuenta las expediciones en origen y destino.

DISMINUCIÓN DE VIAJEROS EN LA CONCESIÓN DEL BAJO DEBA



Euskotren cuenta con otras seis líneas para atender la comarca del Bajo Deba.

Entre 1998-1999 se han realizado 32.000 kilómetros menos (5,2% menos) y, sin embargo, el número de plazas disponibles se ha incrementado en un 8,3%.

No obstante, la evolución del número de viajeros ha disminuido en un 4,6%.

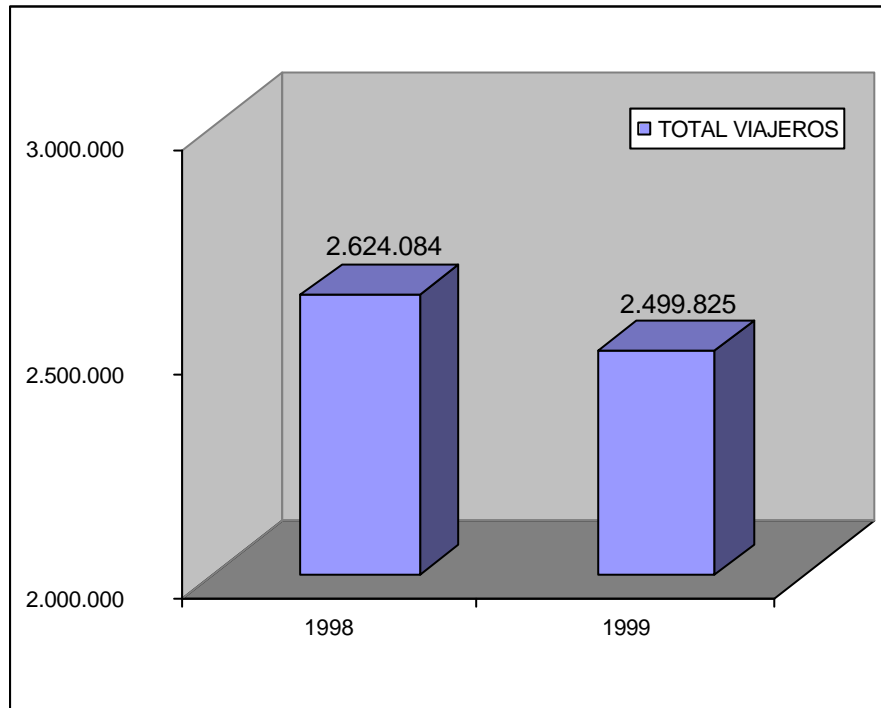
El cuadro siguiente, muestra el número de población que atiende cada línea de concesión del Bajo Deba.

Fuente: Memoria Euskotren 98,99

LÍNEAS DE LA CONCESIÓN	Nº EXPEDICIONES (LABORAL)	Nº EXPEDICIONES (FESTIVOS)	TOTAL
Azitain-Amaña	18	13	31
Deba-Mendaro-Durango	18	15	33
Mendaro-Soraluze	6	0	6
Mendaro-Mutriku	7	0	7
Eibar-Arrate	12	2	14
Eibar-Elgeta	4	0	4

CONSIDERABLE DISMINUCIÓN DE VIAJEROS EN LAS LÍNEAS DE PESA

EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE VIAJEROS (98-99)



Fuente: Empresa concesionaria

En Pesa, empresa concesionaria que mayores movimientos de viajeros registra en la provincia de Gipuzkoa, se ha reducido de forma considerable la demanda de viajeros por carretera, produciéndose entre 1998 y 1999 una disminución de 124.259 viajeros (el 4,7%).

Por líneas, las únicas en incrementar la demanda han sido respectivamente, Bilbao-Donostia, Bergara-Zumárraga y Donostia-Eibar-Ermua.

La oferta de servicios que realiza Pesa es muy amplia, por lo que alcanza a un colectivo muy numeroso. Semanalmente, en el total de las líneas, se realizan aproximadamente 402 servicios.

En el cuadro de la página siguiente se especifican aquellas líneas de concesión con que cuenta Pesa.

CONSIDERABLE DISMINUCIÓN DE VIAJEROS EN LAS LÍNEAS DE PESA

LÍNEAS Y NÚMERO DE VIAJEROS PARA 1999

LÍNEAS	TOTAL DE VIAJES (LABORAL)	TOTAL DE VIAJES (FESTIVOS)	TOTAL
Bilbo-Donostia (Por la A-8)	50	26	76
Donostia-Vitoria	42	22	64
Donostia-Ermua	10	8	18
Ondarroa-Bilbao	8	9	17
Eibar-Vitoria	53	25	78
Azpeitia-Bilbao	6	5	11
Lekeitio-Donostia	10	5	15
Donostia-Bilbao (Con paradas)	18	7	25
Bergara-Bilbao	4	5	9
Oñate-Bilbao	4	2	6
Eibar-Pamplona	4	4	8
Bilbo-Baiona	4	0	4
Bilbo-Lourdes	-	2	2
Eibar-Eskoriatza	53	25	78
Zumarraga-Arrasate	-	-	-
Zumarraga-Legazpia	-	-	-

1.3. Transporte público de viajeros por carretera: Álava

CONFIGURACIÓN DE LAS LÍNEAS EN EXPLOTACIÓN

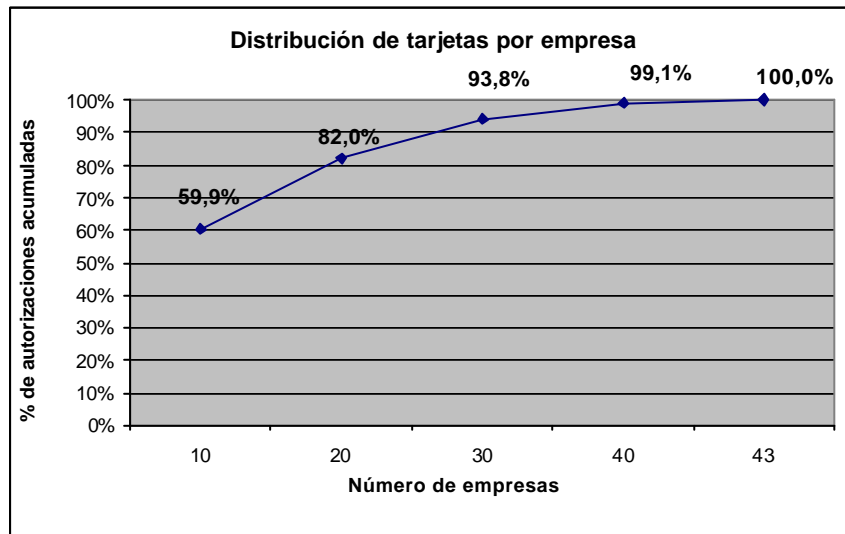
Las empresas concesionarias de Álava cuentan con 18 líneas de explotación. No obstante, la Diputación Foral de Álava está actualmente inmersa en un proceso de reorganización de las líneas, por lo que la información disponible de éstas es muy limitada. Por otro lado, previsiblemente, la información relativa a las líneas que se exponen en la tabla adjunta, será modificada en el transcurso de este mismo año, y por tanto, se trata de una imagen aproximada de la realidad que variará con toda seguridad.

LÍNEA	EMPRESA CONCESIONARIA	Nº DE SERVICIOS	
		LABORAL	FESTIVOS
VITORIA-LOGROÑO	Continental Auto, S.A.		
- Por Laguardia	Continental Auto, S.A.	6	6
- Por Miranda	Continental Auto, S.A.	2	2
- Por la A-68	Continental Auto, S.A.	6	6
VITORIA-BERNEDO-LAGRAN	Pinedo (Hnos. Arriaga)	4	4
VITORIA-BÓVEDA	Pinedo (Hnos. Arriaga)	2	0
VITORIA-ESTELLA	Autopullmans Palacio (Hnos. Arriaga)	4	4
VITORIA-QUINCOCES (Servicio: Miranda-Quincoces)	Autocares del Zadorra	2	0
VITORIA-ARAIA	Alegria Hermanos	6	4
VITORIA-ALEGRÍA-GUERENU	Alegria Hermanos	2	0
VITORIA-ETXAGUEN	Alegria Hermanos	4	4
VITORIA-VILLODAS-NANCLARES	Alegria Hermanos	4	2
VITORIA-ARAMAIONA	Hnos. Arriaga	6	0
ARAMAIONA-MONDRAGÓN	Hnos. Arriaga	2	0
VITORIA-AMURRIO-ARTZINIEGA	Ancha Inch Cía (La Unión)	2	2
VITORIA-DURANGO	Continental Auto S.A.	10	6
BILBAO-LOGROÑO	La Unión Alavesa	10	6
MOREDA-OYON-LOGROÑO	Autooyon	5	0
PAMPLONA-VITORIA-BILBAO	Ancha Inch Cía / La Burundesa	10	8

CONFIGURACIÓN DE LA OFERTA

En cuanto a las tarjetas de autorización necesarias para realizar el transporte de viajeros por carretera, hay que señalar que Álava cuenta con 43 empresas y 339 autorizaciones y el 60% de las mismas se encuentra en manos de 10 empresas del total de 43 que conforman la oferta de Álava. El resto de las autorizaciones se distribuyen muy homogéneamente en empresas de 10 o menos vehículos.

Hay que señalar que en el caso de Álava la atomización del sector del transporte de viajeros no es tan elevada como en el caso de Gipuzkoa y Bizkaia, ya que, en Álava es el 28% el que cuenta con menos de 2 vehículos en comparación con el 50% de Gipuzkoa y el 40% de Bizkaia. Las empresas con autorización cuentan con una media de 8 vehículos por empresa.



Nº AUTORIZACIONES	Nº EMPRESAS	%
Entre 0-2	12	28%
Entre 3-5	13	30%
Entre 6-9	6	14%
10 ó más	12	28%
339 (Total autoriz.)	43	100,0%

Fuente: Diputación Foral de Álava

Fuente: Diputación Foral de Álava

DEMANDA DE VIAJEROS: IMPORTANTE INCREMENTO DE VIAJEROS TRAS LA MODIFICACIÓN DE ITINERARIOS E INTENSIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS

En la línea **Vitoria-Langarika**, Vitoria-Alegría-Guereñu en la denominación anterior, el itinerario ha sido modificado a partir del 20 de marzo de 2000. El servicio ha sido asimismo intensificado mediante la implantación de la atención "a la demanda". Debido a los cambios producidos, la evolución de la demanda de viajeros se ha incrementado considerablemente. Del primer al segundo trimestre, el número total de servicios realizados ha aumentado en un 205% y lo que ha propiciado que el número de viajeros haya aumentado en un 127%. El importe recaudado ha sido asimismo incrementado en un 140%.

La línea **Araia-Vitoria** es modificada asimismo desde el 20 de marzo de 2000. Tras la modificación del itinerario y la intensificación del servicio el número de viajeros incrementa muy considerablemente, debido, a un mayor número de servicios y kilómetros recorridos.

En la línea **Vitoria-Bóveda**, de 58 Km, se ha establecido el sistema "a la demanda" a partir del 8 de mayo de 2000 y el servicio ha sido intensificado. Como en el resto de las líneas, se ha potenciado considerablemente la demanda de viajeros. Debido a la implementación de este sistema "a la demanda" se estima un incremento del número de viajeros del 10%.

En el resto de las líneas ya modificadas, el servicio de "atención a la demanda" ha sido positivamente valorado. En la línea Vitoria-Bernedo-Lagran este servicio fue eliminado y se determinó, a partir del 30 de junio, atender el mismo servicio mediante taxis.

El servicio e itinerario del resto de las líneas de concesión que se han especificado en la tabla anterior se están replanteando y, por tanto, la información disponible hasta la fecha no será representativa de la nueva situación.

1.4. Transporte público de viajeros por carretera entre capitales

DESPLAZAMIENTO DE VIAJEROS ENTRE CAPITALS: OFERTA

El transporte de viajeros entre capitales cobra especial relevancia en el tráfico de viajeros de la CAPV y, en 1999, se llegaron a registrar aproximadamente un millón y medio de viajeros entre las tres capitales de la CAPV.

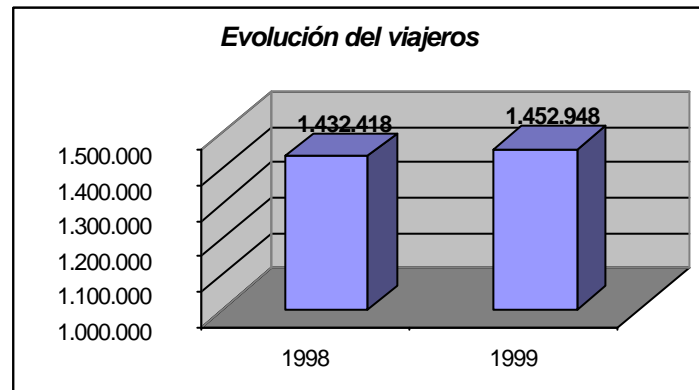
Entre cuatro empresas, Pesa S.A., La Unión, S.A., Continental Auto, S.A. y La Burundesa, S.A., se reparten las concesiones de tráfico de viajeros entre capitales y las líneas de cada concesión se especifican en la tabla siguiente:

BILBAO—SAN SEBASTIÁN		BILBAO—VITORIA		SAN SEBASTIÁN-VITORIA	
LÍNEA	EMPRESA CONCESIONARIA	LÍNEA	EMPRESA CONCESIONARIA	LÍNEA	EMPRESA CONCESIONARIA
Bilbao-San Sebastián	PESA, S.A.	Bilbao-Vitoria (autopista)	La unión S.A.	San Sebastián-Bergara-Arrasate-Vitoria	Pesa, S.A.
Bilbao-Bergara-Tolosa San Sebastián	PESA, S.A.	Bilbao-Vitoria (por Llodio)	La Unión, S.A.	Irún-San Sebastián-Vitoria-Madrid	Continental Auto, S.A.
				Irún-San Sebastián-Vitoria	La Burundesa, S.A.

TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE CAPITALAS: DEMANDA

La evolución de viajeros entre capitales no ha sufrido variaciones significativas entre 1998 y 1999 y, a pesar de la tendencia alcista, se mantiene prácticamente estable con 20.000 viajeros más entre los años que comprende el análisis.

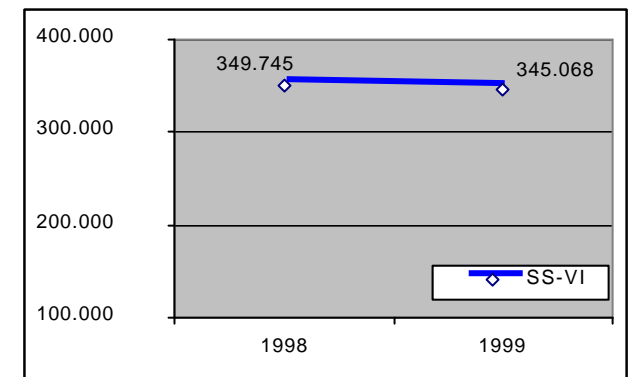
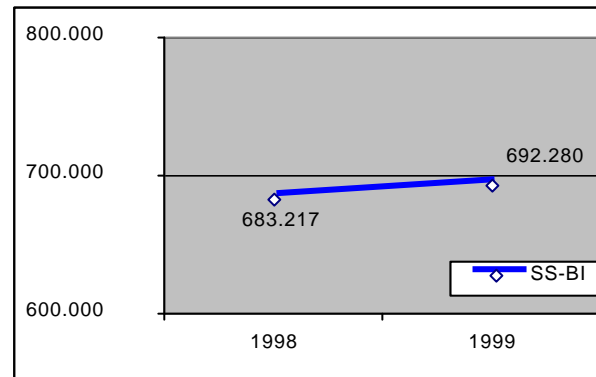
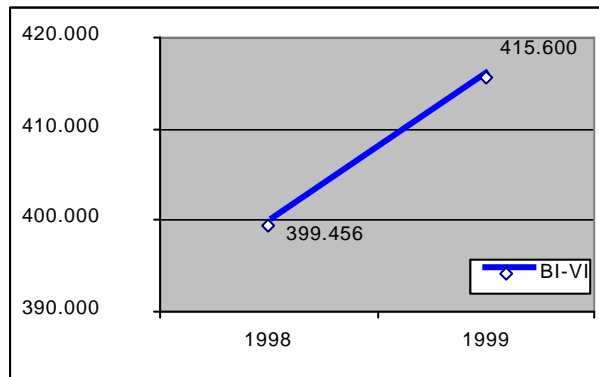
	VIAJEROS 98	VIAJEROS 99	% 99/98
Bilbao-Vitoria	399.456	415.600	4,0%
Bilbao-San Sebastián	683.217	692.280	1,3%
Vitoria-San Sebastián	349.745	345.068	-1,3%
TOTAL	1.432.418	1.452.948	1,4%



TRANSPORTE DE VIAJEROS ENTRE CAPITALS

Por capitales, destaca fundamentalmente el incremento de demanda producido entre Bilbao y Vitoria, en parte, por el servicio de una nueva línea con parada en Llodio a su paso por la comarca de Cantábrica Alavesa. En el resto de las capitales la evolución de la demanda de viajeros se ha mantenido prácticamente estable, con un ligero incremento entre San Sebastián y Bilbao y con ligero retroceso entre San Sebastián y Vitoria.

EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE VIAJEROS (98-99)



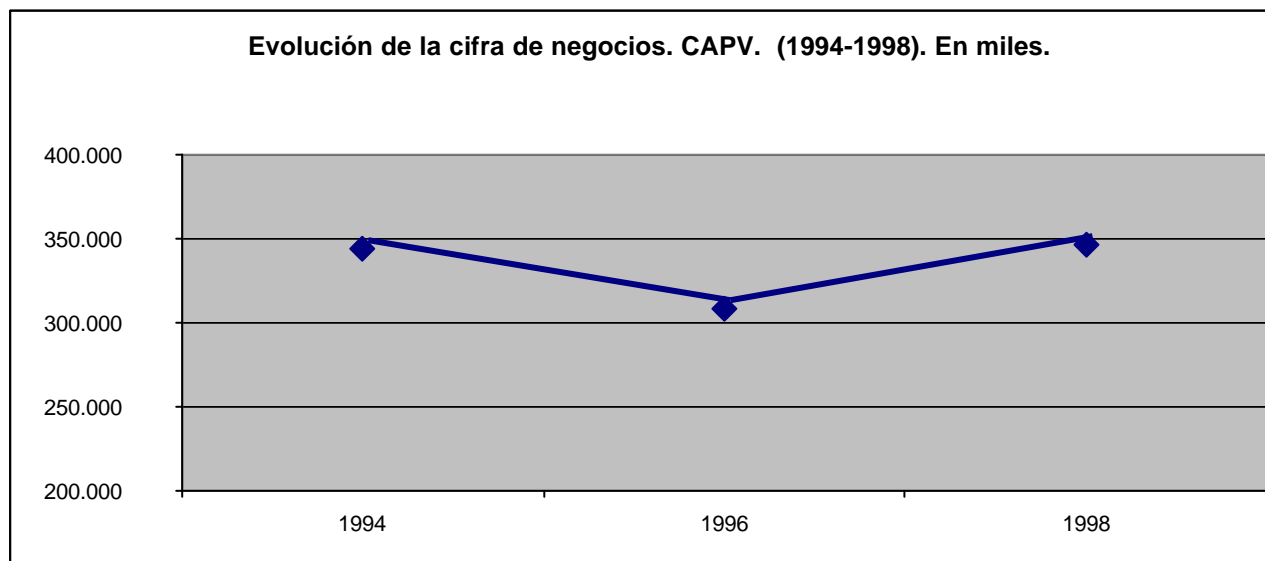
1.5. ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO DE LAS EMPRESAS MÁS REPRESENTATIVAS DE LA CAPV

Para la realización del análisis económico-financiero de las empresas que constituyen el sector del transporte de viajeros de la CAPV, **se han considerado aquellas que por su volumen de negocio, flota, etc. son las más representativas** de la Comunidad Autónoma. **El objeto de este apartado** es ofrecer un análisis de la situación económica de las empresas, no de ofrecer datos exhaustivos del sector, sino de **analizar la evolución producida** en los últimos años y detectar, en la medida de lo posible, las causas de la misma. Por tanto, en los datos que se ofrecen a continuación, no se incluyen muchas empresas que indudablemente aportan un alto valor a la cifra de negocios del sector. No obstante, **se analizan aquellas empresas que han sido consideradas más significativas, con el fin de ofrecer la imagen más aproximada posible a la realidad del sector.**

LA CIFRA DE NEGOCIOS DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR SE MANTIENE ESTABLE

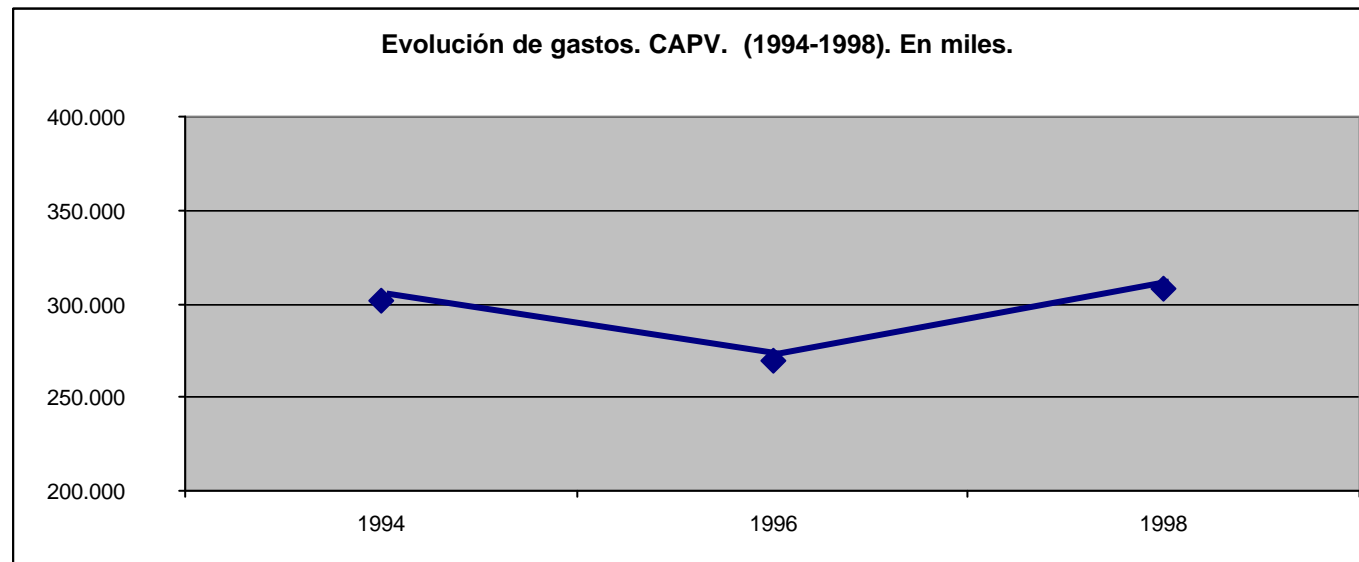
En el caso de las empresas de transporte de viajeros de la CAPV, tras un retroceso producido entre 1994 y 1996, se ha recuperado el sector superando ligeramente la cifra de negocios de 1994. Por tanto, se han mantenido relativamente constantes los ingresos provenientes de la propia actividad.

Se considera que al tratarse de las empresas más representativas del sector, la evolución producida en las mismas es extrapolable al conjunto del mismo, deduciéndose un mantenimiento de la cifra de negocios con respecto a 1994.



FUERTE INCREMENTO DE GASTOS EN EL SECTOR

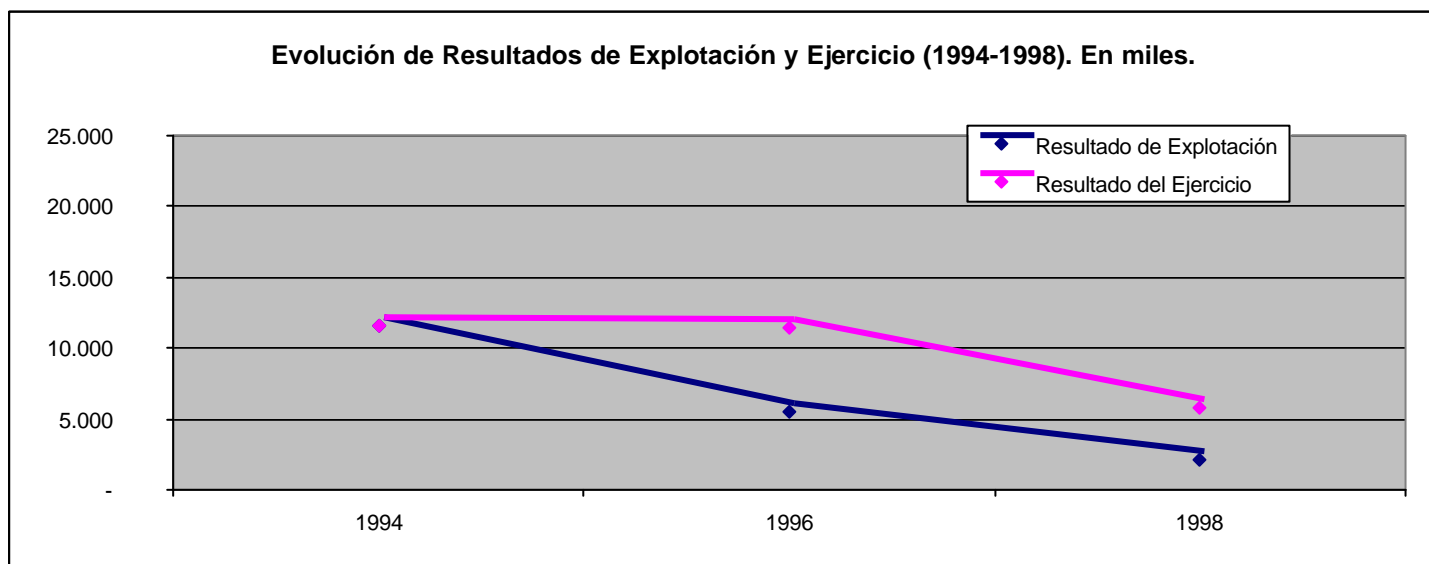
No obstante, junto con la cifra de negocios, los gastos de explotación determinan el signo del resultado final de la empresa, y a su vez del sector. En las empresas de la CAPV, a pesar una reducción entre los años 1994 y 1996, posteriormente, los gastos han ido en aumento hasta llegar a superar la cifra de 1994. Tanto carburantes como seguros, destacan por su elevada repercusión en el incremento de los gastos totales de las empresas. Entre 1996 y 1998, los gastos han sido incrementados en 14,3%, y los agentes del sector constatan que entre 1998 y 2000 se ha vuelto a producir un repunte muy significativo, fundamentalmente en el último de los ejercicios citados.



IMPORTANTE REDUCCIÓN DEL RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

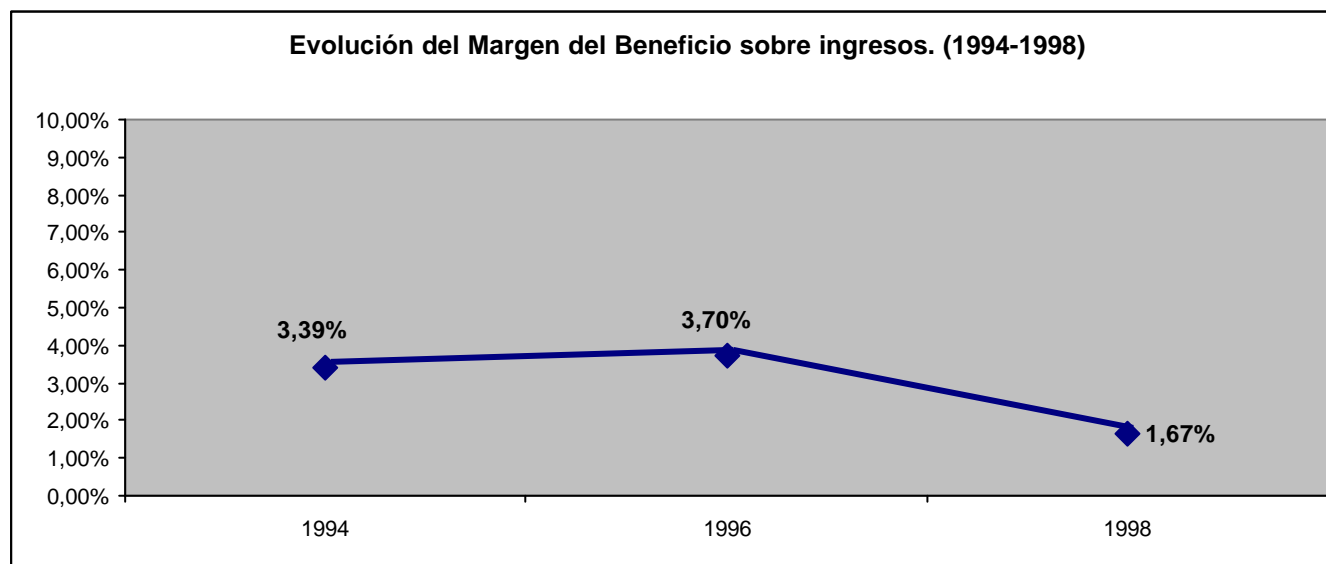
El Resultado de Explotación es la resultante del cruce de ambas variables, dato que en el caso de empresas de transporte de viajeros de la CAPV denota una pérdida muy significativa de resultados derivados de la propia actividad del sector. Entre 1994 y 1998, el resultado se ha visto disminuido en un 82% en las empresas más representativas del sector.

Sin embargo, destaca un superior resultado del ejercicio motivado, en parte, por los resultados obtenidos en operaciones financieras o resultados afines a actividades ordinarias y extraordinarias de la empresa. No obstante, la evolución del resultado del ejercicio también se ha visto reducida en los años que comprende este análisis.



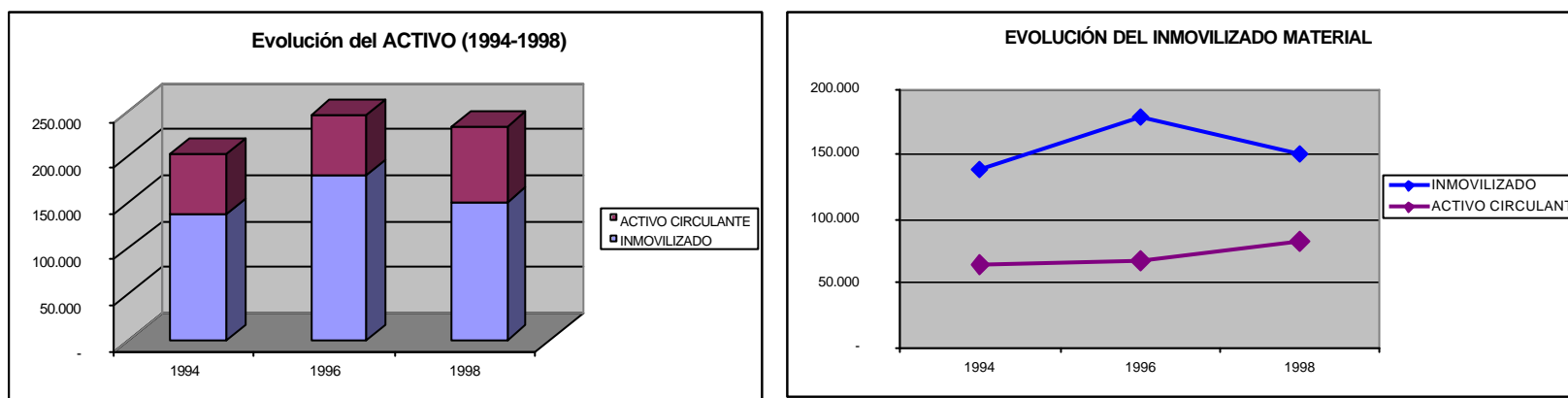
PÉRDIDA DEL MARGEN DE BENEFICIO SOBRE INGRESOS

Todo ello deriva en una significativa pérdida del margen de beneficio sobre ingresos. En las empresas más significativas del sector de transporte de viajeros de la CAPV, por cada peseta de ingreso, las empresas cada vez obtienen un menor beneficio, debido, tal y como se ha comentado anteriormente, al incremento tan significativo de gastos de explotación, dato que se considera extrapolable al conjunto del sector.



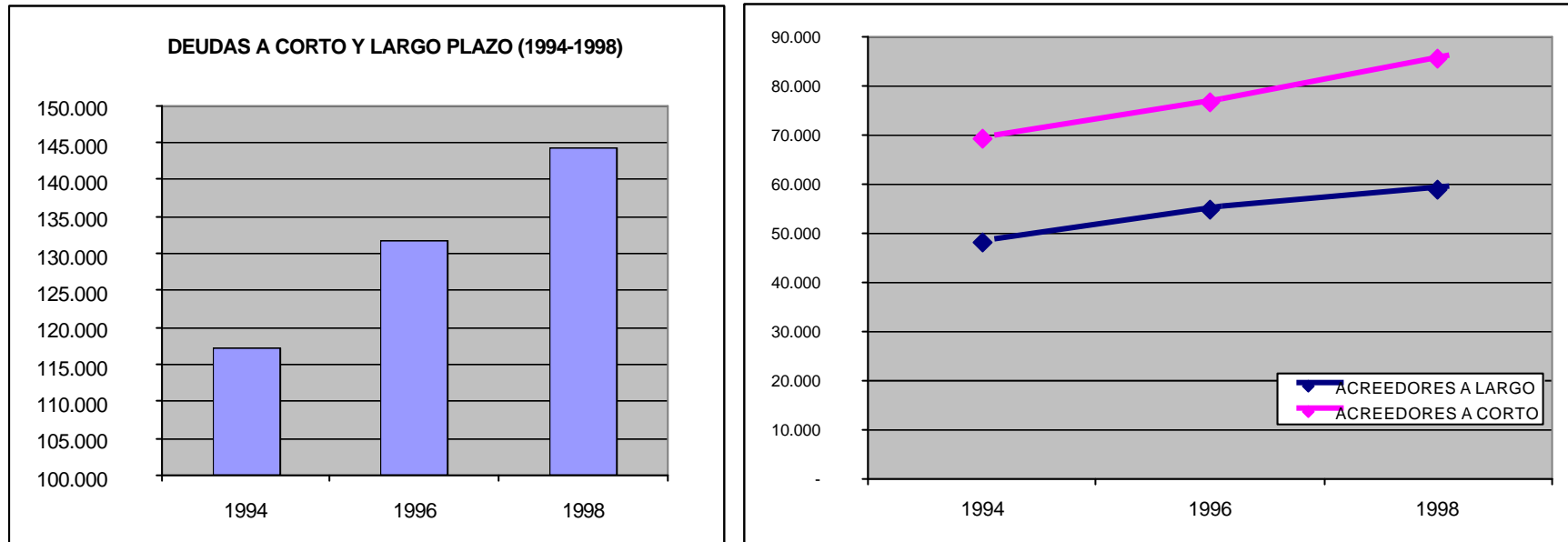
LIGERO INCREMENTO DEL ACTIVO MOTIVADO POR INVERSIONES EN EL INMOVILIZADO MATERIAL

Las empresas del sector han incrementado el activo, debido a las inversiones realizadas en el inmovilizado material entre 1994 y 1998 y, asimismo, en el activo circulante. Entre 1994 y 1996 el activo de las empresas más representativas fue incrementado en un 17%, incremento que posteriormente fue ralentizado.



Las inversiones realizadas durante el período de análisis, han producido a su vez un incremento del endeudamiento de las empresas. No obstante el incremento de endeudamiento ha sido superior al incremento de la inversión realizada. Entre 1994 y 1998 los acreedores de corto y largo plazo han sido incrementados en un 23%.

LAS INVERSIONES REALIZADAS EN EL INMOVILIZADO MATERIAL HAN SIDO FINANCIADAS MEDIANTE ACREEDORES DE CORTO Y LARGO PLAZO



En cuanto a la temporalidad de la financiación, no se producen diferencias significativas y el incremento producido en acreedores de corto y de largo plazo ha sido muy similar.

REDUCCIÓN DEL MARGEN DE BENEFICIO SOBRE INGRESOS Y FUERTE ENDEUDAMIENTO

A modo de resumen, hay que señalar que la situación de las empresas del sector es cada vez más complicada. Por una parte, las empresas se ven obligadas a realizar fuertes inversiones, la normativa de seguridad es cada vez más estricta y la exigencia de renovación de flota obliga a realizar fuertes inversiones. Todo ello, incide en el endeudamiento de las empresas que, tal y como reflejan los datos, es cada vez superior.

Por otro lado, los gastos de explotación de las empresas han sido fuertemente incrementados, gastos que no han sido repercutidos en ingresos, ya que, la cifra de negocios del sector se ha mantenido relativamente constante entre el período 94/98).

Todo ello, deriva en una disminución del margen de beneficio sobre ingresos, aspecto que de seguir la misma tendencia conllevará serias dificultades para el mantenimiento de las empresas más pequeñas en el sector.

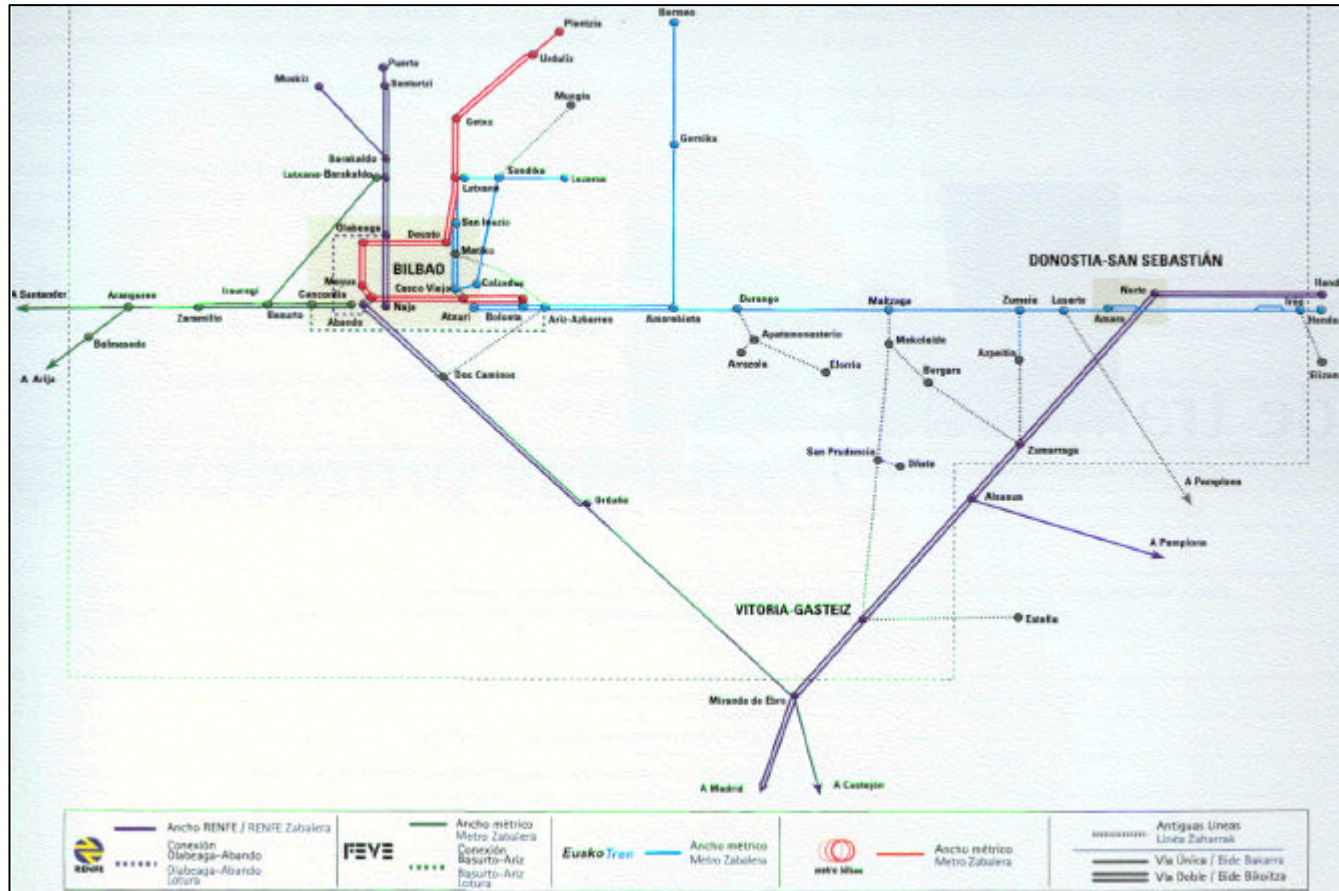
CAPÍTULO 2

ANÁLISIS MODAL: EL MODO FERROCARRIL

2.1 Configuración de la red ferroviaria en la CAPV

EN LA CAPV COEXISTEN TRES REDES: RENFE, EUSKOTREN Y FEVE

RED FERROVIARIA DE LA CAPV. ESQUEMA GENERAL



2.2. Transporte de viajeros por ferrocarril: RENFE

UNA RED FERROVIARIA INADECUADA A LAS DEMANDAS ACTUALES

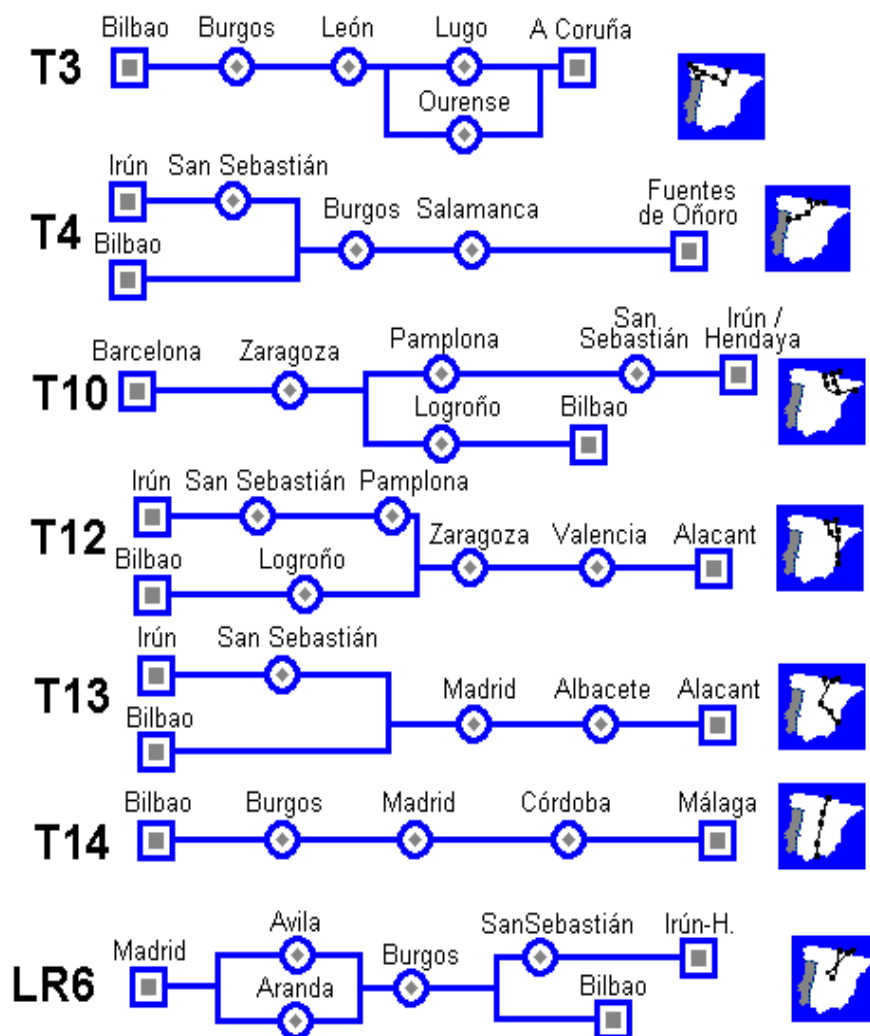
En los últimos tres años se da un incremento sostenido aunque moderado en los viajeros de los **trenes de largo recorrido**.

Los **trenes regionales** únicamente cuentan con cierta implantación en la zona de Vitoria, siendo su presencia escasa en los casos de Irún y San Sebastián, y no existe oferta alguna en Bilbao.

En el **segmento de cercanías** la oferta de RENFE no conoce unas evoluciones destacables, si bien en el caso de Bilbao en el período entre 1997 y 1998 conoció un incremento importante. En las otras estaciones se mantiene estable.

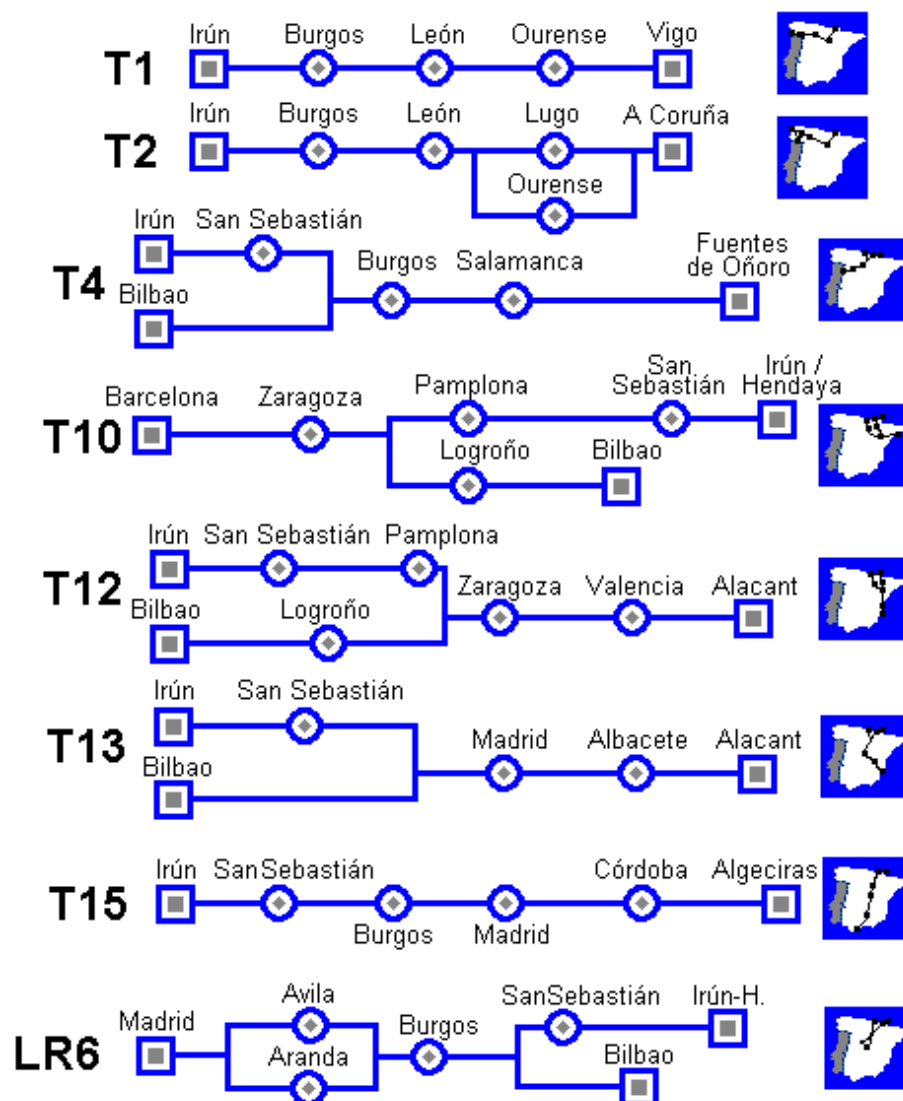
En las páginas siguientes se definen tanto las líneas como el número de viajeros de cada una de ellas.

BILBAO: LARGO RECORRIDO



ORIGEN	DESTINO	FRECUENCIA	Nº PLAZAS	LÍNEA
Bilbao	Coruña	Diario	176	T3
Bilbao	Salamanca	Diario	176	T4
Bilbao	Barna.	Diario	160	T10
Bilbao	Barna.	Diario	144	T10
Bilbao	Alicante	Viernes	312	T12
Bilbao	Alicante	Sábados	88	T13
Bilbao	Málaga	Diario	268	T14
Bilbao	Madrid	Exto. Sábados	88	LR6
Bilbao	Madrid	Exto. Sábados	96	LR6

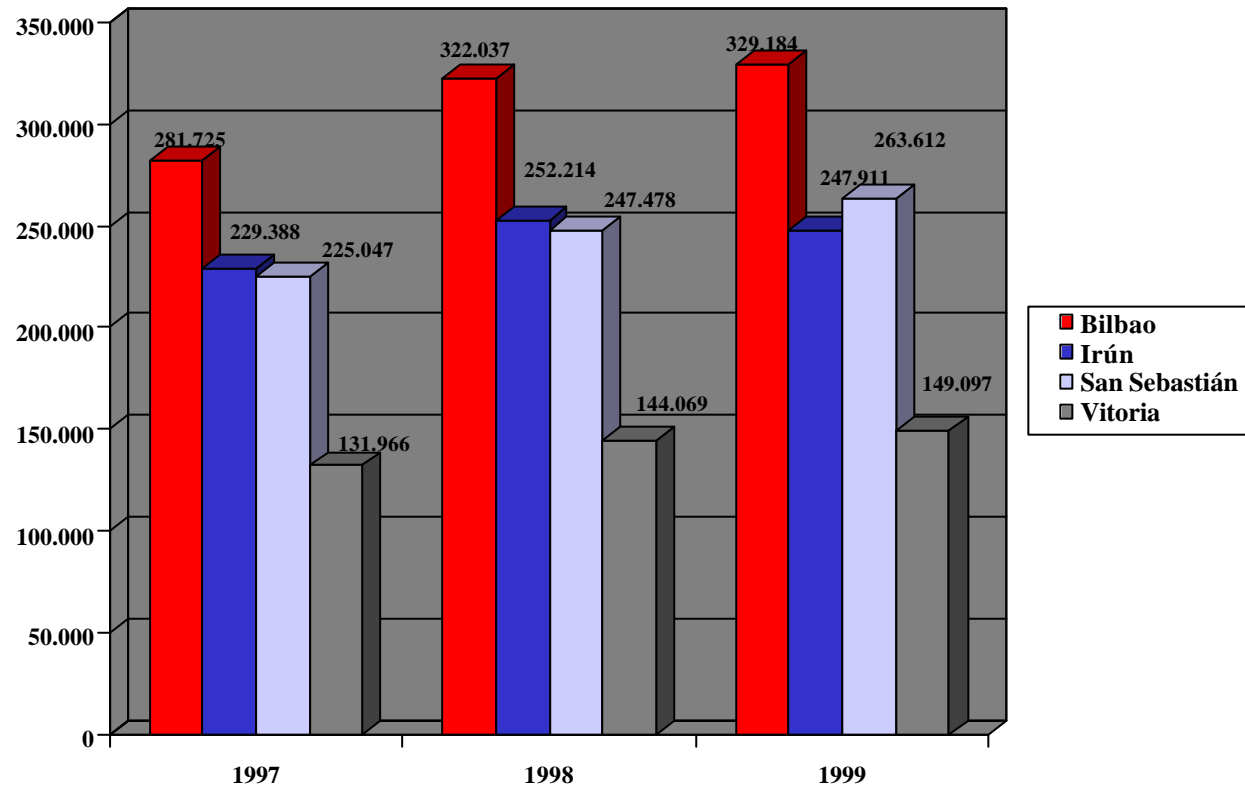
IRÚN: LARGO RECORRIDO



ORIGEN	DESTINO	FRECUENCIA	PLAZAS	LINEA
Irún	Vigo	Diario	116	T1
Irún	Coruña	Diario	176	T2
Irún	Salamanca	Diario	120	T4
Irún	Barna.	Diario	240	T10
Irún	Barna.	Diario	204	T10
Irún	Alicante	Viernes	184	T12
Irún	Alicante	Sábados	240	T13
Irún	Algeciras	Diario	184	T15
Irún	Madrid	Diario	240	LR6
Irún	Madrid	Exto. Sábados	198	LR6
Irún	Madrid	Exto. Sábados	240	LR6
Irún	Madrid	Diario	308	LR6
Irún	Madrid	Sábados		LR6

LARGO RECORRIDO: ESTADÍSTICA DE VIAJEROS

EVOLUCIÓN DE VIAJEROS DE LARGO RECORRIDO



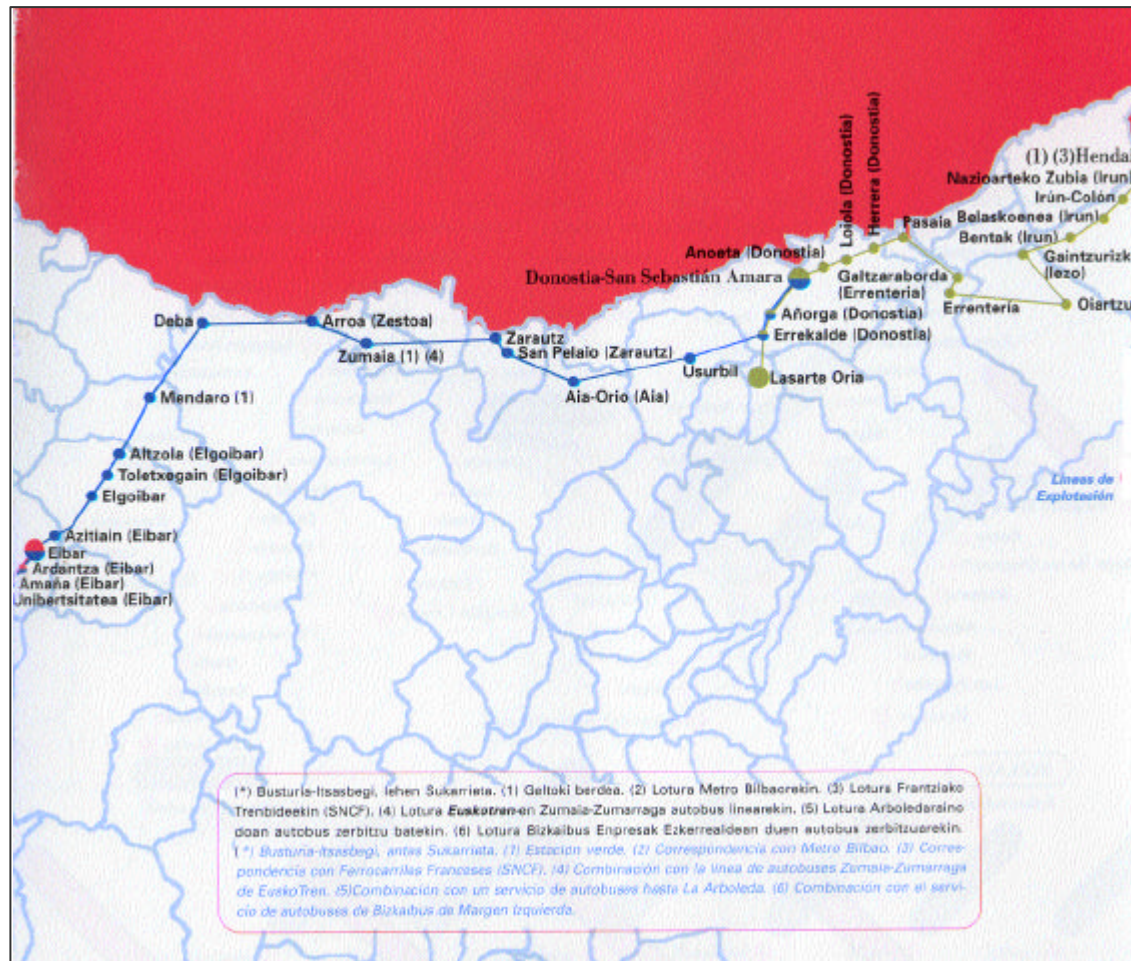
Fuente: Estadísticas de Renfe

Se ha producido un incremento de viajeros de largo recorrido en todas las líneas ferroviarias de la CAPV, registrándose 121.678 viajeros más en 1999 con respecto a 1997. No obstante, en Irún se ha estancado la tendencia alcista con un ligero retroceso en 1999.

El incremento más significativo se ha producido en San Sebastián con un 17% más de viajeros. En Bilbao y Vitoria se ha dado un incremento del 16% y 13% respectivamente.

CONFIGURACIÓN DE LAS LÍNEAS DE FERROCARRIL EN EXPLOTACIÓN

CONFIGURACIÓN DE LAS LÍNEAS DE FERROCARRIL DE EUSKOTREN EN GIPUZKOA



La línea Bilbo-Donostia entra en Gipuzkoa por Eibar, y atraviesa la costa Guipuzcoana desde Deba hasta Donostia.

Entre Donostia y Hendaia, EuskoTren dispone de otra línea de ferrocarril, más conocida como el TOPO. Esta línea ha sido recientemente ampliada con la penetración ferroviaria a Lasarte-Oria.

Entre las acciones más destacadas hay que señalar la apertura del nuevo túnel de Ixtaspe y el restablecimiento del servicio ferroviario entre Deba y Zumaia.

En el territorio Guipuzcoano EuskoTren proyecta realizar una inversión de gran envergadura, con casi 3.000 millones de presupuesto, que convertirá a EuskoTren en el nuevo suburbano de la capital guipuzcoana. Conectará con la red actual áreas como la universidad, mediante la creación de la estación de Lugaritz.

DESCRIPCIÓN DE LAS LÍNEAS DE FERROCARRIL EN EXPLOTACIÓN

En 1999 el total de vía en explotación fue de 181,067 kilómetros, el 83% de los mismos en vía única y el 17% en vía doble.

Total de kilómetros en explotación	181,067 Km.		
Total de kilómetros en vía única	150,215 Km. (83%)	Total de kilómetros electrificados	176,562 Km. (97,5%)
Total de kilómetros en vía doble	30,852 Km. (17%)	Total de kilómetros sin electrificar	4,505 Km. (2,5%) Museo del Ferrocarril

En este tramo de explotación, los **servicios de ferrocarril** fueron los siguientes en el año 1999.

San Ignacio-Lezama	Lasarte-Hendaia (Topo)
Bilbao-Eibar	Bilbao-Donostia
Bilbao-Bermeo	Intercity Bilbao-Donostia
Tranvía Ermua-Eibar	EuskoPullman Bilbao-Donostia
Ermua-Zumaia-Donostia	Tren de Vapor Azpeitia-Lasao
	Funicular de La Reineta

OFERTA FERROCARRIL

Este servicio cuenta con **6 líneas de ferrocarril** con paradas en 85 estaciones y apeaderos durante el ejercicio 1999. La distribución por líneas es la siguiente:

LÍNEAS	ESTACIONES	APEADEROS	TOTAL
Deusto-Lezama	10	7	17
Bilbo-Donostia	22	16	38
Bilbo-Bermeo	6	6	12
Lasarte-Hendaia	14	3	15
Tranvía Ermua-Eibar	-	-	-
Funicular de la Reineta	2	-	2

* Las estaciones de Amara, Errekalde y Añorga están incluidas tanto en la línea Bilbo-Donostia como Lasarte-Hendaia

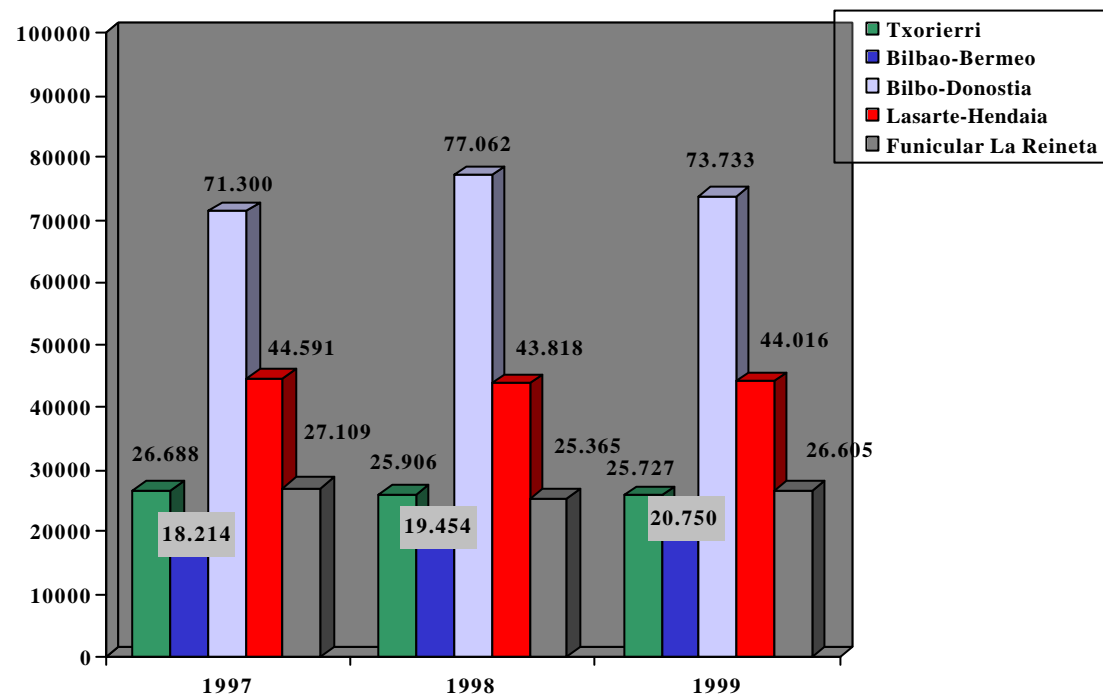
La **oferta** de EuskoTren experimentó un incremento del 11,7% respecto a la existente en 1998. El mayor incremento se produjo en la línea Lasarte-Hendaia, popularmente conocida como el "TOPO" (+32,88%). Entre 1998 y 1999, prácticamente con el mismo número de trenes, se recorrieron 320.000 kilómetros más.

	Nº DE TRENES		KILÓMETROS		% Nº TRENES	% Nº KM.
	1998	1999	1998	1999	99/98	99/98
TOTAL de líneas	191.789	191.165	3.942.287	4.261.028	-0,3%	8,1%

OFERTA FERROCARRIL

En el gráfico siguiente, se detalla la evolución del número de trenes por cada línea. Destaca la reducción producida en la línea Txorierri, línea que realiza el tramo San Ignacio-Lezama. Los incrementos más pronunciados se han dado en las líneas Bilbo-Donosti, moderada en 1999, y Bilbo-Bermeo.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TRENES DE EUSKOTREN (1997-1999)

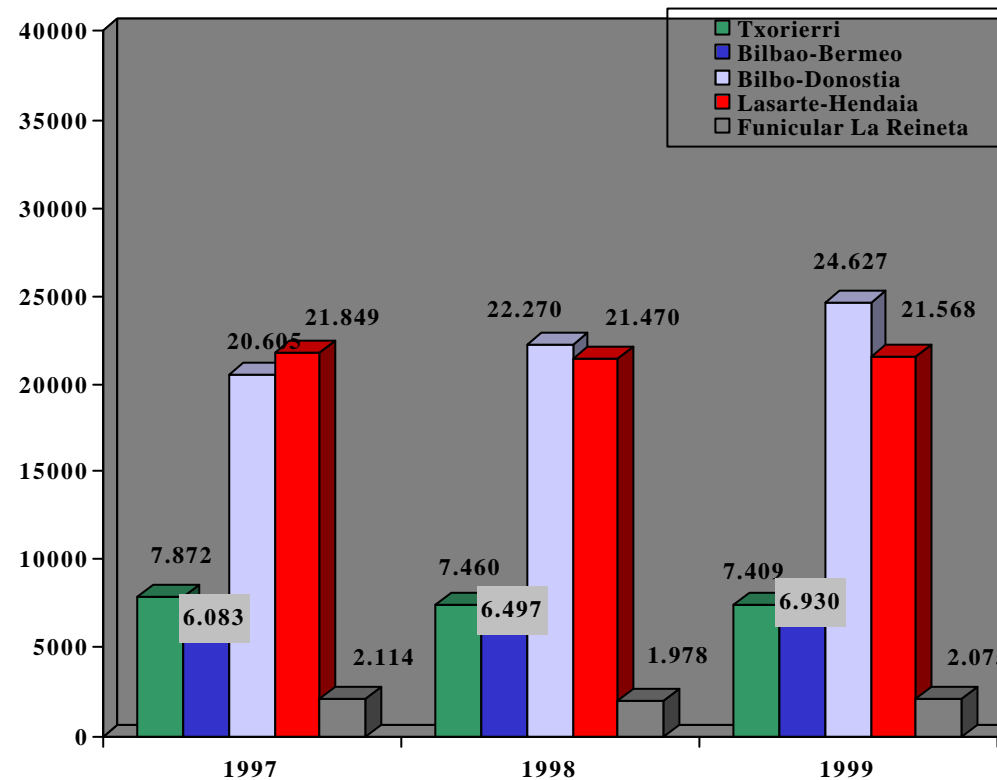


Fuente: Memorias 97/98 /99 de Euskotren

OFERTA FERROCARRIL

En 1999 EuskoTren disponía de 62.641.792 plazas en el total de las líneas, 1.499 millones de plazas por kilómetro. La reducción de número de trenes obviamente conlleva una reducción de número de plazas. Esta reducción se ha producido, fundamentalmente, en la línea Txorierri.

EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE PLAZAS POR LÍNEA (1997-1999) (EN MILES)

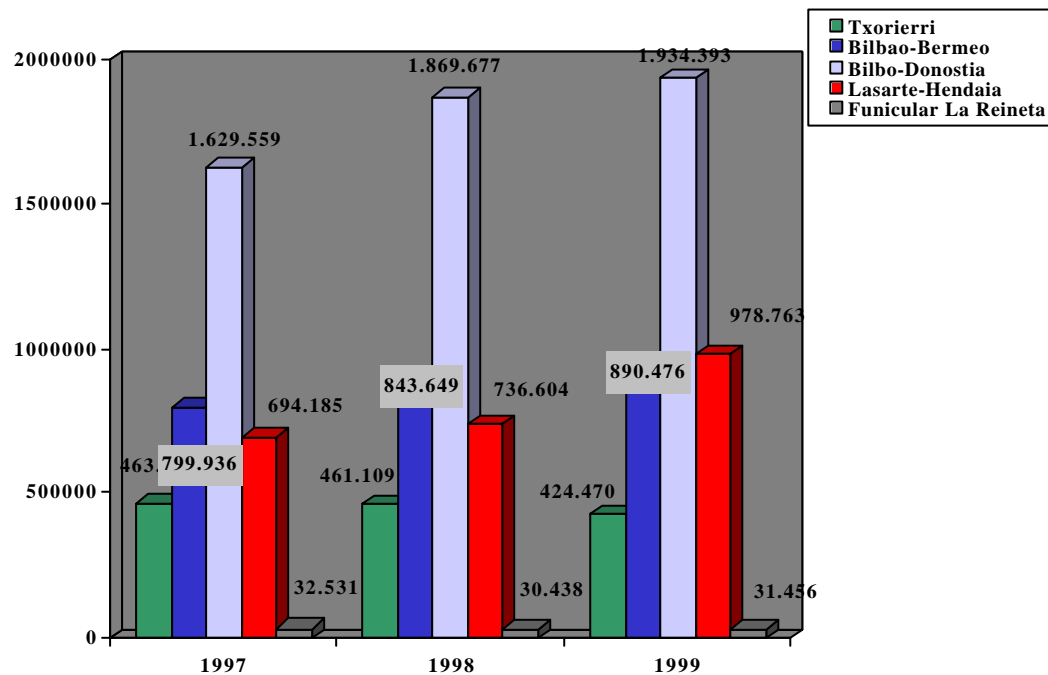


Fuente: Memorias 97/98 /99 de Euskotren

OFERTA FERROCARRIL

En cuanto a kilómetros, el incremento producido entre 1997-1999 ha sido significativo. En este período de tiempo se han recorrido 640.000 kilómetros más y el incremento se ha producido fundamentalmente en las líneas Bilbo-Donostia (18,7%) y Bilbo-Bermeo (11,3%).

EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE KILÓMETROS RECORRIDOS POR LÍNEA (1997-1999)

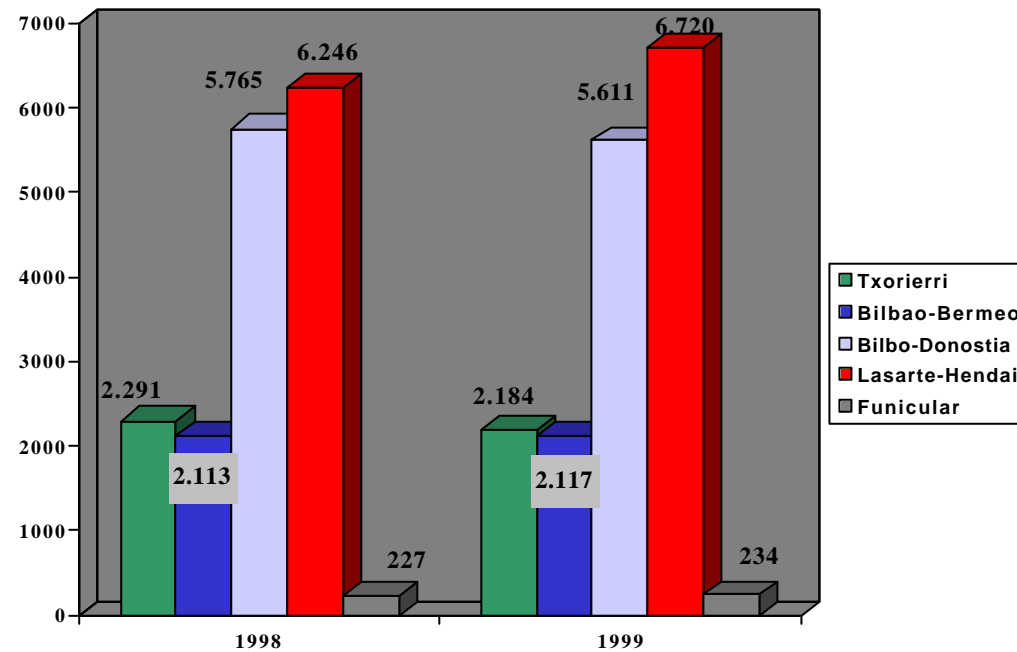


* Desde el 9 de octubre de 1998, con la inauguración de la Penetración de Lasarte, el recorrido Donostia-Hendaia pasó a efectuar su recorrido entre Lasarte y Hendaia, con el consiguiente incremento de número de kilómetros.

DEMANDA FERROCARRIL

Para el análisis de la evolución de viajeros se han tenido en cuenta los años 1998 y 1999, puesto que han sido homogeneizados teniendo presentes las nuevas estimaciones de viajeros para títulos temporales. Debido a este cambio de criterios en el recuento de viajeros, los datos del 98 y 99 no son comparables con los datos del 96 y 97. En este período el número de viajeros de EuskoTren se ha visto incrementado, ya que, 341.000 viajeros más han hecho uso de los servicios de EuskoTren.

EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE VIAJEROS POR LÍNEA (1998-1999) (EN MILES)



Fuente: Memorias 98/99 de Euskotren

CONCLUSIONES

❑ OFERTA

En el ámbito del FERROCARRIL, la oferta de EuskoTren experimentó un incremento del 11,7%, respecto a la existente en 1998. El mayor aumento se produjo en la línea Lasarte-Hendaia (32,8%) tras el importante incremento de frecuencias en el mes de Abril y como consecuencia de la prolongación de este servicio en el mes de Octubre con la penetración ferroviaria dentro de Lasarte.

❑ DEMANDA

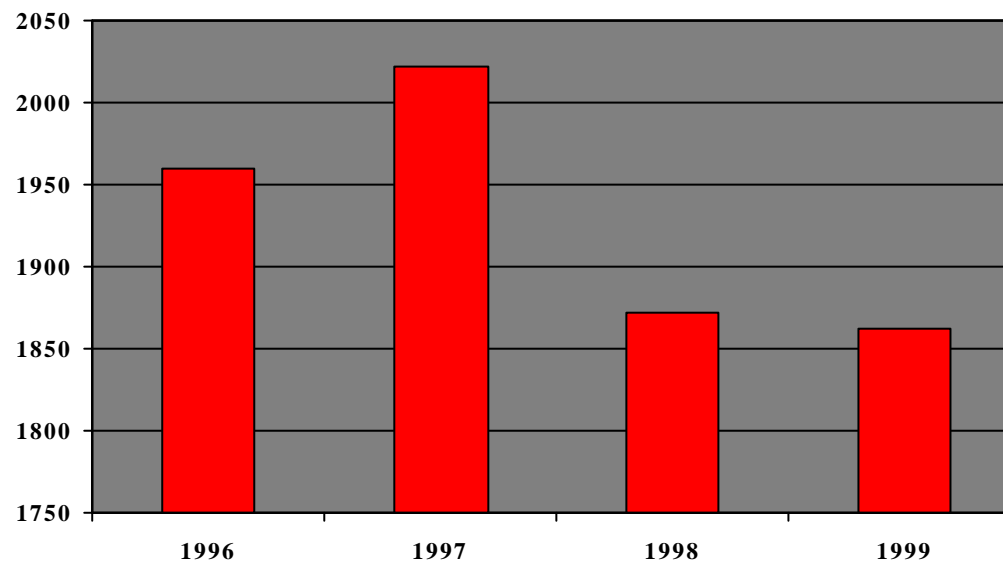
Durante el ejercicio 1999 se registró un incremento del 13% en la cifra de viajeros por FERROCARRIL. En concreto, en 1998 EuskoTren registró un total de 16.642.000 viajeros, pasando en 1999 a 16.866.000.

2.4. Transporte de viajeros por ferrocarril: FEVE

REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS DE FEVE

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS DE FEVE (96-99)

LÍNEA	Nº DE VIAJEROS (En miles)				
	1996	1997	1998	1999	98-99 (%)
BILBAO-BALMASEDA/KARRANTZA	1.960	2.022	1.872	1.862,5	-0,51%



Desde 1997 la disminución del número de viajeros ha sido considerable. En dos años, se han perdido 160.000 viajeros. No obstante, la recaudación ha sido incrementada en un 4,3%. En cuanto al tipo de billete, el Bono Tren ha sido el más solicitado.

2.5. Transporte de viajeros por ferrocarril: Consideraciones generales

UNA RED FERROVIARIA INADECUADA A LA DEMANDA LIGERAMENTE CRECIENTE

El transporte ferroviario de viajeros ha cobrado importancia entre 1996 y 1999. Tal y como se ha comentado anteriormente, el ferrocarril constituye una seria competencia para el transporte de viajeros por carretera. No obstante, hay claras diferencias entre las distintas compañías que cubren el conjunto de la CAPV.

De todos modos, la evolución de la demanda de este modo de transporte es favorable, pero quedan pendientes ciertos aspectos de la oferta. Tal y como afirman varios agentes del sector, la red ferroviaria es caduca e inadecuada a las demandas actuales y el sistema de vía ancha, gestionado por RENFE, presenta graves problemas de adecuación al ancho europeo, además de las graves carencias en cuanto a la conexión entre las tres capitales de la CAPV. En este sentido, cabe destacar la ausencia de conexión entre Bilbao y Vitoria. Todos estos aspectos deberán tenerse en consideración en los próximos ejercicios, de cara a mejorar el servicio ferroviario de la Comunidad Autónoma Vasca.

NÚMERO DE VIAJEROS POR OPERADOR

	1997	1998	1999
RENFE (Cercanías + Regional)	9.911.448	11.332.658	11.245.991
EUSKOTREN	16.788.000	16.642.000	16.866.000
FEVE	2.022.000	1.872.000	1.862.500
TOTAL	28.721.448	29.846.658	29.974.491

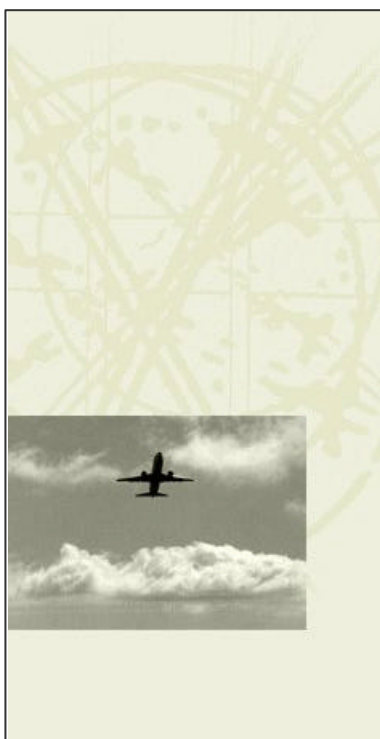
CAPÍTULO 3

ANÁLISIS MODAL: EL MODO AÉREO

3.1. Transporte de viajeros por avión: Oferta

PREVALENCIA DEL AEROPUERTO DE BILBAO EN CUANTO A OFERTA DE VUELOS NACIONALES

El Aeropuerto de Bilbao es el más importante de la CAPV en cuanto a oferta de vuelos. En las tablas siguientes se especifican los destinos y las frecuencias de vuelos tanto nacionales como internacionales. Bilbao abarca casi la totalidad del territorio español y destacan fundamentalmente los flujos con Madrid y Barcelona. Semanalmente se realizan 201 vuelos a Madrid (teniendo en cuenta tanto salidas como llegadas) y 95 vuelos a Barcelona. Los destinos como Sevilla, Valencia, Alicante y Palma también cobran importancia en el tráfico aéreo del aeropuerto de Bilbao. .



VUELOS NACIONALES			
ORIGEN/DESTINO	Nº DE SALIDAS DIARIAS (DESDE BILBAO)	Nº DE LLEGADAS DIARIAS (A BILBAO)	Nº VUELOS A LA SEMANA
Alicante	4	4	35
Barcelona	8	7	95
Ibiza	1	1	4
La Coruña	1	1	10
Lanzarote	2	1	3
Madrid	17	18	201
Málaga	2	2	4
Menorca	1	1	6
Palma	3	3	9
Santiago	2	2	28
Sevilla	3	3	38
Valencia	4	3	35
Vigo	1	1	10

PREVALENCIA DEL AEROPUERTO DE BILBAO EN CUANTO A OFERTA DE VUELOS INTERNACIONALES

En cuanto a vuelos internacionales con origen o destino en Bilbao, destacan fundamentalmente Londres y París que cuentan con 68 y 56 vuelos semanales respectivamente. Los flujos con Bruselas y Frankfurt también son significativos con 38 vuelos semanales a cada destino.

VUELOS INTERNACIONALES			
ORIGEN/DESTINO	Nº DE SALIDAS DIARIAS (DESDE BILBAO)	Nº DE LLEGADAS DIARIAS (A BILBAO)	Nº DE VUELOS A LA SEMANA
Basilea	1	1	14
Bruselas	3	3	38
Burdeos	1	1	10
Frankfurt	10	7	38
Ginebra	1	1	14
Lisboa	2	2	22
Londres	6	6	68
Milán	1	1	14
Oporto	1	1	12
París	4	4	56
Túnez	1	1	1
Zurich	1	1	14

MADRID Y BARCELONA LOS DESTINOS MÁS OFERTADOS DESDE LOS AEROPUERTOS DE LA CAPV

La oferta de viajeros del Aeropuerto de San Sebastián es mucho más limitada, apenas cuenta con vuelos internacionales y, entre los nacionales, sólo se cubren los aeropuertos de Madrid y Barcelona.

En la tabla siguiente se especifican el número de vuelos semanales para cada destino y el número de salidas y llegadas diarias.

VUELOS NACIONALES			
ORIGEN/DESTINO	Nº DE SALIDAS (DESDE SAN SEBASTIÁN)	Nº DE LLEGADAS (A SAN SEBASTIÁN)	Nº DE VUELOS A LA SEMANA
Barcelona	4	4	52
Madrid	5	5	62

En Aeropuerto de Vitoria no ha sido considerado para el análisis de la oferta por su escasa incidencia en el tráfico aéreo de viajeros.

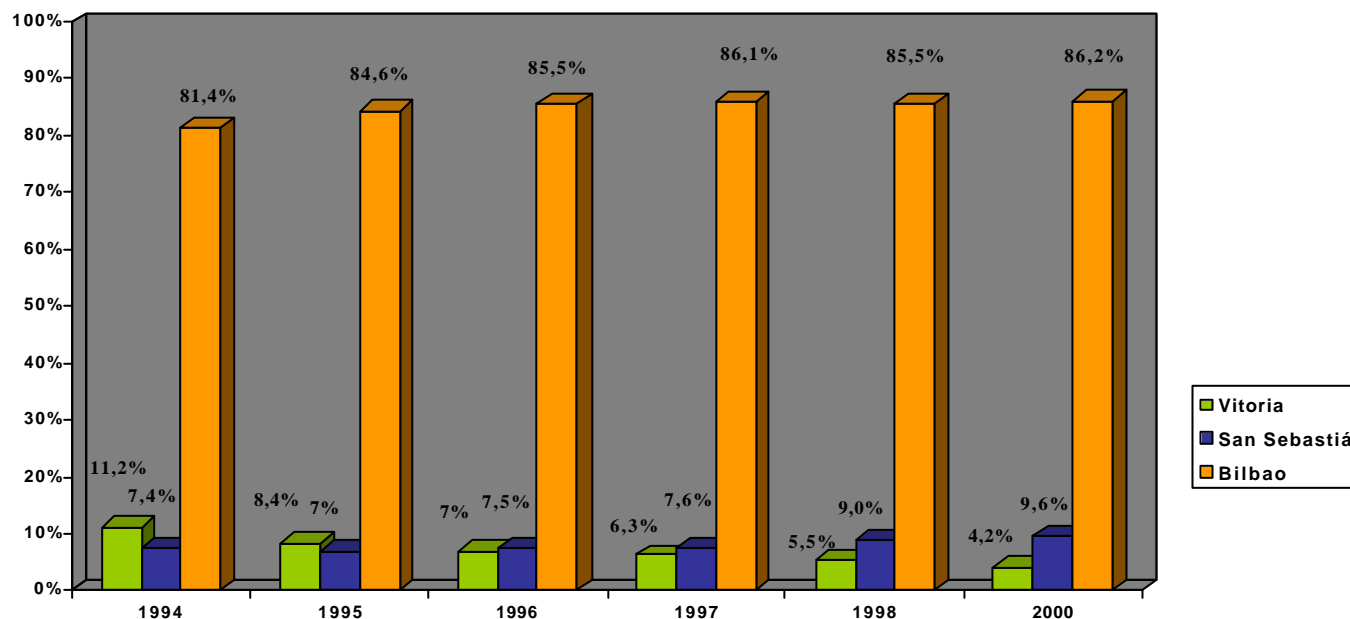
3.2. Transporte de viajeros por avión: Demanda

PREVALENCIA DEL AEROPUERTO DE BILBAO EN EL TRÁFICO AÉREO DE VIAJEROS DE LA CAPV

De los tres aeropuertos ubicados en la CAPV, en Bilbao es donde mayor movimiento de pasajeros se produce. En el año 2000, el 86% de los pasajeros de la CAPV eligió este aeropuerto, mientras que los movimientos de San Sebastián y Vitoria representaron únicamente el 10% y el 4% respectivamente.

Desde 1994, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz ha perdido relevancia en el tráfico aéreo de viajeros y ha pasado del 11% al 4% actual. Sin embargo, tanto Donostia como Bilbao han incrementado su porcentaje de pasajeros respecto al total de la CAPV.

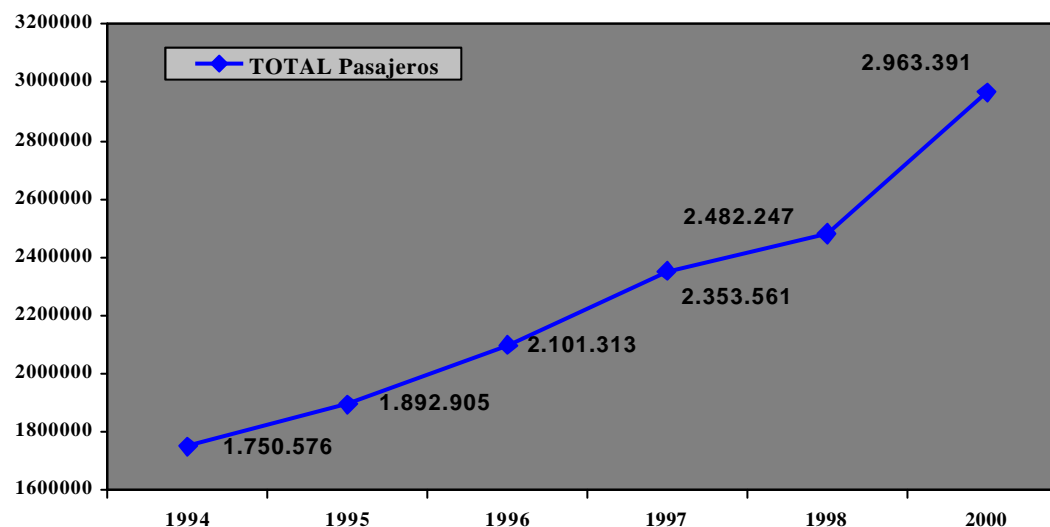
EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE PASAJEROS CON RESPECTO AL TOTAL DE LA CAPV



INCREMENTO MUY SIGNIFICATIVO DEL NÚMERO DE PASAJEROS EN LA CAPV

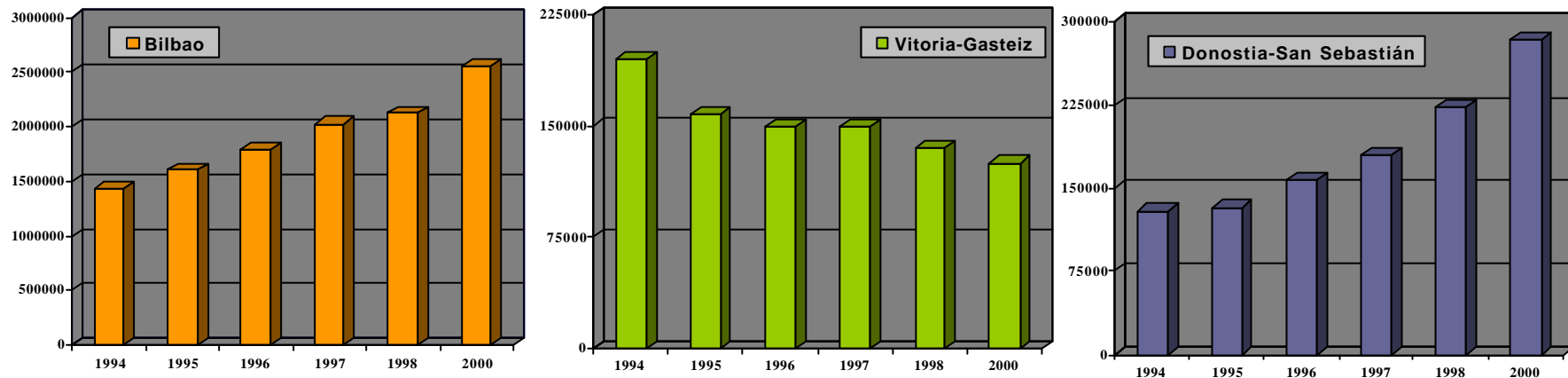
EVOLUCIÓN DE PASAJEROS DE AENA (94-98)

AEROPUERTO	AÑO						98-00 (%)
	1994	1995	1996	1997	1998	2000	
BILBAO	1.425.822	1.601.974	1.794.586	2.025.339	2.123.305	2.554.657	20,3%
VITORIA-GASTEIZ	195.305	158.377	149.798	148.773	135.597	124.941	-7,8%
DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN	129.449	132.554	156.929	179.449	223.345	283.793	27%
TOTAL CAPV	1.750.576	1.892.905	2.101.313	2.353.561	2.482.247	2.963.391	19,4%



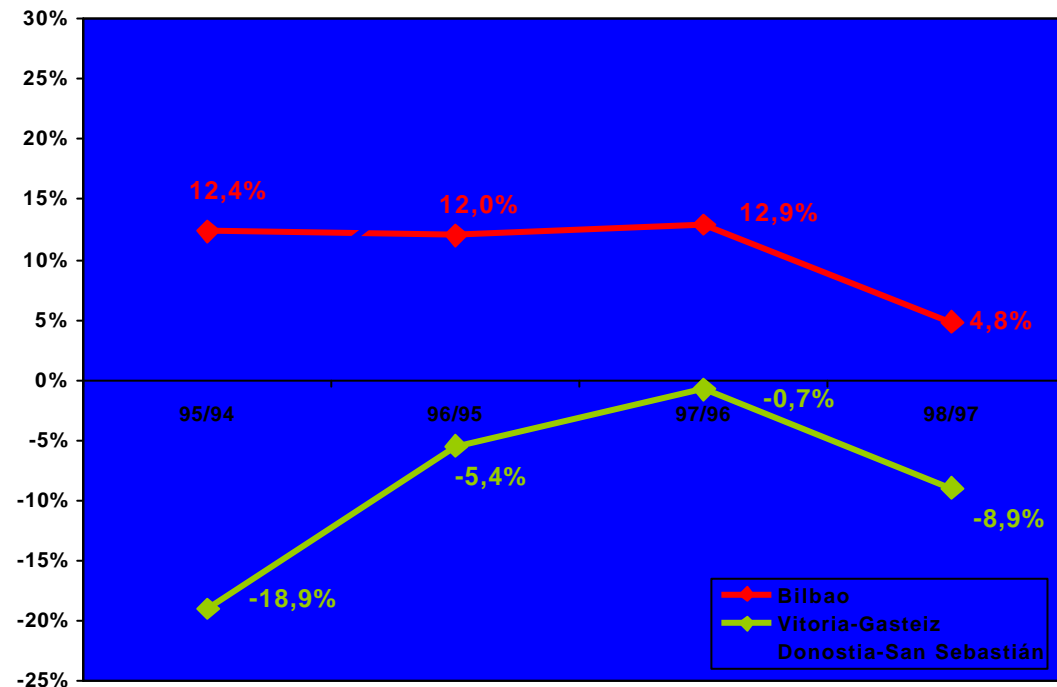
INCREMENTO MUY SIGNIFICATIVO DEL NÚMERO DE PASAJEROS EN LA CAPV: DIFERENCIAS CONSIDERABLES ENTRE AEROPUERTOS

Desde 1994, la evolución de pasajeros en los aeropuertos de la CAPV ha sido creciente. A lo largo del citado período se han contabilizado 1.200.000 pasajeros más. Tal y como se aprecia en los gráficos siguientes, este incremento ha sido motivado por los aeropuertos de Donostia y, sobre todo, Bilbao, ya que, Vitoria ha desviado su actividad hacia el transporte de mercancías.



TASAS DE CRECIMIENTO DESIGUALES ENTRE LOS DISTINTOS AEROPUERTOS

En cuanto al crecimiento anual, las diferencias entre los distintos aeropuertos son significativas. Mientras que en el aeropuerto de San Sebastián el incremento anual tiende al alza, en Bilbao se mantiene en un 12% hasta el 97, pero a partir de este año se produce una ligera disminución, en el ritmo de incremento, que se mantiene positivo.



LA EVOLUCIÓN MENSUAL DE LOS VIAJEROS ES SIMILAR EN LOS TRES AEROPUERTOS

Por meses, tal y como se aprecia en los gráficos de la página siguiente, las tendencias son muy similares en los tres aeropuertos de la CAPV.

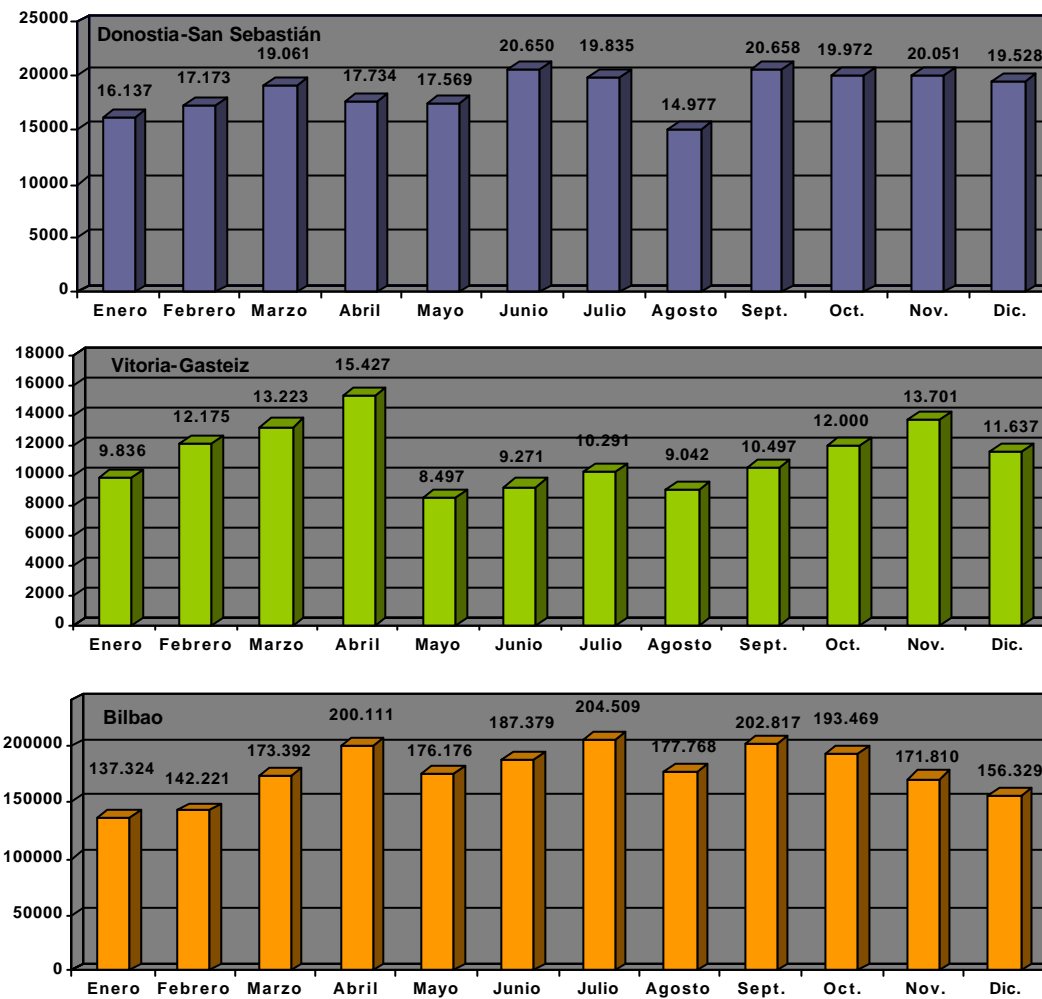
En los tres o cuatro primeros meses del año, el número de pasajeros tiende al alza y en abril se alcanza un punto de inflexión, punto que para el caso de Vitoria-Gasteiz constituye el máximo anual. En mayo, tras el retroceso producido con respecto al mes anterior, vuelve la tendencia alcista y excepto en el caso de Vitoria-Gasteiz, se alcanzan las cotas máximas del año en los meses de julio y septiembre.

En el mes de agosto, la disminución de número de viajeros es considerable en todos los casos, lo que refleja claramente que el movimiento de los aeropuertos vascos se debe más a clientes relacionados con el mundo de los negocios.

A partir de septiembre, la evolución vuelve a recuperar su tendencia alcista, lo que viene a confirmar lo que se ha manifestado en el punto anterior.

En los gráficos de la página siguiente se representa la evolución del número de viajeros de 1998 por meses y por aeropuerto.

LA EVOLUCIÓN MENSUAL DE LOS VIAJEROS ES SIMILAR EN LOS TRES AEROPUERTOS

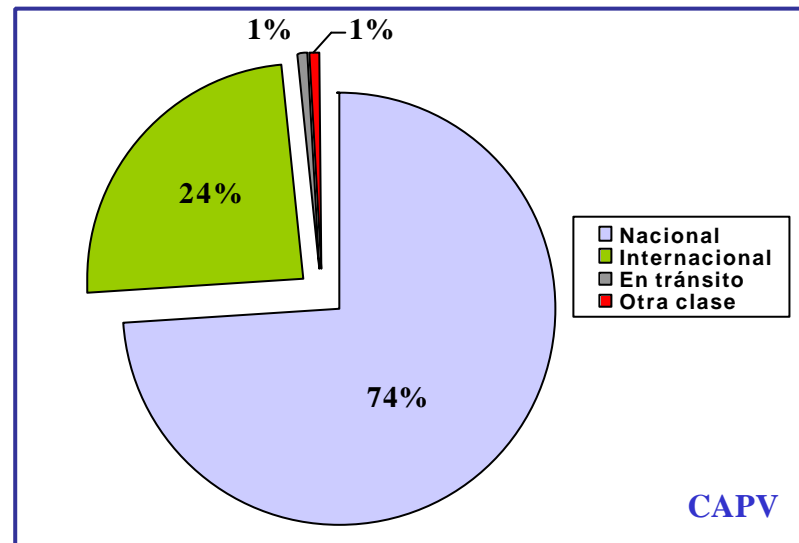


PREVALECN LOS VUELOS NACIONALES FRENTE A LOS INTERNACIONALES

TIPOLOGÍA DE VUELOS EN FUNCIÓN DEL DESTINO

AEROPUERTO	TIPOLOGÍA DE VUELOS				
	NACIONALES	INTERNACIONALES	EN TRÁNSITO	OTRA CLASE	TOTAL
BILBAO	1.497.487	595.248	25.653	4.917	2.123.305
VITORIA-GAZTEIZ	113.451	13.604	1.312	7.230	135.597
DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN	216.675	577	199	5.894	223.345
TOTAL CAPV	1.827.613	609.429	27.164	18.041	2.482.247

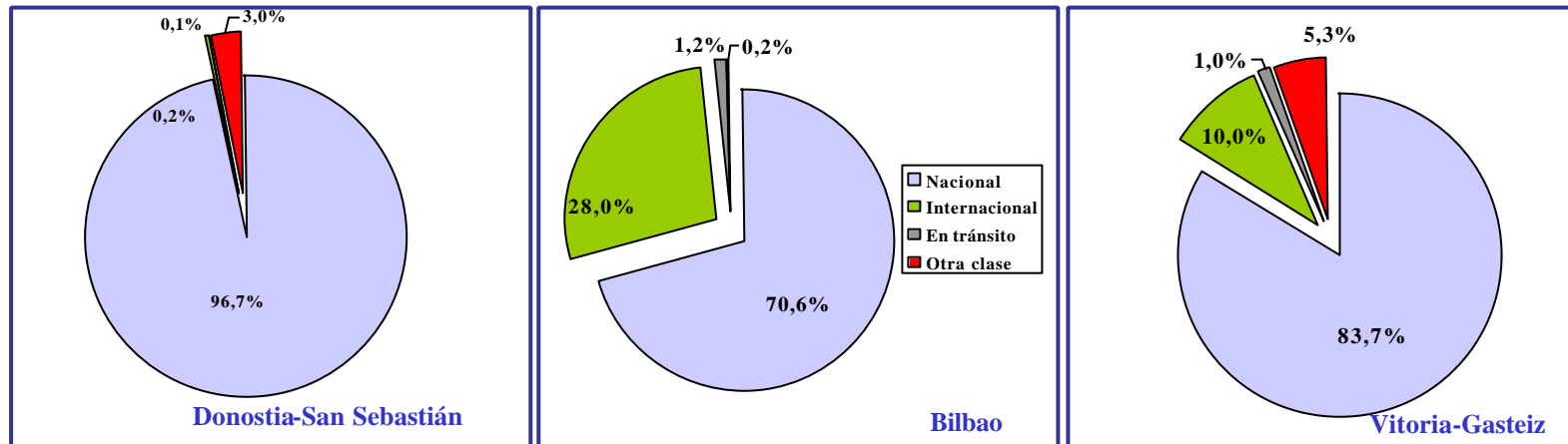
En los aeropuertos de la CAPV prevalecen los vuelos nacionales, éstos constituyen el 74% del total frente al 24% de vuelos internacionales.



PREVALENCEN LOS VUELOS NACIONALES FRENTE A LOS INTERNACIONALES: LAS DIFERENCIAS ENTRE AEROPUERTOS SON SIGNIFICATIVAS

Las diferencias entre los distintos aeropuertos son significativas. En San Sebastián, el 97% de los vuelos del 98 fueron nacionales. En Vitoria-Gasteiz este porcentaje es algo inferior, ya que, los internacionales representan un 10% y, en Bilbao, el porcentaje de vuelos internacionales es considerablemente superior, alcanzando el 28% del total.

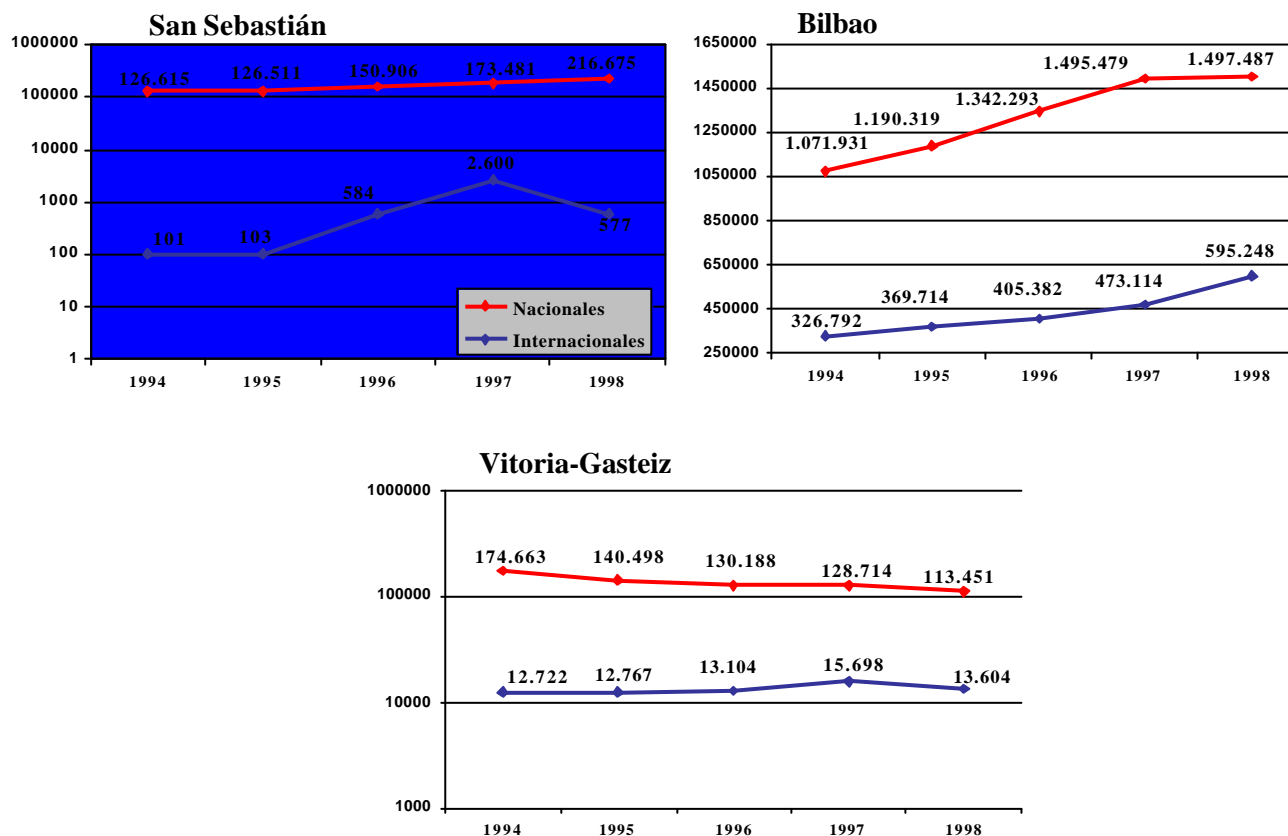
TIPOLOGÍA DE VUELOS POR AEROPUERTO



PREVALECN LOS VUELOS NACIONALES FRENTE A LOS INTERNACIONALES

Tal y como se ha comentado anteriormente, en la Comunidad Autónoma Vasca el incremento de pasajeros ha sido muy significativo. Este incremento ha sido motivado por los aeropuertos de Bilbao y San Sebastián, tanto en vuelos nacionales como en internacionales.

EVOLUCIÓN DE VIAJEROS NACIONALES E INTERNACIONALES POR AEROPUERTO



CAPÍTULO 4

DIAGNÓSTICO EXTERNO

4.1. Transporte de viajeros: el contexto europeo

En 1996 la Comisión presentó una Comunicación sobre los servicios de interés general en Europa. A la hora de definir estos servicios, otorga al transporte un papel fundamental. De hecho, ya desde la publicación del libro verde señala que "unos sistemas eficaces de transporte de viajeros son esenciales para las economías de Europa y para la calidad de vida de los ciudadanos".

A pesar del importante incremento del automóvil —entre 1975 y 1995 el número de vehículos particulares pasó de 232 a 435 por cada 1.000 habitantes— en Europa el 25% de las familias no posee vehículo particular, por lo que debe otorgarse prioridad al sistema público dentro de una estrategia de transporte integrada.

EL INCREMENTO DEL PARQUE DE VEHÍCULOS EN LA UE15 HA PASADO DE 60 MILLONES EN 1970 A 165 EN 1996, LO QUE SUPONE UN INCREMENTO DEL 172%

VEHÍCULOS PARTICULARES.(MILLONES)

	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1996 Nº de vehículo s por 1000Hab
Bélgica	2,06	3,16	3,86	3,97	4,02	4,11	4,21	4,27	4,31	424
Dinamarca	1,08	1,39	1,59	1,59	1,61	1,62	1,63	1,67	1,73	329
Alemania	15,1	25,8	35,5	36,9	37,9	38,9	39,7	40,4	41,0	501
Grecia	0,23	0,86	1,74	1,78	1,83	1,96	2,08	2,2	2,34	223
España	2,38	7,56	12	12,5	13,1	13,4	13,7	14,2	14,7	376
Francia	11,9	18,4	26,4	27,0	27,3	27,6	27,6	27,7	27,8	477
Irlanda	0,39	0,74	0,8	0,82	0,86	0,89	0,94	0,96	0,99	272
Italia	10,2	17,7	27,4	28,4	29,4	29,6	30,8	31,7	32,8	571
Luxemburgo	0,07	0,13	0,18	0,19	0,2	0,21	0,22	0,23	0,23	559
Holanda	2,56	4,55	5,51	5,55	5,66	5,76	5,88	5,63	5,74	370
Austria	1,2	2,25	2,99	3,1	3,25	3,37	3,48	3,59	3,69	458
Portugal	0,42	0,92	1,85	2,01	2,02	2,21	2,4	2,56	2,75	277
Finlandia	0,71	1,23	1,94	1,92	1,94	1,87	1,87	1,9	1,94	379
Suecia	2,29	2,88	3,6	3,62	3,59	3,57	3,59	3,63	3,66	413
Reino Unido	10,2	14,9	20,2	20,2	20,3	20,6	21	21	21,7	369
UE-15	60,8	102,6	145,6	149,7	153	155,	159,3	161,7	165,5	444
índice 1970=100	100	169	239	246	252	256	262	266	272	246

Fuente: EUROSTAT.

EL INCREMENTO DEL PARQUE DE VEHÍCULOS EN LA UE15 HA PASADO DE 60 MILLONES EN 1970 A 165 EN 1996, LO QUE SUPONE UN INCREMENTO DEL 172%

La evolución del parque de vehículos ha conocido un incremento del 172% entre 1970 y 1996. Este incremento, aunque con fluctuaciones según los periodos, tiene su reflejo en todos los países miembros. En el caso de España, este incremento da lugar a que en 1996 el parque de vehículos ofreciera un ratio de 376 vehículos por 1000 habitantes, muy por debajo de la media UE-15, con 444 vehículos. Por países, Italia con 571 y Luxemburgo con 550 son los que ratios más elevados presentan.

Entre 1993 y 1996, el incremento se sitúa en un 9,7% para el conjunto del Estado, siendo del 8,1% para la C.A.V. En consecuencia, puede decirse que tanto España como la C.A.V. se inscriben plenamente en las tendencias apuntadas en el conjunto de la UE.

Desde un punto de vista global, el objetivo es lograr una red europea en la que se pueden combinar medios de transporte individuales y colectivos, públicos y privados. Esta red debe permitir a los ciudadanos reservar el automóvil para los trayectos en los que la flexibilidad y la independencia resulten prioritarios. En este proyecto de transporte, la mayoría de las decisiones han de tomarse a escala local, regional o nacional. De hecho se considera que más de un 75% de los desplazamientos pertenecen a la escala local.

EL INCREMENTO DEL PARQUE DE VEHÍCULOS EN LA UE15 HA PASADO DE 60 MILLONES EN 1970 A 165 EN 1996, LO QUE SUPONE UN INCREMENTO DEL 172%.

Desde la Comisión Europea en su libro verde hasta el Comité de las Regiones en diversas ocasiones se insiste en la idea de la importancia que adquieren las iniciativas tendentes a reducir la dependencia del automóvil. Entre estas iniciativas, las referidas a la ordenación del territorio adquieren relevancia.

Del mismo modo, se plantea la cuestión de la intermodalidad como elemento decisivo en el camino de lograr un transporte colectivo integrador.

Para esto, hay dos condiciones que deben cumplirse necesariamente. Por un lado, son precisas unas **infraestructuras** que posibiliten el desarrollo intermodal y, por otro, es precisa la programación de unos **servicios con horarios coordinados**. A esto se deben añadir sistemas de **integración tarifaria** y la adecuación de **sistemas informativos** que sirvan de guía al usuario.

INCREMENTO DE DEMANDA DE MOVILIDAD

La necesidad y demanda de movilidad se ha ido incrementando en los últimos años siendo las que se describen a continuación las razones principales que de manera general han motivado este hecho:

- ❑ La dispersión geográfica, fundamentalmente en lo que a las actividades económicas se refiere. También se ha producido dispersión en los usos residenciales del suelo y de servicios. La consecuencia inmediata es la del abandono de los centros urbanos.
- ❑ Como consecuencia de lo anterior, se ha registrado un importante incremento de los desplazamientos entre las zonas residenciales y el lugar de trabajo.
- ❑ El incremento de la presencia del sector servicios, el cual exige una mayor movilidad que el industrial.
- ❑ El aumento de los ingresos medios y la mayor disposición de tiempo libre, los cuales han posibilitado un importante incremento de los viajes de placer.

EL RATIO DE MOVILIDAD PARA LA UE EN 1996 ES DE 35 KM. POR PERSONA Y DIA

La demanda de transporte de viajeros se ha incrementado ostensiblemente, pasando de una media de 16,5 Km. diarios para cada ciudadano de la UE-15 en 1970 a los 35 Km. estimado para 1996.

Este incremento, si bien es mantenido, ofrece distintas intensidades en los distintos periodos. Así puede señalarse que entre 1970-80 se dio un llamativo aumento, que poco a poco se ha ido reduciendo, aunque se mantiene en su tendencia positiva.

Respecto a los modos de transporte utilizados en los desplazamientos, hay que indicar que todos ellos incrementan el número de pasajeros por kilómetro. Sin embargo, el ritmo del incremento registrado por cada uno de ellos hace que los diversos medios presenten importantes variaciones entre 1970 y 1996.

Los modos que destacan por su incremento son, sin duda, el vehículo particular y, sobre todo, el transporte aéreo, el cual pasa de ser el modo elegido en el 2% de los casos en 1970 al 6% en 1996.

ESTABILIZACIÓN DE LOS KILÓMETROS REALIZADOS EN VEHÍCULOS PARTICULARES

	Transporte en vehículos particular (en miles de Km.)									Km. Por persona por año
	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1996
Bélgica	49,3	65,4	80,7	82,9	84,6	86,9	89,5	91,2	92,4	9099
Dinamarca	33,3	38,1	53,7	55,3	56,6	57,4	59,1	61,5	63,5	12065
Alemania (O)	370,1	463,7	592,8	703,6	720,7	729,1	718,6	728,5	732,9	8946
Alemania (E)	24,5	56	90,3	D	D	D	D	D	D	D
Grecia	13,5	45	76,2	79,5	82,5	86	90,8	95	99	9451
España	64,3	188,9	282	293,4	305,2	311,8	318,6	328,3	339,3	8640
Francia	304,7	452,5	586	599	618	634,6	651,2	664,3	674,3	11551
Irlanda	15,3	27,9	36,3	37,1	38,7	40	41,2	42,4	43,8	12066
Italia	211,9	324	522,6	538,3	602,2	603,1	600,3	614,5	625,6	10899
Luxemburgo	2	2,8	3,5	3,7	3,7	3,8	3,9	4	4	9639
Holanda	66,3	107,1	136,2	136,7	138,6	140,5	146,9	146,8	145,9	9396
Austria	32,9	47,8	62,4	70,4	69,3	67,9	68,2	68,1	65,7	8150
Portugal	17,5	41	65	67,5	71,6	82,9	90	99,5	105	10574
Finlandia	23,7	33,9	51,2	50,6	50,5	49,7	49,6	50,1	50,4	9834
Suecia	55,4	66,7	90	91,4	91,7	90,7	84	87	84,5	9558
Reino Unido	297	388	588	582	583	584	595	606	620	10547
UE-15	1582	2349	3317	3391	3517	3568	3607	3687	3746	10038
índice 1970=100	100	148	210	214	222	226	228	233	237	
%	75,4	77,4	79,9	80,1	80,4	80,6	80,4	80,2	80	

Fuente: EUROSTAT.

A pesar del notable incremento del parque de automóviles, destaca el hecho de que desde 1990 se produce una estabilización del porcentaje de kilómetros realizados mediante el uso del automóvil. En el caso de España, hay que destacar el fuerte incremento registrado en el primer periodo contemplado. En los siguientes, sin embargo, se sitúa a la altura de los restantes países.

INCREMENTO MENOS PRONUNCIADO Y POSTERIOR ESTABILIZACIÓN DE KILÓMETROS REALIZADOS EN AUTOBÚS Y AUTOCAR

	Transporte en autobús y autocar(en miles de Km.)										Km. Por persona por año
	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1996	
Bélgica	9,3	9,1	10,9	11,2	11,6	11,6	12	12,5	11,4	1123	
Dinamarca	4,6	7,3	9,3	9,2	9,3	9,2	9,5	10,6	11	2090	
Alemania (O)	48,6	65,6	56,6	70,3	69,9	70,2	68,6	68,5	68,2	832	
Alemania (E)	19,1	24,4	16,5	D	D	D	D	D	D	D	
Grecia	4,8	5,8	5,1	5,1	5,2	5,2	5,6	5,7	5,7	544	
España	20,9	28,1	33,4	35,5	35,5	37,1	38,1	40,2	38,1	970	
Francia	25,2	38	41,3	42,9	41,1	42	42,6	41	41,2	706	
Irlanda	1,2	3	2,6	2,4	2,8	2,9	3	3	3	826	
Italia	32	57,8	84	84,7	87,8	81,5	79,3	85,9	86,6	1509	
Luxemburgo	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1205	
Holanda	11,1	13,2	13	14	14	13,7	13,9	14,5	14,5	934	
Austria	9,1	9,8	8,7	8,7	9,4	10,3	10,8	10,5	12,5	1551	
Portugal	4,4	7,6	10,3	10,7	11,4	11,8	12,6	13,1	13,5	1360	
Finlandia	7	8,5	8,5	8,1	8	8	8	8	8	1561	
Suecia	5,5	7,3	9	9,3	9,3	9,3	9,2	8,8	9	1018	
Reino Unido	60	52	46	45	43	43	43	43	43	732	
UE-15	263,2	337,9	355,5	357,5	358,7	356,2	356,6	365,7	366,2	981	
índice 1970=100	100	128	135	136	136	135	136	139	139		
%	12,5	11,1	8,6	8,4	8,2	8	7,9	8	7,8		

Fuente: EUROSTAT

EL FERROCARRIL ES EL MEDIO DE TRANSPORTE MENOS UTILIZADO EN LA UE15

	Transporte en ferrocarril (en miles de Km.)									Km. Por persona por año
	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	
Bélgica	7,6	7	6,5	6,8	6,8	6,7	6,6	6,8	6,8	668
Dinamarca	3,6	4,5	5,1	4,9	4,8	4,8	5,1	5	4,9	931
Alemania (O)	39,2	41	44,6	57,5	57,2	58,7	60,7	63,6	65,3	797
Alemania (E)	17,7	22	17,5	D	D	D	D	D	D	D
Grecia	1,5	1,5	2	2	2	1,7	1,4	1,6	1,8	167
España	15	14,8	16,7	16,4	17,6	16,5	16,1	16,6	16,6	424
Francia	41	54,7	63,8	62,3	62,6	58,2	58,9	55,6	59,8	1024
Irlanda	0,8	1	1,2	1,3	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	357
Italia	34,9	42,9	48,3	49,2	51,1	49,9	51,7	52,4	52,8	920
Luxemburgo	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	684
Holanda	8	8,9	11,1	15,1	15,4	15,2	14,4	14	14,1	908
Austria	6,4	7,6	8,7	9,4	9,7	9,5	9,4	9,8	9,9	1224
Portugal	3,5	6,1	5,7	5,7	5,7	5,4	5,1	4,8	4,5	453
Finlandia	2,2	3,2	3,3	3,2	3,1	3	3	3,2	3,3	635
Suecia	4,6	7	6,2	5,8	5,4	5,9	6,1	6,4	6,2	700
Reino Unido	30,4	30,3	33,2	32	31,5	30,5	28,8	29,3	32	545
UE-15	216,4	252,7	274	271,8	274,4	267,5	269	270,5	279,4	749
índice 1970=100	100	117	127	126	127	124	124	125	129	
%	10,3	8,3	6,6	6,4	6,3	6	6,1	6	6,1	

Fuente: EUROSTAT.

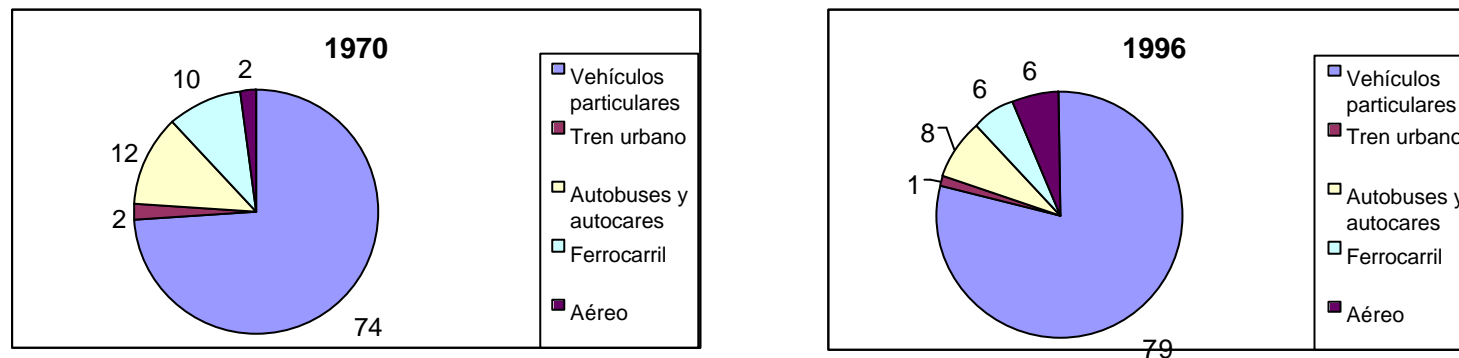
El ferrocarril es, de los medios analizados, el menos utilizado. Desde un punto de vista evolutivo, se han producido pocas variaciones en la mayoría de los países, lo que da como resultado que desde 1970 tan sólo se haya incrementado en un 29% el número de kilómetros realizados en este medio. En el caso de España, es preciso señalar que la evolución desde el citado 1970 es muy escasa, con algún periodo de mayor utilización, pero sin que se llegue a detectar una evolución determinada en uno u otro sentido.

CLARO PREDOMINIO DEL AUTÓMOVIL EN LA DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS

Por tanto, de manera general, puede decirse que en España se observa una preponderancia mayor del vehículo particular. Así, en relación a la utilización modal que se registra en los restantes países europeos, se sitúa en el último lugar en lo que a utilización de autobús se refiere. El tren es también utilizado en escasas ocasiones, y únicamente Grecia e Irlanda recurren en menos ocasiones que España a este medio de transporte.

Por otra parte, a la luz de los datos aportados, hay que señalar que el actual panorama de la distribución modal del transporte de viajeros queda fijada desde 1990, siendo pocas las variaciones que se registran.

DISTRIBUCIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE. UE15. 1970-1996



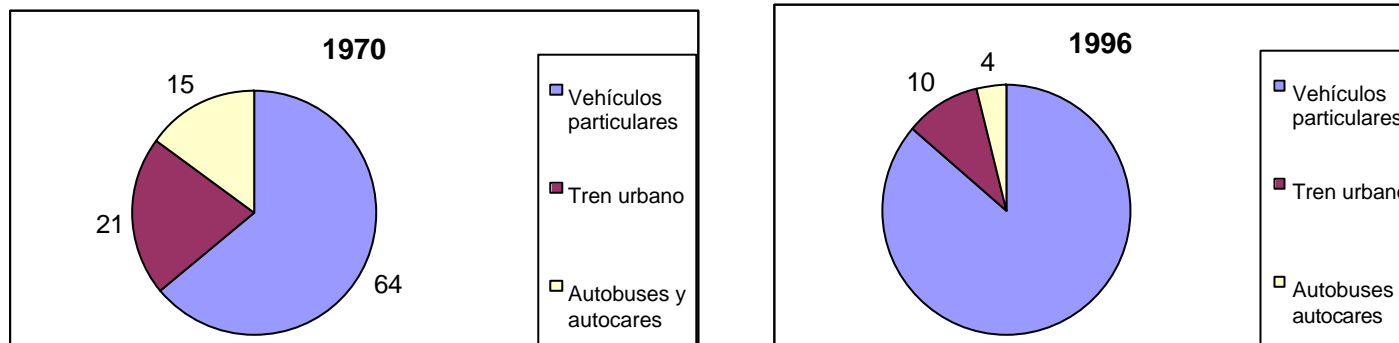
Fuente: EUROSTAT. Elaboración propia

CLARO PREDOMINIO DEL AUTÓMOVIL EN LA DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS

Tal y como ya se ha señalado anteriormente, el automóvil va ocupando cada vez mayores porcentajes de utilización desde la perspectiva de los kilómetros realizados mediante este medio de transporte. Cabe destacar, además, que el avión comienza ya a ser un modo utilizado con cierta frecuencia. Se trata del modo que, porcentualmente, mayor incremento ha conocido, a lo que ha contribuido, además de los aumentos de desplazamiento, el hecho de su mayor utilización para recorridos más cortos.

Para el caso de España, obviando el modo de transporte aéreo, se registra una preponderancia del vehículo particular que llega a situarlo en el 86%, frente al 10% del autobús y al 4% del ferrocarril. De estos mismos datos se desprende también un notable incremento en las demandas de movilidad en España, lo cual tiene indudablemente reflejo y aplicación en la C.A.V.

DISTRIBUCIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE. ESPAÑA. 1970-1996. (%)

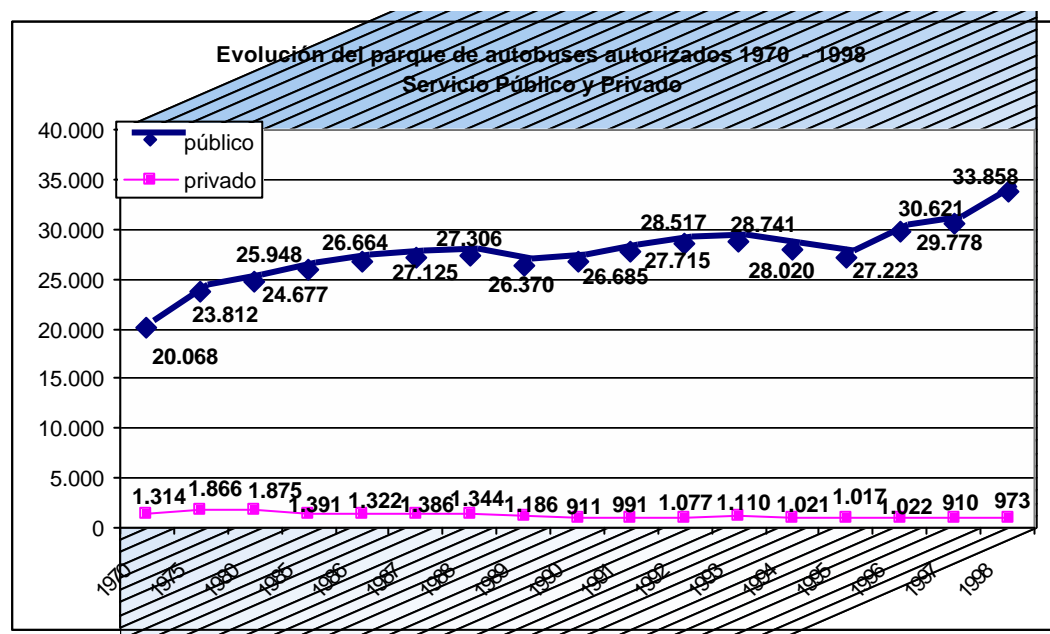


Fuente:
EUROSTAT.

Elaboración propia

4.2. Transporte de viajeros: el contexto estatal

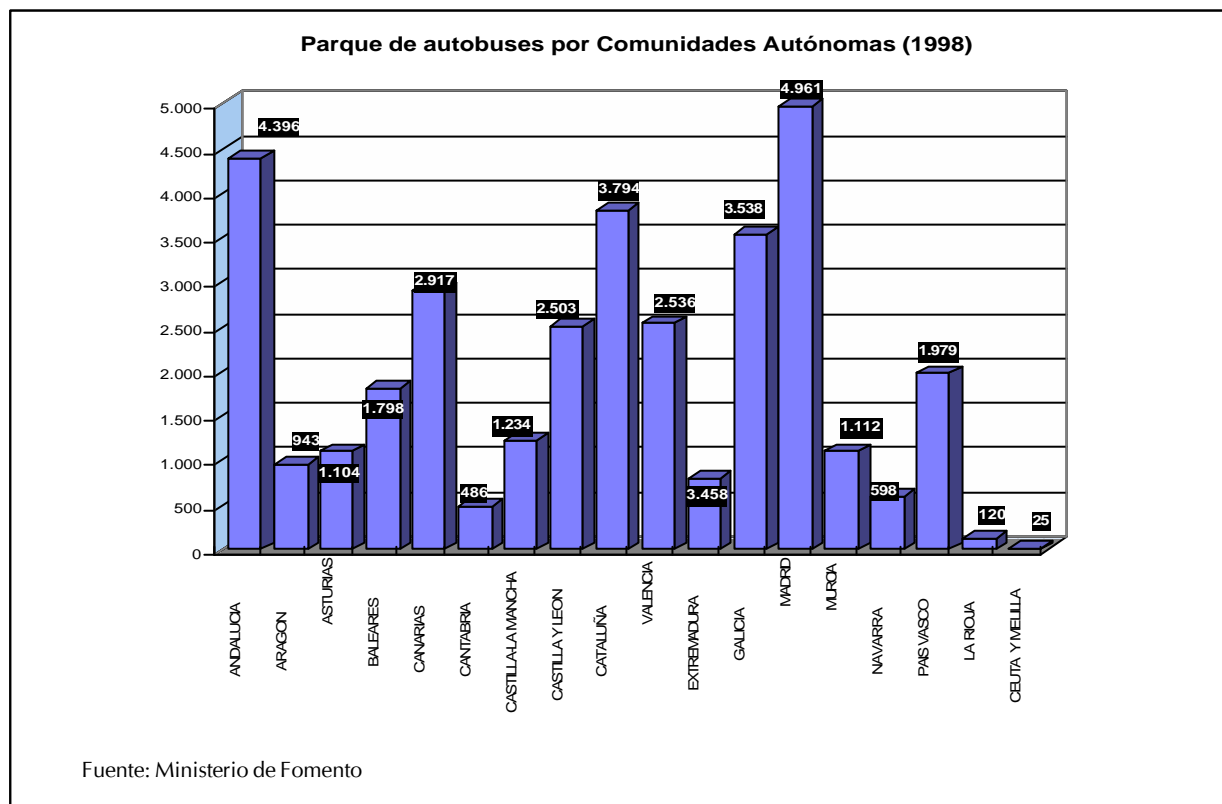
Tal y como se ha visto en el capítulo precedente, la demanda de movilidad ha ido creciendo paulatinamente, y continúa haciéndolo, en todo el marco de la Unión Europea. España no escapa a esa demanda de movilidad y, en consecuencia, la evolución de la oferta se ha activado también considerablemente en los últimos años. Así, el número global de autobuses autorizados de transporte fue en aumento desde 1970 hasta 1988. En este año se da un descenso, para luego volver a repuntar. De entre estos autobuses autorizados, cabe destacar el crecimiento en el parque de servicios públicos, que es donde realmente se registra una tendencia al alza, ya que los de servicio privado se encuentran prácticamente estancados.



IMPORTANTE OFERTA DE VEHÍCULOS EN LA CAPV EN COMPARACIÓN A SU POBLACIÓN

En este contexto, la C.A.P.V. ha conocido también una evolución positiva, agrupando en su territorio el 5,7% de los autobuses del conjunto del Estado. Las Comunidades en las que la oferta de vehículos es mayor son las de Madrid, Andalucía y Cataluña. Evidentemente, se trata también de aquellas en las que la población es más numerosa y en consecuencia es mayor la demanda.

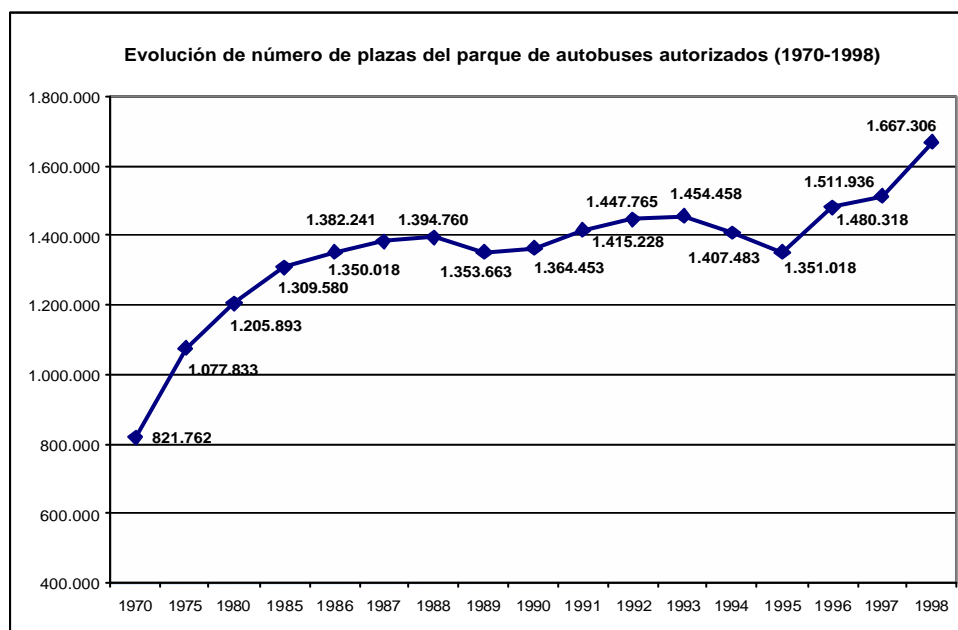
Según las últimas actualizaciones del Ministerio de Fomento (Enero 2001) la C.A.V. ha incrementado ligeramente su parque de autobuses, situándose en 2.089, lo que representa un incremento del 5,5% respecto a 1998. Por lo que respecta al conjunto nacional, se confirma la tendencia al alza, situándose en 37.468 el número de autobuses. Eso representa un incremento del 5,6%. Por lo tanto, hay que señalar que las tendencias que se dan en el conjunto tienen un reflejo proporcional en la C.A.V.



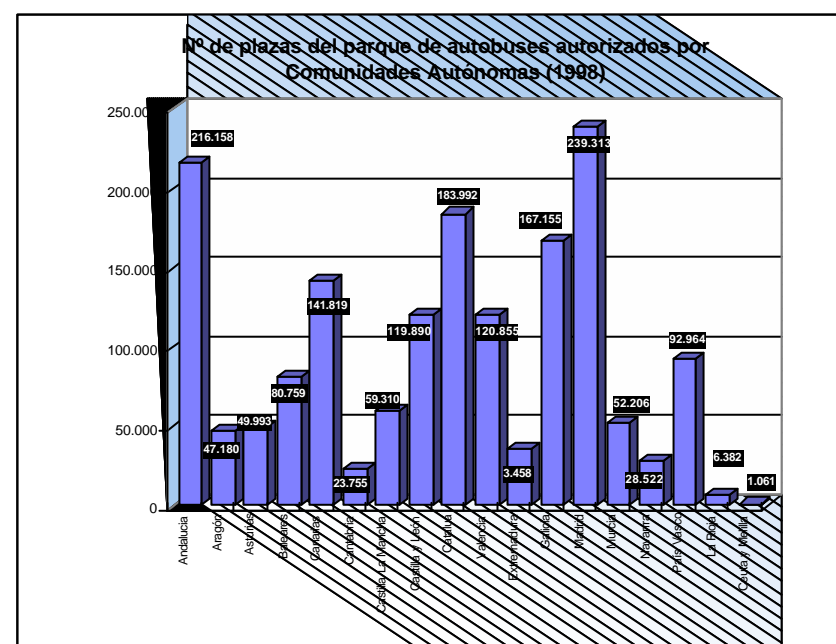
INCREMENTO DE NÚMERO DE PLAZAS Y TENDENCIAS PAREJAS EN LA CAV Y A NIVEL ESTATAL

Lógicamente, la evolución de las plazas disponibles para el servicio corre pareja al número de autobuses, por lo que su evolución en el tiempo es similar. Se producen leves retrocesos entre 1988-1990 y entre 1993-1995 para luego volver a repuntar alcanzando las 1.667.306 plazas en 1998.

La presencia de la CAPV en este aspecto es también similar al resto del estado, las empresas de transporte de viajeros por carretera ofrecían en 1998 un total de 92.964 plazas en la C.A.V., destacándose por comunidades las anteriormente citadas, Madrid, Andalucía y Cataluña.



Fuente: Ministerio de Fomento

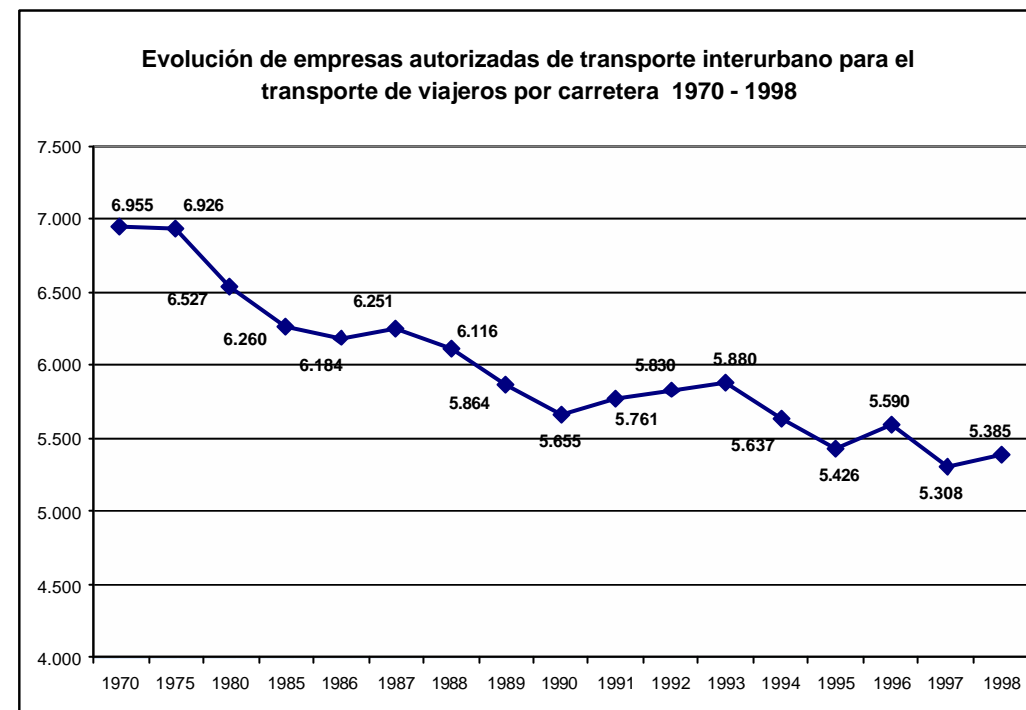


IMPORTANTE DISMINUCIÓN DE NÚMERO DE EMPRESAS AUTORIZADAS PARA EL TRANSPORTE INTERURBANO

El número de empresas del sector ha descendido en los últimos años, debido tanto a procesos de concentración o absorción como a la desaparición de un considerable número de ellas. Aun así, la mayor parte de las empresas de transporte de viajeros por carretera, el 41%, constaban de un único vehículo en 1998.

De hecho, el sector se ha caracterizado tradicionalmente por la importancia que en él adquiere el tipo de empresa familiar, con las características propias de este tipo de empresas en lo que a sistemas de gestión y organización se refiere. Esta misma característica hace también más complicado que en otros sectores el propio hecho del asociacionismo, ya que el grado de autonomía es elevado y, en algunos casos, esto dificulta el acceso a estructuras compartidas.

Tomando en consideración el parque de autobuses autorizados y el número de empresas que actúan en el sector, el resultado es de un ratio de 6,5 autobuses por cada empresa, lo que da una idea del tamaño de éstas.



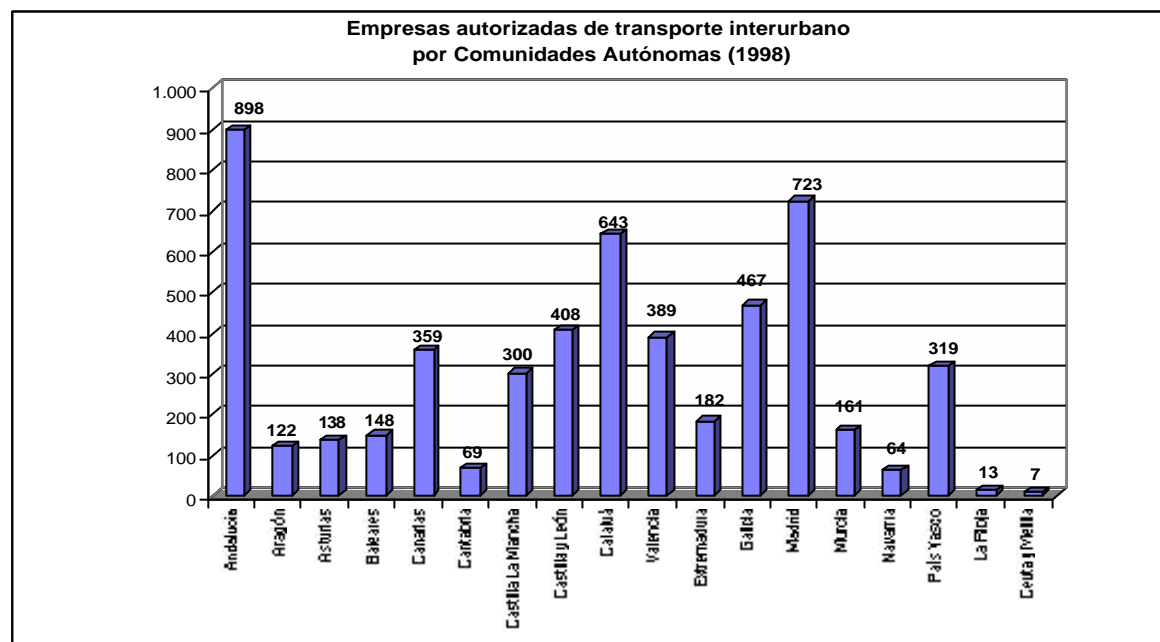
Fuente: Ministerio de Fomento

LA CAPV SE SITÚA EN LOS NIVELES MEDIOS DEL CONJUNTO DEL ESTADO EN CUANTO A NÚMERO DE VEHÍCULOS POR EMPRESA

EMPRESAS AUTORIZADAS PARA EL
TRANSPORTE INTERURBANO DE VIAJEROS
POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	Autobuses		
	Total (1)	Servicio público	Servicio privado
Andalucía	898	802	96
Aragón	122	103	19
Asturias	138	117	21
Baleares	148	134	14
Canarias	359	294	65
Cantabria	69	62	7
Castilla La Mancha	300	281	19
Castilla y León	408	343	65
Cataluña	643	596	47
Valencia	389	316	73
Extremadura	182	166	16
Galicia	467	403	64
Madrid	723	638	85
Murcia	161	126	35
Navarra	64	55	9
País Vasco	319	299	20
La Rioja	13	12	1
Ceuta y Melilla	7	4	3
TOTAL	5.385	4.738	647

Fuente: D.G. de Ferrocarriles y Tpte. por Carretera
(1) El número total de empresas no es la suma
de los apartados correspondientes por haber
registrado las mismas empresas
diferentes modalidades de transporte.



Fuente: Ministerio de Fomento

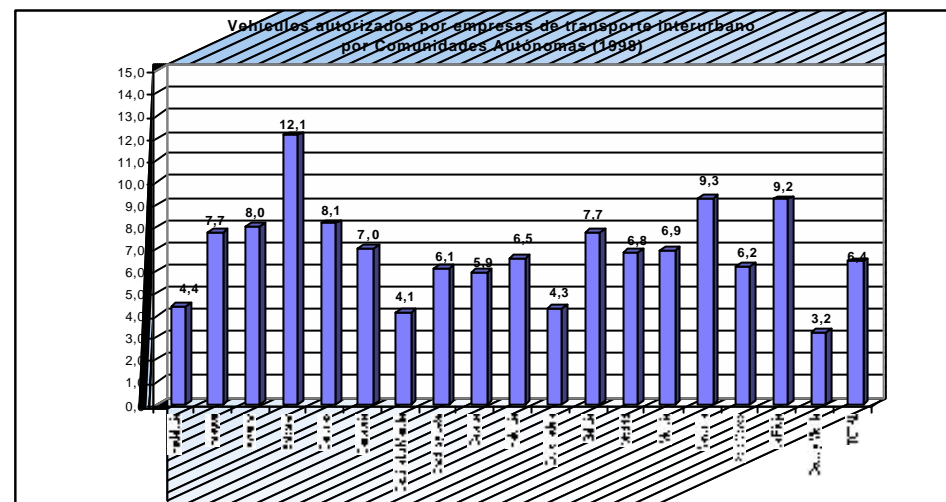
Por Comunidades Autónomas existe en general una cierta correlación entre la población de una comunidad y el número de empresas autorizadas de transporte interurbano de viajero en la misma, siendo las Comunidades Autónomas de Aragón y Extremadura las que presentan una menor correlación.

LA CAPV SE SITÚA EN LOS NIVELES MEDIOS DEL CONJUNTO DEL ESTADO EN CUANTO A NÚMERO DE VEHÍCULOS POR EMPRESA

Poniendo en relación el número de empresas que existen en cada una de las comunidades autónomas y el número de autobuses autorizados, podemos obtener una imagen aproximada de la configuración de este sector. En este sentido, es destacable la situación que presentan las comunidades como Andalucía, Castilla la Mancha, Extremadura o Ceuta y Melilla. En ellas existe una atomización muy superior a la media, con empresas de reducido tamaño.

El número medio de autobuses por empresa en España es de 6,4. Existe una amplia franja de comunidades que se sitúan en este entorno, destacándose por el mayor número de vehículos el caso de Baleares. También sucede algo similar en Navarra y La Rioja, aunque en éstas el número de vehículos es reducido.

En el caso de la C.A.V. el ratio resultante es de 6,2, prácticamente en los niveles medios del conjunto del Estado.



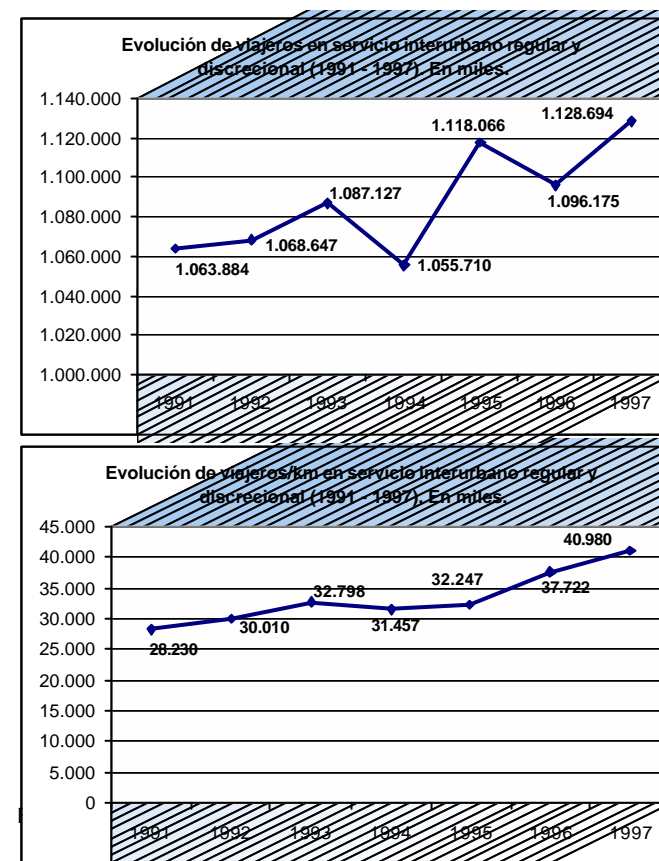
Fuente: Ministerio de Fomento

INCREMENTO SIGNIFICATIVO DE VIAJEROS TRANSPORTADOS TANTO EN SERVICIO REGULAR COMO DISCRECIONAL

En el contexto estatal, las empresas de transporte han aumentado de manera notoria el número de viajeros transportados, tanto en el servicio regular como en el discrecional. Este incremento se ha dado de manera generalizada. En la evolución dada en el número de viajeros transportados, lógicamente, es el servicio regular el que mayores números presenta.

Se sientan también las bases para el aumento de la rentabilidad del sector, con un importante incremento del número de viajeros por kilómetro recorrido. En este sentido, hay que destacar que el conjunto del servicio interurbano de viajeros por carretera ha incrementado, entre 1991 y 1997, el número de viajeros por kilómetro en 12.750.000, correspondiendo 4.350.000 al transporte discrecional y 8.400.000 al regular.

Por lo tanto, en líneas generales, debe destacarse el aumento de la productividad de estas empresas desde esta perspectiva, ya que, otra cuestión es la de la evolución de los costes asociados.



IMPORTANTE NÚMERO DE VIAJEROS POR KILÓMETRO EN LA CAPV

Por comunidades autónomas, Madrid ofrece los ratios más elevados de viajeros por kilómetro realizado por los servicios de transporte, tanto el regular como el discrecional.

Por lo que respecta a la C.A.V., ésta se sitúa en quinta posición en lo que se refiere a número de viajeros transportados por kilómetro. Por delante de ella se encuentran, además de la citada Comunidad de Madrid, Andalucía, Cataluña y Valencia.

TRANSPORTE REGULAR Y DISCRECIONAL POR COMUNIDADES AUTONOMAS. AÑO 1997							
COMUNIDADES AUTONOMAS	Empresas	Personal	Vehículos			Viajeros	
			Número	Vehículos expedidos (miles)	Vh-km (miles)	Viajeros transportados (miles)	Viajeros-km (miles)
Andalucía, Ceuta, Melilla	532	4.655	3.565	3.634	233.922	129.670	5.348.356
Aragón	86	1.120	864	889	80.012	32.464	1.878.363
Asturias	116	1.264	995	1.434	96.612	46.627	2.002.911
Baleares	106	2.433	1.561	1.078	67.505	27.070	1.156.645
Canarias	126	3.580	1.995	3.348	132.452	99.552	2.011.927
Cantabria	38	471	362	585	66.443	19.249	578.884
Castilla La Mancha	209	918	869	417	37.621	13.854	902.535
Castilla León	256	1.854	1.675	1.304	91.762	48.723	2.387.972
Cataluña	589	5.025	4.432	4.013	197.222	111.357	4.328.828
Valencia	272	2.964	2.159	2.573	126.093	89.153	3.537.143
Extremadura	139	575	530	274	25.151	9.091	528.365
Galicia	356	3.211	2.834	2.914	114.810	101.259	2.353.944
Madrid	480	7.051	6.650	7.328	384.748	266.162	9.618.298
Murcia	80	895	635	599	34.109	22.137	929.272
Navarra	40	575	469	324	31.388	20.309	682.393
País Vasco	240	2.506	1.503	2.512	153.215	89.505	2.581.967
La Rioja	10	92	102	72	6.704	2.512	152.707
TOTAL	3.675	39.189	31.200	33.298	1.879.769	1.128.694	40.980.510

Fuente: Ministerio de Fomento

MAYOR NÚMERO DE VIAJEROS EN LA CAPV POR VEHÍCULO Y POR VIAJE CON RESPECTO A LA MEDIA ESTATAL

Por lo que respecta al grado de ocupación de los vehículos, tanto de transporte regular como de discrecional, el País Vasco se encuentra a la cabeza del ranking. La Comunidad Autónoma del País Vasco, es una de las Comunidades que mayor ratio de viajeros por viaje presenta. Asimismo, el recorrido medio realizado por los vehículos de la CAPV, es de los más elevados del conjunto del estado, con 73.000 kilómetros anuales por vehículo, se sitúa en sexta posición del ranking. No obstante, a pesar de la elevada ocupación de los vehículos, el recorrido medio del viajero es inferior al conjunto estatal e inferior a otras comunidades como Castilla La Mancha, Extremadura, Andalucía, ...debido a una mayor extensión y dispersión de éstas, por lo que la rotación de viajeros es superior al resto de las zonas.

4.5. RATIOS DEL TRANSPORTE REGULAR Y DISCRECIONAL INTERURBANO POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS. AÑO 1997				
COMUNIDAD AUTÓNOMA	Recorrido medio del vehículo (miles-km)	Nº de viajeros por vehículo (miles)	Nº de viajeros por viaje	Recorrido medio del viajero (km)
ANDALUCIA, CEUTA Y MEL	65,6	36,3	35,7	41,2
ARAGON	92,6	37,6	36,5	57,9
ASTURIAS, PRINCIPADO D	97,1	46,9	32,5	42,9
BALEARS, ILLES	43,2	17,3	25,1	42,7
CANARIAS	66,4	49,9	29,7	20,2
CANTABRIA	183,5	53,2	32,9	30,1
CASTILLA-LA MANCHA	43,3	15,9	33,2	65,1
CASTILLA Y LEON	54,8	29,1	37,4	49,0
CATALUÑA	44,4	25,1	27,7	38,9
COMUNIDAD VALENCIANA	58,4	41,3	34,6	39,7
EXTREMADURA	47,4	17,1	33,1	58,1
GALICIA	40,5	35,7	34,7	23,2
MADRID, COMUNIDAD DE	57,9	40,0	36,3	36,1
MURCIA, REGION DE	53,7	34,9	36,9	42,0
NAVARRA, C.FORAL DE	66,9	43,3	62,7	33,6
PAIS VASCO	101,9	59,6	35,6	28,8
RIOJA, LA	65,7	24,6	35,1	60,8
TOTAL	60,2	36,2	33,9	36,3

Fuente: I.N.E. y elaboración propia

CAPÍTULO 5

DAFO SINTÉTICO DEL SECTOR DE TRANSPORTE DE VIAJEROS

5.1 DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades)

El transporte de pasajeros adquiere cada vez mayor protagonismo en el desarrollo social y económico de un territorio, ya que se constituye en un elemento fundamental para la vertebración social. Por otra parte, cada vez con más fuerza aparece el transporte como un aspecto que es preciso reforzar en la consideración de una perspectiva de desarrollo sostenible. Igualmente, la idea de dotar al territorio de un equilibrio geográfico, contribuyendo al mantenimiento de la población en los núcleos menos urbanos, están convirtiendo cada vez más a este sector en objeto de desarrollo y planificación.

En el caso que nos ocupa de la C.A.V., son muy diversos los aspectos que, como se ha podido observar a lo largo del informe, es preciso trabajar. La primera de ellas es, precisamente, el establecimiento de sistemas de información que permitan la gestión óptima de los recursos para el establecimiento de un sistema eficaz de transporte. De hecho, si bien se valora desde instancias comunitarias la necesidad de lograr implementar la red europea, la realidad constata que el 75% de los desplazamientos son realizados a escala local, con lo que las administraciones de este nivel deben tomar un protagonismo relevante.

Otro de los aspectos que debe ser destacado es el de la propia ordenación del territorio como elemento fundamental para la posterior demanda de servicios de transporte. Es preciso tomar en consideración las necesidades del transporte desde la propia planificación territorial y tratar de incorporar a la misma aspectos concretos que redunden a favor de una estructuración coherente del territorio.

La gestión del transporte público de viajeros en la C.A.V. se encuentra doblemente fragmentada. Por un lado, la lógica fragmentación modal, en donde el ferrocarril es gestionado por instancias administrativas de rango autonómico (EUSKOTREN) o nacional (RENFE y FEVE). Por otro lado, ya en el segmento de transporte terrestre la fragmentación es de orden administrativo, puesto que las competencias son de rango provincial, gestionándose desde las propias Diputaciones.

Se deja sentir, por tanto, la ausencia de una política común o cuando menos complementaria entre los distintos modos y administraciones, en donde el Gobierno Vasco debe tratar de impulsar una serie de iniciativas en la línea de dotar de coherencia y cohesión al servicio de transporte de viajeros. Evidentemente, la cuestión de la intermodalidad debe ser afrontada y valorada como un objetivo a perseguir en un intento de lograr que el sistema público de transporte de viajeros se constituya en una oferta válida y asequible, tanto desde la perspectiva de la propia administración como desde la del usuario.

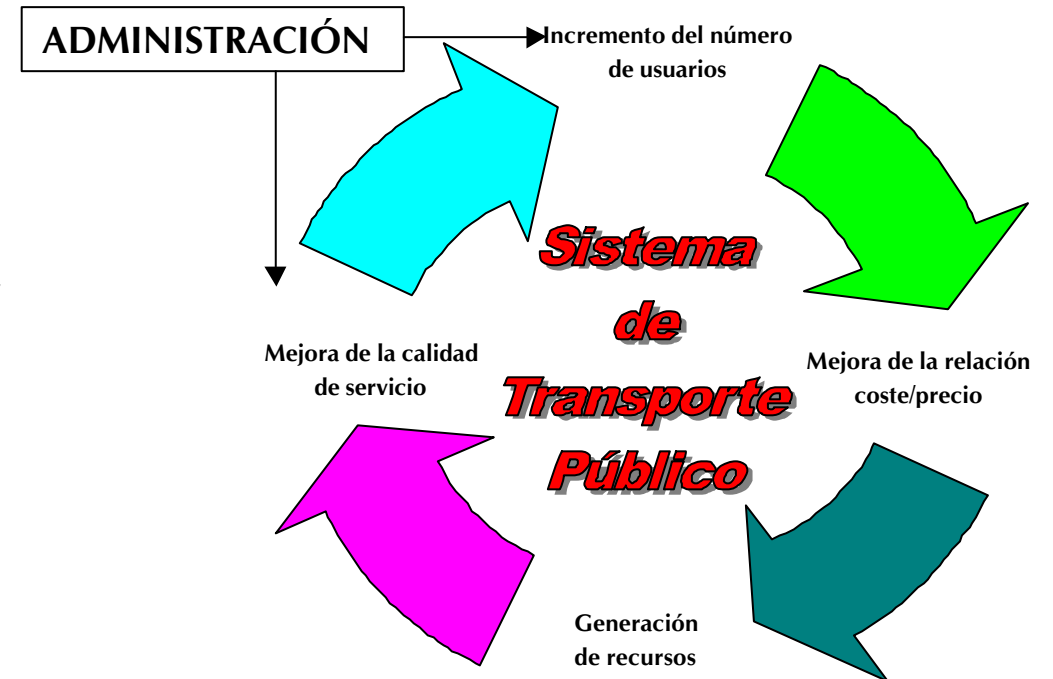
Desde la perspectiva de los operadores, se solicita de la administración una mayor implicación en el impulso a un sistema de transporte público eficaz y competitivo. Esta implicación se contempla desde el establecimiento de un sistema de ayudas y subvenciones directas, pero también desde la aprobación de una normativa restrictiva del uso del automóvil parejo a una sensible mejora de la oferta.

En la estructura de transporte de viajeros de la C.A.V. juega, como es lógico, un papel fundamental el asentamiento de la población en el territorio y la función de cada una de las tres capitales. Los sistemas de comunicación entre ellas parece que son ampliamente mejorables, algo que es deseable desde la perspectiva de la articulación territorial de la C.A.V. En este sentido se baraja la incidencia que la puesta en marcha de Y vasca, uno de cuyos efectos inmediatos será el de lograr mejorar la conexión entre las ciudades.

Continuando con la perspectiva de los operadores, se insiste en la idea de que es preciso reducir el protagonismo del vehículo privado. Esto requiere de una política de potenciación del transporte público que logre atraer a los usuarios, lo cual, a su vez, permitirá desarrollar y mejorar las actuaciones en este ámbito.

La oferta del transporte público de viajeros se sitúa sin duda en un círculo cerrado en el que la administración puede ejercer un papel que, aunque limitado, resulta fundamental: es preciso promover una oferta de calidad para lograr responder a las demandas y lograr de este modo que se incremente el número de usuarios. Éstos, a su vez, deberán encontrar una respuesta de calidad a sus demandas, máxime cuando se insiste en la importancia de fomentar el servicio público de transportes. Este incremento posibilitará la mejora de la relación entre coste del servicio y precio, lo que redundará en una disposición de recursos. Esto, evidentemente, dará lugar a una inversión que mejore la calidad del servicio.

En este círculo, aparentemente cerrado, la administración puede intervenir en dos aspectos. Por un lado, estimulando la calidad del servicio mediante el perfeccionamiento del sistema de asignación de servicio y promocionando la inversión en sistemas de información y de gestión. Otro aspecto en el que la administración tiene posibilidades de incidir es en el del aumento de usuarios. Esta vía de actuación ofrece varias posibilidades. En principio, se prioriza la de la promoción, desde un punto de vista de aprovechamiento de recursos, utilidad, economía y sostenibilidad, del transporte público frente al privado. Existe también la posibilidad de desarrollar actuaciones tendentes al fomento de sistemas alternativos de transportes, como es el vehículo compartido, o las limitaciones al acceso de los vehículos privados.



A continuación se ofrece la matriz DAFO del sector de transporte de viajeros de la C.A.V., en donde se trata de reflejar las opiniones recogidas de los operadores del sector y las conclusiones extraídas de los análisis realizados.

MATRIZ DAFO

+	FORTALEZAS	-	DEBILIDADES
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existencia de ayudas para la renovación de flota. ▪ Fuerte apuesta de Bizkaia para potenciar el transporte público: frecuencias máximas, tarifas agresivas,... ▪ Proyectos de investigación en marcha para la implementación de nuevas tecnologías en el sector. ▪ Progresiva reducción de la atomización del sector. ▪ Mejora de la oferta ferroviaria. ▪ Mayor utilización del transporte ferroviario. ▪ Las tres capitales han iniciado ya procesos de peatonalización de sus centros urbanos. ▪ Propuestas de mejora de la red ferroviaria en el PTS de la red ferroviaria. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reticencias por parte del público para reducir el uso del vehículo privado. ▪ Políticas muy diferenciadas por parte de las tres Diputaciones. ▪ Competencia entre concesiones de distintas instancias administrativas. ▪ Ausencia de un ente común que coordine los distintos modos de transporte, tanto a nivel provincial como autonómico. ▪ Atomización del sector. ▪ Fuerte incremento de costes en el sector de viajeros por carretera. ▪ Reducción de los márgenes del sector de viajeros por carretera. ▪ Reducción de viajeros en el transporte regular por carretera. ▪ Sistema de negociación de tarifas de líneas regulares y discrecionales. ▪ Dificultades para la contratación y mantenimiento en plantilla de chóferes. ▪ Sobrecapacidad de la oferta. ▪ Dificultades para acceder a sistemas de Nuevas Tecnológicas. ▪ En el transporte discrecional, fuerte estacionalidad. ▪ Acceso de empresas de fuera al mercado de la C.A.V. ▪ Existencia de ingerencia de sistemas de una provincia a otra en las zonas limítrofes. ▪ Ausencia de infraestructuras (aparcamientos, carriles,...) ▪ Limitaciones temporales de las concesiones. ▪ Ausencia de conexiones ferroviarias entre las tres capitales, lo que dificulta la integración del territorio. ▪ Problemas de accesibilidad a la red ferroviaria europea. ▪ Deficiencias de material e infraestructura para redes de largo recorrido. ▪ Rigideces infraestructurales del ferrocarril.

MATRIZ DAFO

—	AMENAZAS	+	OPORTUNIDADES
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fuerte incidencia del mercado automovilístico en la estructura económica europea. ▪ Fuertes condicionamientos de una ordenación del territorio poco atenta a las necesidades de la movilidad, con proliferación de zonas de servicios y residenciales en la periferia. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Apuesta decidida por incidir en el sector del transporte desde la UE, con el objetivo de reforzar la utilización del transporte público. Existen para ello argumentos de diversa índole: medioambientales, de calidad, de vertebración social, de solidaridad.... ▪ Asunción, en un plano aun teórico, de la necesidad de impulsar el servicio público. ▪ Experiencias interesantes de intermodalidad. ▪ Aumento de la peatonalización del centro de las ciudades. ▪ Incorporación progresiva de soluciones tecnológicas al servicio de un transporte público de calidad: información puntual, acceso a núcleos apartados, intermodalidad, paso preferencial,... ▪ Para el servicio discrecional, posibilidad de ofrecer un servicio puerta a puerta. ▪ Para el ferrocarril, posibilidad de integración con políticas medio ambientales de orden europeo, con un elevado nivel de prioridad. Existen ya planes definidos en este sentido. COM (1999)617 final. ▪ Suficiente densidad de población para el desarrollo de sistemas intermodales.

5.2 Ámbitos preferentes de actuación

A la vista de los aspectos tratados por los operadores, y viendo las restricciones con que cuenta el sistema de transporte de viajeros en la C.A.V., se pueden plantear desde aquí una serie de propuestas generales de actuación que es preciso sean tenidas en cuenta a la hora de acometer actuaciones en este ámbito.

Estructuración de un oferta global de transporte en la CAPV: la actual situación de competencias de transporte de viajeros cuenta con algunas ventajas, como es la adecuación del sistema a las características propias del Territorio Histórico en cuestión, pero también tiene inconvenientes. Entre éstos, hay que destacar la dificultad para configurar una oferta global de transporte en todo el territorio. Si bien esto es válido de manera global, es especialmente relevante en los casos de contacto territorial fundamentalmente entre Bizkaia y Gipuzkoa y Bizkaia y Araba.

Integración de los modos de transporte: es preciso establecer puntos de enlace y sistemas de gestión de transporte que permitan la integración de sistemas de transporte públicos y privados. En este sentido, parece aconsejable la ubicación de estos espacios de intercambio en origen, ya que parece complicada la opción de utilización del transporte público en destino una vez que se ha optado por llegar hasta él con el vehículo propio.

Incorporación de las tecnologías de la información: en el ámbito del transporte de viajeros por carretera, es importante lograr desarrollar sistemas de información que faciliten el acceso al transporte público desde la perspectiva del viajero. En este sentido, es importante abrir al máximo posible las opciones de elección del usuario, para lo cual es importante incorporar sistemas de información de las diversas opciones disponibles. Esta información debe estar disponible desde los domicilios y lugares de trabajo.

Teniendo en cuenta la situación económica y las características de las empresas de transporte, parece conveniente afrontar un plan global liderado desde la Administración de incorporación de sistemas de información al sistema de transporte. Entre los ámbitos de planificación estarían los sistemas de gestión, inspección y seguridad de vehículos, priorización semafórica en el caso de los transportes urbanos y sistemas de llamada de viajeros en las zonas más despobladas y en el caso de usuarios con dificultades. Además, y con carácter prioritario, es conveniente incidir en las iniciativas que ya existen de sistemas electrónicos de billetes, tarjetas, u otros sistemas para desarrollar sistemas globales de movilidad.

Implicación medioambiental del sector de los transportes: es preciso incorporar criterios de sostenibilidad a la configuración de la red de transporte. El sector de los transportes adquiere gran importancia en el desarrollo socioeconómico de una región. En el caso de la CAV, al ser zona de paso, la incidencia del transporte en la calidad medio ambiental es muy importante. Si bien es cierto que la incidencia proviene fundamentalmente del transporte de mercancías, el movimiento de pasajeros también debe ser tomado en consideración. La calidad del aire de los entornos urbanos está estrechamente ligada a la política de transporte que se desarrolle.

Dentro de este mismo apartado medioambiental, las infraestructuras deben ser tomadas en consideración, siendo la evaluación de éstas un elemento fundamental de la planificación.

Incorporar criterios de movilidad en la planificación territorial: las tendencias de los últimos años en cuestiones relacionadas con planificación territorial han apuntado en la línea de la ocupación horizontal del territorio y en la dispersión de los centros de ocio, entretenimiento y de trabajo. Esta dispersión genera una elevada demanda de movilidad que debe ser satisfecha con un importante despliegue de medios. Es importante, tal y como se recogía en la reunión de Ministros celebrada en Noordwijk en 1997, que se de un acercamiento de la ordenación del territorio con el resto de planificaciones, entre las que cabe desatacar el medio ambiente y la política de transportes.

Mejora de las condiciones de seguridad: la seguridad puede constituirse en un elemento de atractivo del sistema público de transporte. Sin embargo, el incremento del número de usuarios es una condición esencial para la mejora de las condiciones de transporte que permitan la adopción de medidas de seguridad de mayor envergadura.

Dimensión social del sistema de transportes: el sistema de transporte público de viajeros es un elemento fundamental de estructuración social y territorial. Esta incidencia social adquiere especial importancia en aquellos colectivos con dificultades de movilidad. En este sentido, colectivos como los residentes en zonas rurales con dificultades de acceso o personas de edad avanzada pueden ser susceptibles de actuaciones preferentes.

Conocimiento de la evolución de la demanda: el punto de vista del usuario debe ser un eje fundamental para el diseño del sistema de transporte de viajeros. Para ello es preciso establecer sistemas de seguimiento de la demanda y disponer de un sistema que pueda adecuarse a esta evolución. En este sentido, resulta imprescindible adecuar la oferta a las circunstancias de la demanda. Entre éstas, debe tomarse en consideración la densidad de población como elemento fundamental en la estructuración del transporte.

Análisis de los sistemas de tarificación: los costes derivados del uso del automóvil no desincentivan en absoluto su utilización. El disfrute del vehículo particular cuenta con unos costes fijos elevados, pero unos variables por la utilización muy bajos. La tarificación debe tomar en consideración este hecho.

