# los transportes y las infraestructuras

## informe anual 2010

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

# los transportes y las infraestructuras

## informe anual 2010

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

2011

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
**http://publicacionesoficiales.boe.es**

Tienda virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:
**www.fomento.es**

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento©

NIPO: 161-11-191-5

# Prólogo

El Informe Anual sobre los Transportes y las Infraestructuras —2010—, que se presenta, responde al objetivo de ediciones anteriores y ofrece una visión global de estos sectores, en los que el Ministerio de Fomento ejerce sus competencias. En este Informe se realiza una labor de análisis de los aspectos técnicos, económicos y normativos, tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

La información que contiene se estructura en dos bloques. El primero se centra en el análisis de la evolución sectorial de los transportes y las infraestructuras en España y en los países que forman parte de la Unión Europea (UE), del Foro Internacional del Transporte (FIT), y de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El segundo recoge el Marco Legislativo del Transporte y las Infraestructuras, incorporando la relación de normas estatales y comunitarias aprobadas en el año 2010 y durante el primer semestre del año 2011.

La presentación de los resultados se hace mediante tablas y gráficos.

Se acompaña también esta publicación con un extracto del Informe Anual titulado «*Los Transportes y las Infraestructuras en España, en cifras*», con el fin de que el lector disponga de un instrumento de consulta inmediata.

La coordinación del Informe Anual, así como la elaboración y recopilación de la información ha correspondido a la Secretaría General Técnica, en colaboración con los Centros Directivos del Ministerio de Fomento y otras instituciones públicas y privadas.

Resulta obligado hacer presente el agradecimiento a todos aquellos que han contribuido en la elaboración de este trabajo y han hecho posible la realización de esta nueva edición del Informe Anual sobre «Los Transportes y las Infraestructuras 2010».

La Secretaria General Técnica

# Índice


1ª Parte. LOS TRANSPORTES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

1. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA ..... 15

1.1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2010 ..... 15
1.2. Transporte e infraestructuras de carretera ..... 28
1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias ..... 54
1.4. Transporte e infraestructuras marítimas ..... 77
1.5. Transporte e infraestructuras aéreas ..... 95
1.6. Seguridad en los transportes ..... 114

2. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL ..... 129

2.1. El transporte y sus infraestructuras ..... 129
2.2. El transporte marítimo ..... 157
2.3. El transporte aéreo ..... 164
2.4. Actividades de la Unión Europea (UE) ..... 174
2.5. Actividades de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ..... 186

2ª Parte. EL MARCO LEGISLATIVO

1. EL MARCO LEGISLATIVO DEL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL AÑO 2010 Y PRIMER SEMESTRE DE 2011 ..... 211

1.1. Normativa estatal ..... 212
1.2. Normativa de la Unión Europea ..... 217

2. ANEXOS LEGISLATIVOS ..... 223

2.1. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2010 ..... 223
2.2. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Primer semestre de 2011 ..... 255
2.3. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2010 ..... 273
2.4. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Primer semestre de 2011 ..... 292

# Índice de tablas


1ª Parte. LOS TRANSPORTES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

1. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA

1.1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2010 ..... 15

1.1.1. Principales números índices económicos y del transporte e infraestructuras ..... 20
1.1.2. Valor Añadido Bruto a precios básicos en el sector transportes ..... 21
1.1.3. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte 2007 ..... 21
1.1.4. Cuentas de producción y explotación en el transporte. Año 2007 a 2009 ..... 21
1.1.5. Gasto anual en transporte ..... 22
1.1.6. Balanza de servicios de transporte ..... 22
1.1.7. Inversiones realizadas en los distintos modos de transporte y en infraestructuras ..... 22
1.1.8. Evolución de los precios de productos petrolíferos ..... 23
1.1.9. Población activa ocupada en el sector transporte público ..... 23
1.1.10. Consumo final energético por sectores económicos y tipos de energía (Unión Europea y España) ..... 23
1.1.11. Energía consumida por los distintos modos de transporte ..... 24
1.1.12. Distribución del tráfico interior de viajeros según modo de transporte ..... 25
1.1.13. Distribución del tráfico interior de mercancías según modo de transporte ..... 25
1.1.14. Transporte internacional de viajeros según modo de transporte ..... 25

1.2. Transporte e infraestructuras de carretera ..... 28

1.2.1. Longitud de la red interurbana de carreteras ..... 34
1.2.2. Longitud de carreteras de gran capacidad ..... 34
1.2.3. Inversiones realizadas en carreteras ..... 35
1.2.4. Inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento ..... 35
1.2.5. Resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas ..... 35
1.2.6. Parque de vehículos de carretera ..... 36
1.2.7. Vehículos de carretera matriculados ..... 36
1.2.8. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera ..... 36
1.2.9. Estructura empresarial del transporte público discrecional de viajeros con vehículos de nueve o menos plazas (taxis) (tarjeta VT) ..... 37
1.2.10. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio público, según tipo de vehículo y radio de acción ..... 37
1.2.11. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio privado, según tipo de vehículo y radio de acción ..... 38
1.2.12. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Empresas con vehículos pesados ..... 38
1.2.13. Tráfico en la red interurbana de carreteras, según titularidad ..... 39
1.2.14. Tráfico en el conjunto de las redes de carreteras por tipo de vía ..... 39
1.2.14.Bis. Tráfico intensidad media diaria (IMD) en el conjunto de redes de carretera por tipo de vía ..... 39
1.2.15. Tráfico. Longitud total recorrida en la red de carreteras por titularidad y provincias ..... 40
1.2.16. Trafico en la red de carreteras del Estado según clase de vehículo ..... 41
1.2.16.1. Tráfico en la red a cargo del Estado por tipo de carretera ..... 41
1.2.16.2. Tráfico (IMD) en la red de carreteras del Estado por tipo de vía ..... 41
1.2.17. Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en el conjunto de las redes de carreteras ..... 42
1.2.17.1 Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en la red de carreteras del Estado ..... 42
1.2.18. Transporte interior de mercancías según tipo de servicio. Vehículos pesados. Operaciones interurbanas ..... 42
1.2.19.1. Distribución de velocidades por tipo de vía y ámbito en la red de carreteras del estado ..... 43
1.2.19.2. Distribución mensual de mortalidad y velocidades en autopistas libres y autovías ..... 44
1.1.19.3. Distribución de velocidades de vehículos ligeros en la red de carreteras del Estado. Autovías ..... 45

1.1.19.4. Distribución de velocidades de vehículos ligeros en la red de carreteras del Estado. Carreteras convencionales ..... 45
1.2.20. Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado ..... 46
1.2.21. Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado ..... 47
1.2.22. Relación de autorizaciones bilaterales internacionales expedidas a los transportistas españoles ..... 48
1.2.23. Número de autorizaciones (Comunitarias y CEMT) para el transporte internacional de mercancías ... 49
1.2.24. Transporte internacional de viajeros realizado por transportistas españoles en la UE ..... 49

1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias ..... 54

1.3.1. Evolución de las características de explotación de las redes ferroviarias ..... 61
1.3.2. Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril ..... 61
1.3.3. Longitud de la red, según características de las líneas ..... 61
1.3.4. RENFE. Parque de material motor y remolcado ..... 62
1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías ..... 62
1.3.6. RENFE. Transporte de mercancías en régimen de cargas ..... 63
1.3.7. RENFE. Evolución de los tráficos, recorridos y ocupaciones ..... 63
1.3.8. RENFE. Carga bruta remolcada ..... 64
1.3.9. RENFE. Consumos energía de tracción RFIG ..... 64
1.3.10. RENFE. Disponibilidad del material motor y remolcado ..... 64
1.3.11. RENFE y ADIF. Efectivos de personal y su productividad ..... 64
1.3.12. RENFE Operadora. Inversiones realizadas ..... 64
1.3.12.bis. ADIF. Inversiones realizadas ..... 65
1.3.13. RENFE Operadora. Resultados económicos ..... 65
1.3.14. ADIF. Resultados económicos ..... 66
1.3.15. RENFE Operadora. Resultados del ejercicio 2010 por áreas de actividad ..... 67
1.3.16. RENFE. Compensaciones, ayudas y otras intervenciones financieras asignadas por el Estado ..... 68
1.3.16.A. RENFE. Contrato-Programa. Aportaciones del Estado ..... 68
1.3.17. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Longitud total de las líneas ..... 68
1.3.18. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Parque de material motor y remolcado ..... 69
1.3.19. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Personal empleado ..... 69
1.3.20. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Consumos energéticos de tracción ..... 69
1.3.21. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles ..... 69
1.3.22. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Evolución del tráfico ..... 70
1.3.23. FEVE. Cuenta de resultados ..... 71
1.3.24. Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña. Cuenta de resultados ..... 71
1.3.25. Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia. Cuenta de resultados ..... 71
1.3.26. Ferrocarriles del Gobierno Vasco. Cuenta de resultados ..... 72
1.3.27. Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears. Cuenta de resultados ..... 72

1.4. Transporte e infraestructuras marítimas ..... 77

1.4.1. Evolución de los principales parámetros técnicos de los puertos ..... 81
1.4.2. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo ..... 81
1.4.3. Estructura de los ingresos y gastos de explotación de los puertos españoles ..... 81
1.4.4. Evolución de la flota de transporte abanderada en España ..... 82
1.4.5. Flota de transporte española. Registro especial de las Islas Canarias ..... 83
1.4.6. Número de buques de la flota de transporte abanderada en España distribuidos según tamaño de GT ..... 84
1.4.7. Bajas en la flota abanderada en España ..... 84
1.4.8. Distribución por edades de la flota de transporte abanderada en España ..... 85
1.4.9. Distribución de la flota según el número de buques por naviera ..... 85
1.4.10. Evolución de la construcción naval española ..... 86
1.4.11. Tráfico portuario ..... 86
1.4.12. Tráfico portuario de buques, pasajeros y mercancías ..... 87
1.4.13. Tráfico exterior según presentación de la mercancía ..... 88
1.4.14. Tráfico de cabotaje según presentación de la mercancía ..... 89
1.4.15. Número de contenedores de 20 pies y mayores movidos y toneladas transportadas en los puertos españoles ..... 89

1.4.16. Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores ..... 90
1.4.17. Mercancía general transportada en contenedores de 20 pies y mayores ..... 90
1.4.18. Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH, S.A.) Evolución de la actividad de la flota de buques-tanque ..... 91

1.5. Transporte e infraestructuras aéreas ..... 95

1.5.1. Inversiones en infraestructuras aeronáuticas según criterio de pago ..... 101
1.5.2. AENA. Resumen de resultados ..... 101
1.5.3. Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles ..... 102
1.5.4. Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles ..... 102
1.5.5. Distribución del tráfico anual de pasajeros en los aeropuertos civiles ..... 103
1.5.6. Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles de mayor tráfico ..... 104
1.5.7. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles ..... 104
1.5.8. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles ..... 105
1.5.9. Indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles ..... 105
1.5.10. Evolución de la flota aérea regular del Grupo IBERIA ..... 105
1.5.11. Flota de diversas compañías aéreas ..... 106
1.5.12. Datos de oferta y demanda de IBERIA ..... 106
1.5.13. Distribución del mercado internacional de transporte aéreo regular hacia y desde España ..... 107
1.5.14. Distribución del mercado europeo de transporte aéreo no regular hacia y desde España ..... 107
1.5.15. Ingresos medios por mercado de IBERIA ..... 107
1.5.16.A. Indicadores de actividad del Grupo IBERIA ..... 108
1.5.16.B. Indicadores de actividad de diversas empresas de transporte aéreo ..... 108
1.5.17. Estructura y cuantía de costes de IBERIA ..... 109
1.5.18. Cuenta de resultados de IBERIA ..... 109
1.5.19. Evolución de las tarifas aéreas regulares ..... 109

1.6. Seguridad en los transportes ..... 114

1.6.1. Accidentes con víctimas en el transporte por carretera ..... 120
1.6.2. Tipos de accidentes y su distribución por vías ..... 120
1.6.3. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera ..... 121
1.6.4. Accidentes de circulación en el transporte ferroviario ..... 121
1.6.5. La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario ..... 121
1.6.6. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte ferroviario ..... 122
1.6.7. Resumen de accidentes marítimos ..... 122
1.6.8. Número de buques averiados (a la deriva). Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo ..... 122
1.6.9. Número de buques accidentados. Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo ..... 123
1.6.10. Accidentes con víctimas mortales en el transporte aéreo ..... 124
1.6.11. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves cuyo MTOW sea de 5.701 Kg. o más ..... 124
1.6.12. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves explotadas por operadores en el transporte aéreo comercial cuyo MTOW sea inferior a 5.701 Kg. ..... 125
1.6.13. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves explotadas por el resto de los operadores cuyo MTOW sea inferior a 5.701 Kg. ..... 125
1.6.14. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves privadas y deportivas cuyo MTOW sea inferior a 5.701 Kg. ..... 126

2. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL

2.1. El transporte y sus infraestructuras ..... 129

2.1.1.A. Transporte de mercancías ..... 145
2.1.1.B. Transporte de mercancías ..... 146
2.1.2.A. Transporte de viajeros ..... 147
2.1.2.B. Transporte de viajeros ..... 148
2.1.3. Accidentes de carretera ..... 149
2.1.4. Inversiones brutas en infraestructuras del transporte ..... 150
2.1.5. Gastos de mantenimiento en infraestructuras de transporte ..... 151

2.2. El transporte marítimo ..... 157

2.2.1. Tráfico marítimo mundial ..... 159
2.2.2. Flota mercante mundial ..... 159
2.2.3. Evolución de la flota mundial ..... 160
2.2.4. Distribución de la flota mercante por clase de buque y grupos de países ..... 160
2.2.5. Participación en la flota de contenedores mundial ..... 160
2.2.6. Evolución de las principales flotas mundiales ..... 161
2.2.7. Flota mercante. Análisis de los registros de la Unión Europea ..... 161
2.2.8. Evolución anual de los buques amarrados ..... 162
2.2.9. Evolución de la cartera mundial de pedidos ..... 162

2.3. El transporte aéreo ..... 164

2.3.1. Total mundial del tráfico de pago internacional e interior ..... 166
2.3.2. Tráfico mundial de pago internacional ..... 166
2.3.3. Tendencias de los coeficientes de carga en los servicios regulares (internacionales e interiores) ..... 167
2.3.4. Distribución regional del tráfico regular ..... 167
2.3.5. Carga y pasaje transportado por los servicios regulares ..... 168
2.3.6. Mercancías transportadas por los servicios regulares ..... 169
2.3.7. Tráfico mundial internacional no regular estimado de Pasajeros de pago ..... 169
2.3.8. Tráfico en los principales aeropuertos del mundo ..... 170
2.3.9. Resultados de explotación y netos ..... 171
2.3.10. Flota de transporte comercial de los Estados miembros de la OACI ..... 171
2.3.11. Seguridad de la aviación ..... 172

# Índice de gráficos


1ª Parte. LOS TRANSPORTES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

1. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA

1.1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2010 ..... 15

1.1.1. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras ..... 26
1.1.2. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras. Año 2010 ..... 26
1.1.3. Energía consumida según modo de transporte ..... 26
1.1.4. Consumo final energético por sectores económicos (España y UE) ..... 26
1.1.5. Distribución del tráfico interior interurbano de viajeros según modo de transporte ..... 27
1.1.6. Distribución del tráfico interior interurbano de mercancías según modo de transporte ..... 27

1.2. Transporte e infraestructuras de carretera ..... 28

1.2.1. Red principal de carreteras ..... 50
1.2.2. Red de vías de gran capacidad ..... 51
1.2.3. Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad ..... 52
1.2.4. Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles ..... 52
1.2.5. Evolución de las matriculaciones de vehículos de carretera ..... 52
1.2.6. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones ..... 53
1.2.7. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera ..... 53
1.2.8. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera ..... 53

1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias ..... 54

1.3.1. Red de ferrocarriles ..... 73
1.3.2. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías ..... 74
1.3.3. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren ..... 74
1.3.4. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por conceptos ..... 74
1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías ..... 74
1.3.6. RENFE. Evolución de datos económicos ..... 75
1.3.7. ADIF. Evolución de datos económicos ..... 75
1.3.8. FEVE. Tráfico de viajeros y mercancías ..... 75
1.3.9. Inversiones ferroviarias ..... 76
1.3.10. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Distribución del tráfico de viajeros ..... 76

1.4. Transporte e infraestructuras marítimas ..... 77

1.4.1 Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior) ..... 92
1.4.2. Flota de transporte abanderada en España ..... 93
1.4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo ..... 93
1.4.4. Ingresos y gastos en los puertos españoles ..... 93
1.4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera ..... 94
1.4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas, según buques/naviera ..... 94
1.4.7. Distribución del tráfico portuario según presentación de la mercancía ..... 94

1.5. Transporte e infraestructuras aéreas ..... 95

1.5.1. Tráfico en los aeropuertos españoles ..... 110
1.5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles ..... 111
1.5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles ..... 111
1.5.4. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles ..... 111
1.5.5. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles ..... 112
1.5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros ..... 112
1.5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos ..... 112
1.5.8. Parámetros de las compañías aéreas ..... 113

1.6. Seguridad en los transportes ..... 114

1.6.1. Transporte por carretera. Accidentes con víctimas ..... 127
1.6.2. Transporte por ferrocarril. Accidentes de circulación ..... 127
1.6.3. Número de accidentes marítimos ..... 127
1.6.4. Transporte aéreo. Accidentes con víctimas ..... 127

2. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL

2.1. El transporte y sus infraestructuras ..... 129

2.1.1. Transporte de mercancías por ferrocarril ..... 152
2.1.2. Transporte de mercancías por carretera ..... 152
2.1.3. Transporte de mercancías por vías navegables ..... 152
2.1.4. Transporte por oleoductos ..... 153
2.1.5. Transporte de cabotaje marítimo ..... 153
2.1.6. Transporte de contenedores en países del FIT ..... 153
2.1.7. Transporte de viajeros por ferrocarril ..... 154
2.1.8. Transporte de viajeros en vehículo privado ..... 154
2.1.9. Transporte de viajeros en autobús y autocar ..... 154
2.1.10. Heridos en accidentes en carretera ..... 155
2.1.11. Muertos en accidentes en carretera ..... 155
2.1.12. Víctimas en accidentes en carretera ..... 155
2.1.13. Número total de muertos por millón de habitantes ..... 156
2.1.14. Número total de muertos por millón de vehículos motorizados ..... 156

2.2. El transporte marítimo ..... 157

2.2.1. Tráfico marítimo mundial ..... 163
2.2.2. Flota mercante mundial ..... 163
2.2.3. Participación en la flota de contenedores mundial ..... 163

2.3. El transporte aéreo ..... 164

2.3.1. Tráfico aéreo regular ..... 173
2.3.2. Índice mundial de accidentes ..... 173

2.5. Actividades de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ..... 186

2.5.1. Seguridad operacional: Nivel de cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de vigilancia ..... 207
2.5.2. Seguridad de la aviación: Grado de cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de vigilancia ..... 207

# 1

# Los transportes y las infraestructuras

# 1. El transporte y las infrestructuras en España

## 1.1. Balance de los sectores del transporte y la infraestructuras en el año 2010

En este capítulo se ofrece una visión global de la evolución de los sectores del transporte y las infraestructuras durante 2010 en relación con el contexto económico en sus principales aspectos.

Se analiza la importancia relativa de dichos sectores en la economía nacional así como de los principales indicadores de la producción de estos sectores, condensando aquellas facetas más relevantes que luego se desarrollan en cada uno de los capítulos sectoriales.

### 1.1.1. Evolución de la economía española

Para el conjunto de 2010, el PIB interanual de la economía española descendió un 0,1% alejado de la fuerte caída experimentada el año anterior (3,7%). Sin embargo debemos señalar que la recuperación de la economía española está siendo menos intensa que la de las principales economías de nuestro entorno, a juzgar por el crecimiento registrado por el PIB de la eurozona en el conjunto del año 2010 (1,8%) tras el descenso del 4,2% registrado en 2009

La mejora observada en la menor caida de la economía española con relación a la que hubo el año anterior se explica por la favorable evolución de la demanda externa neta que aportó 1,0 punto porcentual al avance interanual del PIB. Por su parte la demanda nacional moderó su aportación negativa al crecimiento desde –6,4 puntos porcentuales en 2009 a –1,2 puntos porcentuales en 2010.

El gasto en consumo privado cerró el año con un avance interanual del 1,3% después de un descenso de 4,3% en 2009. Por el contrario el consumo público estuvo marcado por un recorte medio anual del 0,7%, lo que refleja el esfuerzo de austeridad presupuestaria que esta realizándolo este sector.

En lo relativo a la inversión la formación bruta de capital fijo ralentizó su descenso en 2010, 7,6% con relación al del año anterior que fue del 16%. La suavización en dicha contracción fue motivada por el crecimiento de la inversión en bienes de equipo 1,8% frente a un descenso del 24,8% en el año anterior. Por su parte la inversión en construcción cayó un 11,1% en 2010 frente 11,9% en 2009 y otros productos 8,2% frente a 16,2% del año anterior.

Por el contrario el sector exterior, como ya se ha señalado anteriormente, ha contribuido positivamente al avance del PIB (1,0 punto porcentual), como en los dos años previos, aunque inferior a la del año 2009 (2,7 puntos porcentuales). El comportamiento de las exportaciones de bienes y servicios fue muy favorable, con un crecimiento del 10,3%. Este incremento es inferior a la última estimación de crecimiento del comercio mundial de bienes y servicios del Fondo Monetario Internacional (12%) pero supera holgadamente el avance de los mercados tradicionales españoles, además se debe señalar que en el año 2009 sufrieron un descenso del 11,6%. Por su parte, las importaciones se incrementaron en un 5,4%, tras la caída del año anterior de un 17,8%.

Desde el punto de vista de las ramas de actividad, el menor descenso (0,1%) en términos interanuales del PIB a precios constantes en 2010 se explica por el mayor vigor de la actividad en los servicios, la energía y la industria. El valor añadido bruto (VAB) de los servicios registró un crecimiento del 0,5% frente a la caída del 1% en 2009, el VAB de la energía creció un 3,0%, frente al descenso del 6,4 del año precedente y el VAB de la industria aumentó un 0,9% mientras que el año anterior bajó en un 13,6%. Por su parte el VAB de la construcción registró un descenso interanual en 2010 de 6,3% superior en una décima a la del año 2009. Los recortes implementados por el gobierno en obra pública y la continuidad del ajuste de la edificación explican el todavía abultado retroceso de la actividad constructora. El VAB de la agricultura y pesca también perdió un 1,3% frente al crecimiento de 1% que tuvo en 2009.

Por lo que se refiere a la evolución del mercado de trabajo en 2010, el empleo en la economía española continuo experimentando un cierto ajuste pero mucho menos acusado que el del año anterior, según la **Encuesta de Población Activa (EPA)**, en el cuarto trimestre de 2010 la tasa de paro se ha situado en el 20,3% lo que supuso un 1,5 puntos más que el año precedente.

Se destruyeron 237.700 empleos; por otra parte, el paro aumentó en 370.100 personas. Con ello, el año 2010 se cerró con 18.408.200 ocupados y 4.696.600 desempleados, lo que representa el citado 20,3% de la población activa, que alcanzó la cifra de 23.104.800 personas en diciembre (132.300 activos más que hace un año). En

relación con la temporalidad, casi un 24,8% de los asalariados tenían un contrato temporal a finales de 2010 esto resulta ser 0,3 puntos inferior a la registrada un año antes. Por otra parte, los empleos que se perdieron alcanzaron en la construcción 230.200 y en la industria 58.100 empleos mientras que la agricultura ganó 21.900 empleos y los servicios 28.600. Por último, de los 18.408.200 ocupados, el 16,8% eran trabajadores por cuenta propia y el restante 83,2% eran asalariados frente a unos porcentajes de 16,9% y 83,1% del año anterior.

Como resultado de todo lo anterior hay que destacar que en el conjunto del año 2010 la productividad por ocupado experimentó un crecimiento del 2,3% inferior en ocho décimas al registrado el año 2009 en el que creció un 3,1%.

Según los datos del Instituto Nacional de Empleo, el **paro registrado** se situó a finales de diciembre de 2010 en 4.231.600 personas. Con ello, el ejercicio se cierra con 182.500 parados más que a finales de 2009, lo que, en términos relativos, significa que el 18,30% de la población activa está registrada en las oficinas de empleo (2,0 puntos menos que la tasa de paro de la EPA).

El conjunto de los precios recogidos en el **Índice de Precios de Consumo** ha registrado un crecimiento del 3,0%. A lo largo del año, especialmente los grupos de medicina (–1,2%) y ocio y cultura (–1,1%) y en menor medida comunicaciones (0,7%) fueron los que más contribuyeron a la moderación de la inflación; en contraposición, Bebidas alcohólicas y tabaco (15,2%), Transportes (9,2%), vivienda (5,7%) y otros bienes y servicios (2,8%) y enseñanza (2,3%) fueron claramente inflacionistas.

La **inflación subyacente,** que corresponde a la inflación sin alimentos no elaborados y sin productos energéticos y que elimina la estacionalidad, aumentó un 1,5% en tasa interanual en el año 2010, la mitad menos que la inflación general.

El **Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) español de diciembre de 2010** se ha situado en una tasa interanual del 2,9%, 0,7 puntos más que para el conjunto de la Unión Económica Monetaria que donde se ha situado en 2,2%. El diferencial desfavorable ha venido creciendo a partir de junio como consecuencia fundamentalmente de los aumentos de la imposición indirecta en nuestro país (IVA e impuestos especiales sobre el tabaco).

Para el conjunto del año 2010, los precios del **grupo transporte** han situado su tasa interanual de diciembre en el 9,2%, muy superior al –3,9% registrado en diciembre de 2009. El efecto que sobre la actividad del transporte tuvo el aumento de costes de los carburantes y lubricantes se ha reflejado en el comportamiento de los precios de este grupo ya que las tasas interanuales en diciembre de 2010 de los productos energéticos y de carburantes y lubricantes, se han situado en 15,6% y 18,6%, respectivamente, (7,5% y 14,1% en diciembre de 2009).

El subgrupo de «automóviles» para el transporte personal registró una tasa de variación interanual en diciembre de 2010 de 3,0% frente al –6,5% registrado en diciembre de 2009.

Por su interés especial, se destaca a continuación el comportamiento de las clases que integran el subgrupo de los servicios de transporte:

- **Transporte por ferrocarril**

En el caso de los servicios públicos ferroviarios (tanto larga distancia como cercanías), en la fijación de cuyas tarifas tiene influencia predominante el Estado, presentan una variación interanual en diciembre de 2010 del 5,6% (4,6% en diciembre de 2009).

- **Transporte por carretera**

Respecto de estos servicios colectivos (urbanos e interurbanos), la tasa interanual de diciembre de 2010 se situó en el 2,2% (3,5% en diciembre de 2009), habiéndose concentrado en gran medida las subidas en los respectivos meses de enero.

- **Transporte aéreo**

Esta clase cerró el año 2009 con una tasa interanual del –1,2%, a través del año 2010 fue repuntando para situarse en diciembre de dicho año en 2,6%.

- **Otros servicios de transporte**

Los precios de los viajes marítimos o por otros medios distintos de los ya especificados, finalizaron en el año 2009 con una tasa interanual del 4,5% y en diciembre de 2010 dicha tasa subió a un 5,6%.

### 1.1.2. Los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2010

Tras la síntesis realizada sobre el panorama ofrecido acerca de la situación económica nacional, y antes de valorar el contexto del transporte y las infraestructuras en 2010, cabe comentar la evolución de los principales índices recogidos en la tabla 1.1.1.

En dicha tabla, se reflejan números índices de determinados parámetros económicos y de transporte y las infraestructuras en los últimos años. Partiendo del año 2006 y otorgándole al año 2000 una base 100, se obtienen los índices anuales que reflejan la evolución de las magnitudes más representativas.

De los índices económicos (escenario macroeconómico, empleo y precios), ya comentados en la primera parte de este informe, es importante reseñar que, en el período 2006-2011, ninguno se ha situado por debajo de 100 (evolución negativa), mientras que los que más han crecido han sido consumo público, 103%, seguido

de demanda interna, 69,6%, producto interior bruto a precios corrientes, 68,5%, consumo privado, 64,4% y las exportaciones, 52,2%.

Por lo que respecta a los índices específicos del transporte y las infraestructuras, en sus distintas modalidades, se puede destacar que la evolución en comparación con el año anterior es la siguiente:

Las inversiones totales en carreteras han disminuido un 26% en 2010. Las correspondientes a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento descendieron un 29,1% y las de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje, disminuyeron un 45,8% y las de las Comunidades Autónomas en un 19,1%.

La longitud de carreteras de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada), continúa creciendo (52,9% en 10 años), llegando la cifra a 15.965 kilómetros en 2010, con relación al año 2009 el crecimiento ha sido de 2,2%.

El parque de vehículos automóviles registra un crecimiento respecto al año anterior de un 0,7%, por clase de vehículo sigue creciendo a buen ritmo el parque de motocicletas 3,9%. Destacan también las matriculaciones de vehículos automóviles que han crecido un 3,2% este año después de las fortísimas bajadas de los dos últimos años.

La Red de Carreteras del Estado refleja decrementos anuales de tráfico que, en vehículos-km., se cifra en un –0,3% en el año 2010, habiendo descendido un –3,1% los vehículos pesados y con un incremento del 0,1% los ligeros, esto es sobre la red comparable con el año anterior. Por tipo de carretera hay que destacar que sobre la red comparable las autopistas de peaje han sufrido un descenso del -3,0% en el 2010 con relación a 2009 mientras que en Autopistas libres y Autovías hubo un crecimiento de 2,2%. Asimismo las toneladas-km. en la red del Estado han descendido en un 4,6% en 2010, esta tasa es 5 puntos menor que la que hubo el año anterior.

Las inversiones llevadas a cabo por RENFE y ADIF en 2010 descendieron en conjunto un 10,5%. Las realizadas por ADIF en infraestructura bajaron un 6,2% y las de material móvil realizadas por RENFE descendieron un 31,8%, con lo que el índice de inversiones se ha situado en el 1.218,6 (1.361,2 en 2009).

Los viajeros-km. totales transportados por RENFE han descendido en 2010 un 3,3% respecto a 2009.

Las toneladas-km. transportas por RENFE que no han dejado de bajar desde 2004 y con especial fuerza en 2009 (–28,4%), en el año 2010 han registrado una subida del 6,4%.

La flota española de transporte, medida en GT's, creció en 2010 un 8,1%, disminuyendo en 4 el número de buques; el Registro Especial de las Islas Canarias también se elevó un 10,6% en términos de GT's, aumentando en 4 el número de buques.

El tráfico portuario de mercancías en 2010 experimenta un crecimiento en las toneladas transportadas en cabotaje y en navegación exterior del 2,0% y 5,3% respectivamente.

Las inversiones en infraestructura marítima descendieron en 2010 un 8%.

En 2010, el tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles disminuyó un 0,3%, y el de pasajeros aumentó un 3,0%. El tráfico doméstico creció 1,3% y el internacional lo hizo en un 4,1%; el tráfico total regular aumentó un 3,7% y el no regular disminuyó, 3,4%.

Las inversiones en infraestructuras aeroportuarias descendieron en 2010 un 1,7%.

Independientemente de la síntesis realizada de los números índices citados, para valorar la representatividad del sector transporte y las infraestructuras en el conjunto nacional, se analizan una serie de magnitudes entre las que destaca el Valor Añadido Bruto (VAB). También, el gasto anual en transporte, la balanza de servicios de transporte, las inversiones en transporte e infraestructuras, la población ocupada en el sector, la energía consumida por el mismo y los tráficos de viajeros y mercancías, son indicadores que contribuyen a dar una idea de la importancia de estos sectores, así como de su situación actual.

La tabla 1.1.2 recoge el Valor Añadido Bruto a precios de mercado corrientes en millones de euros del año 2000, del sector transporte y sus diferentes modos en el período 2000-2009, estimados por el INE en la elaboración de la Contabilidad Nacional de España.

El conjunto del sector en 2009 obtuvo un VAB, a precios de mercado corrientes de 45.095 millones de euros; lo que representa un descenso del 1,3% con relación al del año anterior.

La participación del sector transporte ha sido, para el año 2009 del 8,3% en servicios de mercado esto es 3 décimas menos que el año 2008 y del 4,6% en el Valor Añadido Bruto nacional como en los últimos años.

En 2007, las cifras que se obtienen para los diferentes subsectores del sector transporte, en millones de euros corrientes, son las siguientes: transporte terrestre y transporte por tubería, 22.323 millones de euros; transporte marítimo, 1.168 millones de euros; transporte aéreo y espacial, 3.377 millones de euros; y, finalmente, las actividades anexas a los transportes y agencias de viajes alcanzan los 16.428 millones de euros.

Hay que tener en cuenta que la relación del VAB, a precios de mercado, depende notablemente del nivel de los precios de venta de la producción, mientras que en la valoración al coste de los factores se mide la parte de los costes producidos destinada a la retribución directa de los factores productivos. La diferencia entre ambas valoraciones radica en los impuestos netos, esto es la diferencia entre los impuestos ligados directamente a la producción y las subvenciones de explotación. En general, estas diferencias entre ambas valoraciones no son representativas, pero en el caso del sector del transporte sí lo son, debido a la existencia de importantes subvenciones, especialmente en el subsector ferroviario (tablas 1.1.3 y 1.1.4).

La tabla 1.1.5 recoge el gasto anual en transporte durante el año 2009 que proporciona la Encuesta Continua

de Presupuestos Familiares del INE. Con los datos correspondientes a dicho año se puede observar que el gasto anual medio por hogar fue de 30.411 euros en el año 2009 frente a 31.953 euros en el año 2008, correspondiendo 3.644 euros a transporte, lo que supone un 21,3% menos que el año anterior. En el año 2006 la Encuesta cambió la metodología que seguía en años anteriores.

Analizando la estructura de estos gastos, se observa que la participación en el total del gasto anual de la compra de vehículos para transporte personal fue de un 3,72% en 2009, mientras que en 2008 fue del 4,94%, así mismo, la participación en los gastos de utilización de vehículos representó un 7,03% (7,50% en 2008), y la participación en el pago de servicios de transporte se situó en un 1,23% en 2009, algo más alta que en 2008, que alcanzó un 1,22%. Como dato de interés, cabe indicar que cada español gastó en 2009 una media 11,58 euros/mes frente a la de 12,1 euros/mes en servicios de transporte, mientras que en la compra y utilización del vehículo privado gasta 101,83 euros/mes en lugar de 122,3 euros/mes que gastaba en 2008.

Por lo que respecta a la Balanza de Servicios de Transporte, en 2010 presentó un déficit de –111,3 millones de euros, después del superávit que hubo el año 2009 de 230,0 millones de euros, si bien este déficit ha sido de cuantía muy inferior al de 2008 de –1.027,3 millones de euros.

Sin embargo hay que resaltar que la estructura sigue siendo la misma y como es habitual el pasaje aéreo es el que presenta el mayor saldo positivo mientras que los fletes siguen siendo el mayor saldo negativo.

La tabla 1.1.7 recoge las inversiones realizadas en los distintos modos de transporte, tanto en infraestructuras como en material móvil. La inversión en transporte por carretera (infraestructura) fue, en 2010, de 6.802,48 millones de euros.

Para el conjunto de los ferrocarriles, la inversión realizada en 2010 fue de 8.929,95 millones de euros, un 9,4% menos que en 2009. Este descenso es consecuencia de las inversiones realizadas en la forma siguiente: RENFE operadora, disminuye en total un 31,8% (aumenta un 23,0% en «otras inversiones» y disminuye un 35,4% en material móvil); las de FF.CC. de vía estrecha, crecen en conjunto un 4,2% (aumentan un 11,2% las de infraestructuras y disminuyen un 1,5% las de material móvil); las realizadas por las Direcciones Generales de Transportes de las Comunidades Autónomas, también crecen un 11,4%; mientras que las llevadas a cabo por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias descendieron un 14,9% y las de el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) bajaron un 6,2%, si bien estas últimas fueron las de mayor cuantía con 5.400 millones de euros.

La inversión realizada en transporte marítimo, se situó en 1.314,97 millones de euros, un 8,0% menos que en el año anterior.

Asimismo, las inversiones de AENA en transporte aéreo descendieron globalmente un 1,7%, bajando un 2,6% las correspondientes a aeropuertos, y aumentaron un 8,5% las pertenecientes a navegación aérea. Sobre un total de 1.732,27 millones de euros, aeropuertos absorbió el 91,2% y navegación aérea un 8,8%.

En la tabla 1.1.8 se refleja la evolución de los precios de los productos petrolíferos en la Península y Illes Balears . El 9 de octubre de 1998 se liberalizaron los precios de las gasolinas, dejando de comercializarse la gasolina 92NO. El 1 de agosto de 2001 desapareció del mercado la gasolina «súper» con plomo de 97 IO.

En diciembre de 2009 el precio medio del barril de Breat estaba estabilizado alrededor de los 75 dólares, en marzo subió a los 80 dólares y en abril los 95 dólares para en mayo volver a los 75 dólares y en la segunda mitad de 2010 fue subiendo hasta superar a final de año los 90 dólares por barril.

En España como se puede observar en la tabla 1.1.8. el precio de la gasolina sin plomo subió en el primer trimestre para luego estabilizarse en el segundo y tercer trimestre y volver a subir a finales de año, y el gasóleo ha subido en términos generales durante todo el año. Así pues al terminar el año la gasolina sin plomo registra un aumento del 12,5% con relación al precio del año anterior y el gasóleo un aumento del 16,4%.

En la tabla 1.1.9 se recoge la población activa ocupada en el sector transporte público. En 2010 la clasificación por ramas de actividad económica se hace de acuerdo con el Censo Nacional de Actividades Económicas de 2009 y se estima también con esta clasificación el año 2008 para homogeneizar las cifras y poder hacer comparaciones.

En 2010 la población ocupada en el transporte público vuelve a sufrir una bajada, globalmente el descenso es del 1,3%. Por clases de transporte, el terrestre sufre un descenso del 3,8% y dentro del mismo lo que más cae es el transporte por ferrocarril 12,9%; sin embargo el transporte marítimo aumenta un 10,5% y, el transporte aéreo un 5,5%. Por último en las actividades anexas a los transportes (incluidas las agencias de viaje) se registra un crecimiento del 3,7%.

La tabla 1.1.10 recoge el consumo final energético por sectores económicos y tipos de energía, en cifras totales y para los derivados del petróleo, para la UE-27 y para España.

Con los datos de 2008, en España el sector transportes absorbe el 42,1% de la energía final consumida, seguido por «hogares y otros» con un 29,8% y por la industria con un 28,1%; por su parte, en la Europa de los 27 la mayor participación en el consumo final de energía es la de «hogares y otros» con un 40,8%, seguido del transporte con un 32,0% y la industria con un 27,7%. Se observa una diferente estructura en el consumo de energía final, destacando la diferencia de 11 puntos porcentuales entre el consumo de los hogares de la UE y de España (explicable en parte por el mejor clima español). También en el caso del transporte se observa una diferencia de 10,1 puntos porcentuales de mayor consumo en España, mientras que en la industria la diferencia se ha situado solo en 9 décimas.

Por tipo de energía consumida, el porcentaje de la eléctrica en España supera en 2,9 puntos porcentuales a el consumo en el conjunto de la UE. La participación del gas natural dentro del conjunto de la UE supera en 6,8 puntos porcentuales al consumo de España. Por último, en cuanto a los derivados del petróleo, España consume 12,6 puntos porcentuales más que la media de la Europa de los 27.

La distribución del consumo de energía por los distintos modos de transporte y su evolución en los años de 2006 a 2010 se recoge en la tabla 1.1.11. El total del consumo equivalente en terajulios (1TJ = 1 billón de julios), en 2010, fue de 1.858 millones, con un descenso de un 1,9% sobre 2009.

Por sectores, en 2010, el consumo en transporte por carretera bajó un 1,8%, esta disminución se debió sobre todo al descenso del consumo de gasolina 5,6%, y en menor medida al del gasóleo que bajó un 0,8%; el ferrocarril subió su consumo en un 0,01%; en el sector aéreo subió un 2,16%, en el sector marítimo bajó un 4,7% todo ello respecto al año anterior.

Si se analiza el consumo por tipo de combustible, se observa que el de las gasolinas de automoción disminuyó un 5,6%, y el gasóleo de automoción lo hizo en un 0,8%. Por su parte, el consumo de queroseno, de uso exclusivo para el transporte aéreo, subió un 2,2% respecto del año anterior. El de fuel (exclusivamente para transporte marítimo), bajó un 5,6% y el de la energía eléctrica aumentó 0,3%.

En relación con la producción del sector transporte, las tablas 1.1.12 y 1.1.13 recogen los tráficos de viajeros y mercancías interiores y las participaciones respectivas por modos de transporte. La información de carreteras está referida en 2010 a los 165.802 kilómetros, gestionados por el Estado, Comunidades Autónomas y Diputaciones.

Durante 2010 se registraron un total de 437.064 millones de viajeros-km. La participación del transporte por carretera fue del 90,5% (comprendiendo el transporte efectuado por motocicletas, turismos y autobuses). La participación del ferrocarril fue del 5,2%; la del transporte aéreo del 4,0%; y la del marítimo tan sólo del 0,3%.

En cuanto al tráfico interior de mercancías, en 2010, se realizaron 319.741 millones de toneladas-km. Por modos, la carretera participa con un 85,3%, el marítimo con un 12,2%, el ferrocarril con un 2,5% y el aéreo con una cifra inferior al 0,02%.

Hay que señalar que, respecto a 2009, en el tráfico interior de viajeros (medido en viajeros-km), decrece el tráfico por carretera, 3,6%, y también disminuye el tráfico por ferrocarril, 2,9% aéreo, y 4,2%; y se aumenta el marítimo 5,2%. En el tráfico de mercancías, medido en toneladas-km, disminuyen los tráficos por carretera, 4,7%, aéreo, 7,5% mientras que los tráficos por ferrocarril y marítimo aumentan en un 6,5% y un 2% respectivamente.

Con relación al transporte internacional de viajeros, las entradas en España de extranjeros y españoles residentes en el extranjero en 2010 crecieron un 1,8%, representando entre la carretera y el aéreo el 97,1% de las entradas. En términos relativos, disminuye el transporte por carretera, 0,6%, y marítimo 1,8%, mientras que el transporte aéreo crece un 4,7%, y el transporte ferroviario un 25,8% (tabla 1.1.14).

**Tabla 1.1.1.** Principales números índices económicos y del transporte e infraestructuras (base 2000 = 100)

| Índices | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. Índices económicos (Base 2000) | | | | | |
| Producto interior bruto a precios corrientes | 156,1 | 167,0 | 172,5 | 167,1 | 168,5 |
| Consumo privado | 149,8 | 160,2 | 164,9 | 158,0 | 164,4 |
| Consumo público | 163,7 | 178,4 | 195,8 | 205,1 | 203,3 |
| Formación bruta de capital fijo | 184,5 | 198,0 | 191,0 | 154,9 | 146,1 |
| Demanda interna | 163,2 | 176,0 | 180,4 | 168,1 | 169,6 |
| Exportaciones | 141,4 | 154,6 | 157,2 | 134,4 | 152,2 |
| Importaciones | 158,2 | 174,0 | 172,2 | 132,1 | 148,4 |
| Población activa | 120,9 | 124,3 | 128,0 | 129,0 | 129,3 |
| Población ocupada | 128,5 | 132,4 | 131,8 | 122,9 | 120,1 |
| Población parada | 73,9 | 73,7 | 104,2 | 166,9 | 186,3 |
| Precios de consumo (IPC) | 120,4 | 125,5 | 127,3 | 128,3 | 132,1 |
| Precios de consumo de transporte | 121,1 | 129,7 | 122,4 | 127,2 | 138,9 |
| Precios industriales (IPRI) | 118,5 | 122,8 | 130,7 | 126,3 | 130,3 |
| Precio gasolina 95 sin plomo (a 31 de diciembre) | 115,3 | 129,4 | 102,4 | 129,4 | 152,9 |
| Precio gasóleo (a 31 de diciembre) | 125,9 | 144,9 | 121,8 | 135,4 | 148,9 |
| 2. Índices transporte carretera | | | | | |
| Inversiones totales realizadas en carreteras | 176,0 | 162,7 | 169,7 | 194,1 | 143,6 |
| Longitud carreteras gran capacidad | 132,8 | 140,7 | 144,6 | 149,6 | 152,9 |
| Parque vehículos automoviles | 122,5 | 130,2 | 133,0 | 132,5 | 133,5 |
| Matriculaciones vehículos automoviles | 126,4 | 125,7 | 88,3 | 67,3 | 69,4 |
| Vehículos-km en la red del Estado | 123,1 | 127,0 | 122,7 | 120,3 | 117,8 |
| Vehículos-km en autopistas de peaje | 152,2 | 159,5 | 154,5 | 146,0 | 138,0 |
| Toneladas-km en la red del Estado | – | – | – | – | – |
| 3. Índices RENFE y ADIF | | | | | |
| Inversiones de RENFE y ADIF (1) | 957,3 | 1146,5 | 1304,7 | 1361,2 | 1218,6 |
| Viajeros-km totales | 109,1 | 107,5 | 118,9 | 116,8 | 113,0 |
| Viajeros-km larga distancia (2) | 120,4 | 120,4 | 149,2 | 153,4 | 148,2 |
| Viajeros-km media distancia (3) | 166,6 | 165,1 | 174,8 | 172,3 | 168,2 |
| Viajeros-km cercanías | 120,3 | 116,6 | 115,1 | 106,3 | 102,4 |
| Toneladas-km totales | 94,8 | 90,8 | 83,8 | 60,0 | 63,8 |
| 4. Índices transporte marítimo | | | | | |
| Inversiones en infraestructura marítima | 257,1 | 286,7 | 320,5 | 280,0 | 257,6 |
| Evolución de la flota española (GT) | 145,9 | 151,2 | 147,8 | 142,3 | 153,8 |
| Tráfico portuario cabotaje de mercancías | 121,2 | 127,2 | 119,7 | 106,7 | 108,8 |
| Tráfico portuario exterior de mercancías | 141,7 | 148,1 | 146,7 | 126,8 | 129,7 |
| 5. Índices transporte aéreo | | | | | |
| Inversiones infraestructuras aeronáuticas | 257,8 | 359,7 | 383,8 | 318,9 | 313,4 |
| Evolución flota aérea española | 123,0 | 122,3 | 101,8 | 90,1 | 88,3 |
| Viajeros tráfico interior | 141,1 | 153,8 | 142,3 | 130,9 | 132,6 |
| Viajeros tráfico internacional | 135,4 | 147,9 | 148,3 | 136,4 | 142,0 |

(1) Ver tabla 1.1.7.
(2) AVE-Largo recorrido sin la media distancia de alta velocidad.
(3) Media distancia incluye media distancia de alta velocidad.
Fuente: Síntesis de Indicadores Económicos (Ministerio de Economía y Hacienda) y Secretaría General Técnica (Ministerio de Fomento).

**Tabla 1.1.2.** Valor añadido bruto a precios básicos en el sector transportes. Precios corrientes (millones de euros. Base 2000)

| Concepto | 2000 | 2005 | 2007 | 2008 (P) | 2009 (A) |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte terrestre y transporte por tubería | 15.192 | 19.260 | 22.323,0 | | |
| Transporte marítimo | 739 | 981 | 1.168,0 | | |
| Transporte aéreo y espacial | 2.310 | 2.974 | 3.377,0 | | |
| Actividades anexas a los transportes y agencias de viajes | 9.470 | 14.001 | 16.428,0 | | |
| **Total del sector transportes** | **27.711** | **37.216** | **43.296** | **45.680** | **45.095** |
| Correos y telecomunicaciones | 14.044 | 19.040 | 20.791 | | |
| **Total del sector transportes y comunicaciones** | **41.755** | **56.256** | **64.087** | **66.921** | **65.958** |
| Servicios de mercado | 295.087 | 428.336 | 503.316 | 535.523 | 540.133 |
| Participación del sector transportes en servicios de mercado | | | | | |
| VAB a precios básicos | 9,4% | 8,7% | 8,6% | 8,5% | 8,3% |
| Participación del sector transportes en el VAB | 570.560 | 813.776 | 944.824 | 996.011 | 979.699 |
| PIB a precios de mercado | 4,9% | 4,6% | 4,6% | 4,6% | 4,6% |
| | 630.263 | 908.792 | 1.053.537 | 1.088.124 | 1.053.914 |

(P) Provisional.
(A) Avance.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Hacienda.

**Tabla 1.1.3.** Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2007. Precios corrientes (millones de euros. Base 2000)

| Concepto | Terrestre y tubería (1) | Marítimo | Aéreo y espacial | Servicios anexos; Agencias de viajes (2) | Correos y Telecomuni-caciones | Total Transportes y comunicaciones | Total Nacional |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Remuneración de asalariados | 10.821 | 422 | 2.038 | 8.439 | 5.920 | 27.640 | 502.182 |
| Excedente bruto de explotación | 11.535 | 766 | 1.347 | 7.935 | 14.659 | 36.242 | 441.918 |
| Impuestos netos ligados a producción | -33 | -20 | -8 | 54 | 212 | 205 | 724 |
| VAB a precios básicos | 22.323 | 1.168 | 3.377 | 16.428 | 20.791 | 64.087 | 944.824 |
| Consumos intermedios | 29.142 | 2.034 | 7.251 | 29.382 | 22.615 | 90.424 | 1.126.644 |
| Valor de la producción | 51.465 | 3.202 | 10.628 | 45.810 | 43.406 | 154.511 | 2.071.468 |

(1) Incluye transporte por ferrocarril.
(2) Incluye las actividades anexas a los transportes y las agencias de viajes.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Hacienda.

**Tabla 1.1.4.** Cuentas de producción y explotación en el transportes y las comunicaciones (año 2007 a 2009). Precios corrientes (millones de euros. Base 2000)

| Concepto | 2007 (P) | | 2008 (A) | | 2009 (A) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Total Ttes. y comunicaciones | Total Nacional | Total Ttes. y comunicaciones | Total Nacional | Total Ttes. y comunicaciones | Total Nacional |
| Remuneración de asalariados | 27.640 | 502.182 | 29.505 | 531.293 | 28.872 | 516.799 |
| Excedente bruto de explotación/Renta mixta | 36.242 | 441.918 | 37.157 | 463.250 | 36.781 | 460.711 |
| Impuestos netos ligados a producción | 205 | 724 | 259 | 1.468 | 305 | 2.189 |
| VAB a precios básicos | 64.087 | 944.824 | 66.921 | 996.011 | 65.958 | 979.699 |
| Consumos intermedios | 90.424 | 1.126.644 | – | 1.093.470 | – | 953.295 |
| Valor de la producción | 154.511 | 2.071.468 | – | 2.089.481 | – | 1.932.994 |

(P) Provisional.
(A) Avance.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Hacienda.

**Tabla 1.1.5.** Gasto anual en transporte (1) (año 2009)

| Concepto | Gasto anual (millones de euros) | Participación en el total del gasto anual | Gasto anual medio (euros) | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Por hogar | Por unidad de consumo | Por persona |
| Compra de vehículos para transporte personal | 19.315 | 3,72% | 1.132 | 642 | 423 |
| Gastos de utilización de vehículos | 36.502 | 7,03% | 2.139 | 1.213 | 799 |
| Pago de servicios de transporte | 6.366 | 1,23% | 373 | 211 | 139 |
| **Gasto total en transporte** | **62.183** | **11,98%** | **3.644** | **2.066** | **1.361** |
| Gasto total | 519.056 | 100% | 30.411 | 17.242 | 11.365 |

(1) En el año 2006 la Encuesta Continua de Presupuestos Familiares ha cambiado la metodología que seguía en años anteriores.
Fuente: Encuesta Continua de Presupuestos Familiares. Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Hacienda.

**Tabla 1.1.6.** Balanza de servicios de transporte (millones de euros)

| Concepto | 2008 | | | 2009 | | | 2010 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ingresos | Pagos | Saldo | Ingresos | Pagos | Saldo | Ingresos | Pagos | Saldo |
| Fletes | 5.446,7 | 9.916,3 | –4.469,6 | 4.624,4 | 7.359,4 | –2.735,0 | 5.366,5 | 8.496,7 | –3.130,2 |
| Pasajes | 5.611,0 | 4.409,3 | 1.201,7 | 4.445,7 | 3.813,2 | 632,5 | 4.974,6 | 4.510,7 | 463,9 |
| *Aéreos* | *5.400,8* | *4.306,5* | *1.094,3* | *4.315,4* | *3.727,0* | *588,4* | *4.862,8* | *4.431,2* | *431,6* |
| *Terrestres* | *23,5* | *12,1* | *11,4* | *19,6* | *12,7* | *6,9* | *24,4* | *23,2* | *1,2* |
| *Marítimos* | *186,7* | *90,7* | *96,0* | *110,7* | *73,4* | *37,3* | *87,4* | *56,3* | *31,1* |
| Servicios auxiliares | 5.430,9 | 3.190,3 | 2.240,6 | 4.774,0 | 2.441,5 | 2.332,5 | 5.313,0 | 2.758,0 | 2.555,0 |
| Total balanza de transportes | 16.488,6 | 17.515,9 | –1.027,3 | 13.844,1 | 13.614,1 | 230,0 | 15.654,1 | 15.765,4 | –111,3 |

Fuente: Banco de España.

**Tabla 1.1.7.** Inversiones realizadas en los distintos modos de transporte y en infraestructuras (millones de euros corrientes)

| Concepto | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte por carretera | | | | | |
| Infraestructura (1) | 7.707,17 | 8.037,93 | 9.194,96 | 6.802,48 | –26,0% |
| **Transporte ferroviario** | **8.233,77** | **9.181,63** | **9.854,26** | **8.929,95** | **–9,4%** |
| **RENFE Operadora** | **1.106,61** | **1.233,04** | **1.140,78** | **777,76** | **–31,8%** |
| *Material móvil* | *951,13* | *1.105,35* | *1.071,58* | *692,62* | *–35,4%* |
| *«Otras inversiones»* | *155,48* | *127,69* | *69,20* | *85,14* | *23,0%* |
| **FF.CC. de vía estrecha** | **462,67** | **417,26** | **368,36** | **383,77** | **4,2%** |
| *Infraestructura* | *254,24* | *225,76* | *165,10* | *183,57* | *11,2%* |
| *Material movil* | *208,43* | *191,50* | *203,26* | *200,20* | *–1,5%* |
| **D. G. Transportes CC.AA.** | **383,49** | **444,89** | **635,44** | **708,01** | **11,4%** |
| **D. G. de Infraestructuras Ferroviarias** | **1.574,99** | **1.704,89** | **1.949,22** | **1.659,72** | **–14,9%** |
| **Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)** | **4.706,01** | **5.381,55** | **5.760,46** | **5.400,69** | **–6,2%** |
| **Transporte marítimo** | **1.463,48** | **1.635,84** | **1.429,35** | **1.314,97** | **–8,0%** |
| Infraestructura (2) | 1.257,19 | 1.521,50 | 1.343,78 | 1.246,04 | –7,3% |
| Otras inversiones (3) | 206,29 | 114,34 | 85,57 | 68,93 | –19,4% |
| **Transporte aéreo (4)** | **1.988,26** | **2.121,47** | **1.762,72** | **1.732,27** | **–1,7%** |
| Aeropuertos | 1.860,58 | 1.968,19 | 1.622,08 | 1.579,67 | –2,6% |
| Navegación aérea | 127,68 | 153,28 | 140,64 | 152,60 | 8,5% |

(1) Incluye inversiones y gastos de conservación realizadas por la Dirección General de Carreteras, Diputaciones Provinciales, Cabildos Insulares, Comunidades Autónomas y Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje.
(2) Comprende las inversiones de Autoridades Portuarias y Puertos Menores de Comunidades Autónomas.
(3) Comprende las inversiones de la Dirección General de la Marina Mercante, y la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.
(4) Inversiones de AENA.
Fuente: Además de las reseñadas en las notas anteriores: RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Gobierno Vasco, Generalidad de Cataluña y Generalidad de Valencia.

**Tabla 1.1.8.** Evolución de los precios de productos petrolíferos (en Península y Illes Balears ) (1)

| Tipo de combustible | 2006 | | | | 2007 | | | | 2008 | | | | 2009 | | | | 2010 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1.º trim. | 2.º trim. | 3.º trim. | 4.º trim. | 1.º trim. | 2.º trim. | 3.º trim. | 4.º trim. | 1.º trim. | 2.º trim. | 3.º trim. | 4.º trim. | 1.º trim. | 2.º trim. | 3.º trim. | 4.º trim. | 1.º trim. | 2.º trim. | 3.º trim. | 4.º trim. |
| Gasolina (€/l) 95 IO sin plomo | 1,02 | 1,10 | 1,09 | 0,97 | 0,97 | 1,07 | 1,07 | 1,09 | 1,11 | 1,19 | 1,21 | 0,97 | 0,89 | 0,99 | 1,07 | 1,06 | 1,11 | 1,17 | 1,17 | 1,20 |
| Gasóleo (€/l) A | 0,96 | 1,00 | 1,00 | 0,93 | 0,93 | 0,96 | 0,98 | 1,04 | 1,08 | 1,23 | 1,24 | 1,01 | 0,86 | 0,89 | 0,94 | 0,96 | 1,01 | 1,08 | 1,09 | 1,12 |

(1) Precios medios trimestrales con IVA.
El 9-10-98 se liberalizaron los precios de las gasolinas, por lo que a partir de dicha fecha los precios que figuran son los del operador más significativo.
Fuente: Ministerio de Economía y Hacienda.

**Tabla 1.1.9.** Población activa ocupada en el sector transporte público (miles de personas) (1)

| Subsectores | 2006 | 2007 | 2008 (2) | 2009 (2) | 2010 (2) | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Transporte terrestre | 585,5 | 594,9 | 614,6 | 596,7 | 573,9 | –3,8% |
| *Transporte por ferrocarril* | *45,8* | *36,9* | *36,9* | *35,0* | *30,5* | *–12,9%* |
| *Otro tipo de Transporte terrestre* | *538,6* | *558,0* | *577,7* | *561,7* | *543,4* | *–3,3%* |
| Transporte marítimo, de cabotaje y por vías de navegación interiores | 17,6 | 20,3 | 21,5 | 16,2 | 17,9 | *10,5%* |
| Transporte aéreo y espacial | 58,7 | 57,2 | 52,5 | 49,3 | 52,0 | *5,5%* |
| Actividades anexas a los transportes; actividades de agencia de viajes | 197,0 | 216,1 | 209,7 | 192,5 | 199,7 | 3,7% |
| Total | **858,8** | **888,5** | **898,4** | **854,7** | **843,5** | **–1,3%** |

(1) Clasificación Nacional de Actividades Económicas. Año 1993.
(2) Clasificación Nacional de Actividades Económicas. Año 2009.
Fuente: Encuesta de Población Activa. Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Hacienda.

**Tabla 1.1.10.** Consumo final energético por sectores económicos y tipos de energía (Unión Europea y España)

| Concepto | UE 27 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2006 | | 2007 | | 2008 | |
| | Tep (miles) | % | Tep (miles) | % | Tep (miles) | % |
| Sectores económicos | | | | | | |
| Industria | 328.340 | 27,68% | 330.616 | 28,4% | 317.887 | 27,2% |
| Transportes | 372.191 | 31,38% | 376.826 | 32,4% | 374.270 | 32,0% |
| Hogares y otros | 485.594 | 40,94% | 457.391 | 39,3% | 476.478 | 40,8% |
| Consumo final | 1.186.125 | 100,0% | 1.164.833 | 100,0% | 1.168.635 | 100,0% |
| Tipos de energía | | | | | | |
| Derivados del petróleo | 498.121 | 42,0% | 483.947 | 41,5% | 484.336 | 41,4% |
| Gas natural | 268.495 | 22,6% | 259.261 | 22,3% | 260.477 | 22,3% |
| Electricidad | 242.796 | 20,5% | 244.502 | 21,0% | 245.534 | 21,0% |
| Otros | 176.713 | 14,9% | 177.123 | 15,2% | 178.288 | 15,3% |
| Consumo final | 1.186.125 | 100,0% | 1.164.833 | 100,0% | 1.168.635 | 100,0% |

| Concepto | España | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2006 | | 2007 | | 2008 | |
| | Tep (miles) | % | Tep (miles) | % | Tep (miles) | % |
| Sectores económicos | | | | | | |
| Industria | 25.785 | 26,8% | 27.907 | 28,2% | 26.773 | 28,1% |
| Transportes | 40.763 | 42,4% | 42.004 | 42,5% | 40.194 | 42,1% |
| Hogares y otros | 29.514 | 30,7% | 28.898 | 29,2% | 28.452 | 29,8% |
| Consumo final | 96.054 | 100,0% | 98.809 | 100,0% | 95.419 | 100,0% |
| Tipos de energía | | | | | | |
| Derivados del petróleo | 52.859 | 55,0% | 54.115 | 54,8% | 51.492 | 54,0% |
| Gas natural | 15.158 | 15,8% | 15.706 | 15,9% | 14.773 | 15,5% |
| Electricidad | 22.052 | 23,0% | 22.548 | 22,8% | 22.817 | 23,9% |
| Otros | 5.985 | 6,2% | 6.440 | 6,5% | 6.337 | 6,6% |
| Consumo final | 96.054 | 100,0% | 98.809 | 100,0% | 95.419 | 100,0% |

Tep: Tonelada equivalente de petróleo (41.868 Kilojulios PCI/kg).
Fuente: Eurostat. Anuario Estadístico. ENERGIA.

## Tabla 1.1.11. Energía consumida por los distintos modos de transporte

| Clase de energía | Años | Modos de transporte | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Carretera (1) | Ferrocarril | Aéreo (2) | Marítimo | Total | Incremento respecto al año anterior |
| Gasolina auto (miles t) | 2006 | 6.930,8 | | | | 6.930,8 | –4,5% |
| | 2007 | 6.687,6 | | | | 6.687,6 | –3,5% |
| | 2008 | 6.287,5 | | | | 6.287,5 | –6,0% |
| | 2009 | 6.004,9 | | | | 6.004,9 | –4,5% |
| | 2010 | 5.670,0 | | | | 5.670,0 | –5,6% |
| Gasóleo (miles t) | 2006 | 24.584,6 | 94,1 | | 2.243,7 | 26.922,4 | 4,9% |
| | 2007 | 25.826,9 | 88,8 | | 1.755,2 | 27.670,9 | 2,8% |
| | 2008 | 25.125,4 | 85,9 | | 1.554,7 | 26.766,0 | –3,3% |
| | 2009 | 23.784,8 | 80,7 | | 1.477,6 | 25.343,1 | –5,3% |
| | 2010 | 23.583,2 | 80,4 | | 1.471,3 | 25.134,9 | –0,8% |
| Fuel-oil (miles t) | 2006 | | | | 9.155,0 | 9.155,0 | –7,7% |
| | 2007 | | | | 7.818,6 | 7.818,6 | –14,6% |
| | 2008 | | | | 7.837,1 | 7.837,1 | 0,2% |
| | 2009 | | | | 7.739,5 | 7.739,5 | –1,2% |
| | 2010 | | | | 7.308,5 | 7.308,5 | –5,6% |
| Gasolina aviación (miles t) | 2006 | | | 9,2 | | 9,2 | 5,7% |
| | 2007 | | | 9,4 | | 9,4 | 2,2% |
| | 2008 | | | 8,3 | | 8,3 | –11,7% |
| | 2009 | | | 7,9 | | 7,9 | –4,8% |
| | 2010 | | | 6,6 | | 6,6 | –16,5% |
| Queroseno (miles t) | 2006 | | | 5.408,6 | | 5.408,6 | 4,4% |
| | 2007 | | | 5.707,3 | | 5.707,3 | 5,5% |
| | 2008 | | | 5.629,4 | | 5.629,4 | –1,4% |
| | 2009 | | | 5.132,8 | | 5.132,8 | –8,8% |
| | 2010 | | | 5.245,3 | | 5.245,3 | 2,2% |
| Gas licuado (miles t) | 2006 | 12,7 | | | | 12,7 | 0,8% |
| | 2007 | 12,2 | | | | 12,2 | –3,9% |
| | 2008 | 12,6 | | | | 12,6 | 3,3% |
| | 2009 | 15,7 | | | | 15,7 | 24,6% |
| | 2010 | 18,6 | | | | 18,6 | 18,5% |
| Electricidad (Gwh) | 2006 | | 2.372,2 | | | 2.372,2 | –0,8% |
| | 2007 | | 2.338,1 | | | 2.338,1 | –1,4% |
| | 2008 | | 2.557,7 | | | 2.557,7 | 9,4% |
| | 2009 | | 2.524,6 | | | 2.524,6 | –1,3% |
| | 2010 | | 2.533,1 | | | 2.533,1 | 0,3% |
| **Total equivalente en TJ (3)** | **2006** | **1.351.835,2** | **12.558,0** | **235.666,9** | **471.161,0** | **2.071.221,1** | **0,9%** |
| | **2007** | **1.394.279,2** | **12.208,9** | **248.668,9** | **395.509,6** | **2.050.666,7** | **–1,0%** |
| | **2008** | **1.346.939,2** | **12.874,4** | **245.233,3** | **387.706,8** | **1.992.753,6** | **–2,8%** |
| | **2009** | **1.277.544,7** | **12.534,5** | **223.614,1** | **380.413,0** | **1.894.106,3** | **–5,0%** |
| | **2010** | **1.254.501,4** | **12.552,2** | **228.452,4** | **362.473,0** | **1.857.979,0** | **–1,9%** |

(1) Corresponde al abastecimiento de todos los vehículos de carretera en territorio nacional.
(2) Comprende el suministro de productos energéticos a flotas extranjeras en los aeropuertos españoles, no los usos militares.
(3) Se han utilizado las equivalentes empleadas por el Centro de Estudios de la Energía (TJ=Terajulios).
Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, CORES, ADIF, FEVE, Generalidad de Cataluña, Generalidad de Valencia, Ferrocarriles del Gobierno Vasco y Compañías Privadas de Ferrocarril.

**Tabla 1.1.12.** Distribución del tráfico interior de viajeros según modos de transporte (millones de viajeros-km)

| Modos de transporte | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Reparto modal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Carretera (1) | 392.450 | 405.083 | 405.386 | 410.192 | 395.332 | 90,45% |
| Ferrocarril (2) | 22.105 | 21.857 | 23.968 | 23.597 | 22.908 | 5,24% |
| Aéreo (3) | 25.861 | 24.017 | 21.286 | 18.100 | 17.342 | 3,97% |
| Marítimo (4) | 1.519 | 1.612 | 1.517 | 1.409 | 1.482 | 0,34% |
| **Total** | **441.935** | **452.569** | **452.157** | **453.298** | **437.064** | **100,00%** |

(1) La información de carreteras está referida a los 165.802 km gestionados por el Estado, CC.AA. y Diputaciones a 31-12-2010.
(2) Comprende RENFE y Ferrocarriles de Vía Estrecha.
(3) Comprende el tráfico regular y no regular del Grupo IBERIA, incluye AIR EUROPA, SPANAIR y AIR NOSTRUM.
(4) Pasajeros entrados en cabotaje. No se incluye el pasaje correspondiente a bahía y tránsito.
Fuente: Dirección General de Aviacion Civil, Organismo Público Puertos del Estado, Dirección General de Carreteras, Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias (Ministerio de Fomento), RENFE Operadora, FEVE y Comunidades Autónomas.

**Tabla 1.1.13.** Distribución del tráfico interior de mercancías según modo de transporte (millones de toneladas-km) (1)

| Modos de transporte | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Reparto modal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Carretera (2) | 331.537 | 352.515 | 325.093 | 286.167 | 272.730 | 85,30% |
| Ferrocarril (3) | 11.592 | 11.116 | 10.279 | 7.391 | 7.872 | 2,46% |
| Marítimo (4) | 43.530 | 45.675 | 43.005 | 38.330 | 39.090 | 12,23% |
| Aéreo (5) | 86 | 77 | 70 | 53 | 49 | 0,02% |
| **Total** | **386.745** | **409.383** | **378.447** | **331.941** | **319.741** | **100,00%** |

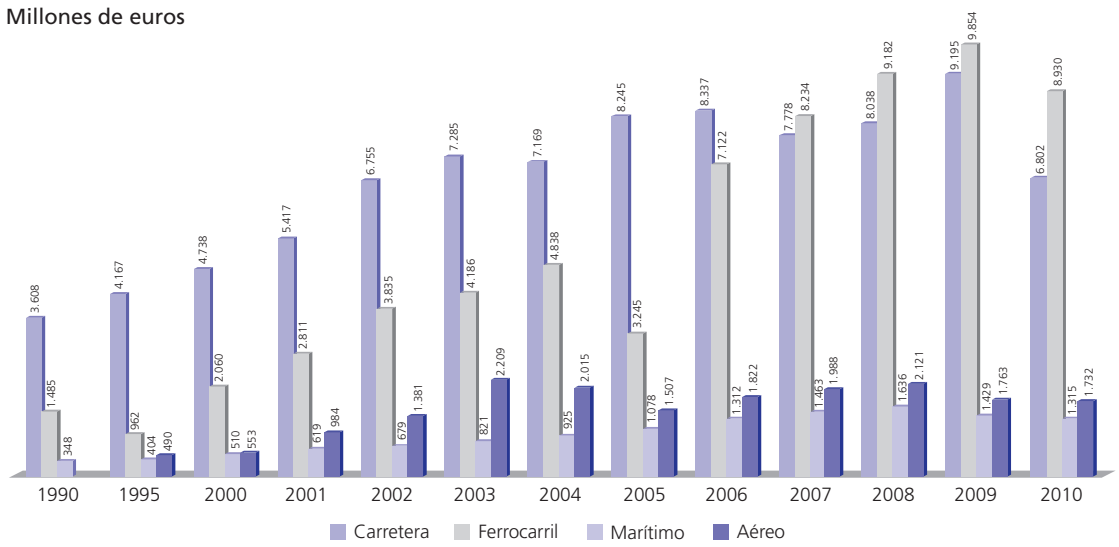
(1) Corresponde exclusivamente al transporte interurbano.
(2) La información de carreteras está referida a los 165.802 km gestionados por el Estado, CC.AA. y Diputaciones a 31-12-2010.
(3) Comprende RENFE y Ferrocarriles de Vía Estrecha.
(4) Incluye los tráficos con las provincias insulares.
(5) Incluye mercancías y correo del Grupo IBERIA.
Fuente: Dirección General de Carreteras, Organismo Público Puertos del Estado (Ministerio de Fomento), IBERIA, FEVE, Comunidades Autónomas, y RENFE Operadora.

**Tabla 1.1.14.** Transporte internacional de viajeros según modos de transporte (miles de viajeros)

| Modos de transporte | Entradas (1) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
| Carretera | 47.899 | 48.759 | 47.754 | 47.317 | 47.038 | –0,6% |
| Ferrocarril | 314 | 178 | 172 | 159 | 200 | 25,8% |
| Marítimo | 3.015 | 2.973 | 2.854 | 2.552 | 2.505 | –1,8% |
| Aéreo | 44.925 | 46.997 | 46.890 | 42.026 | 43.986 | 4,7% |
| **Total** | **96.153** | **98.907** | **97.670** | **92.054** | **93.729** | **1,8%** |

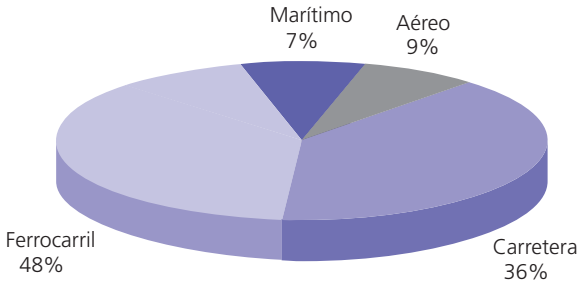
(1) Turistas extranjeros + excursionistas extranjeros.
Fuente: Secretaría de Estado de Turismo. Instituto de Estudios Turísticos. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

## Gráfico 1.1.1. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras



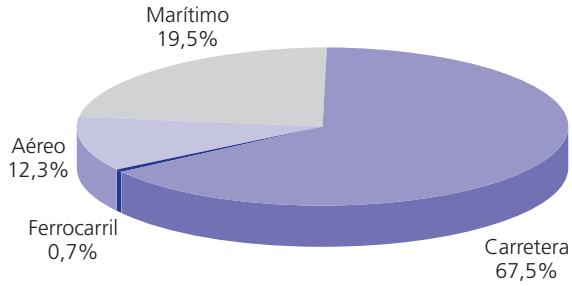

Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Fomento, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, Comunidades Autónomas.

## Gráfico 1.1.2. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras (año 2010)



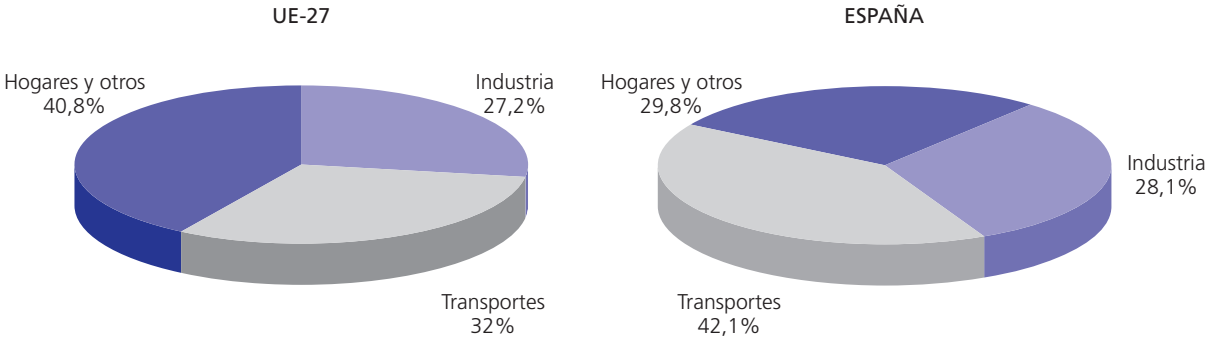

Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Mº de Fomento, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, Comunidades Autónomas.

## Gráfico 1.1.3. Energía consumida según modo de transporte (año 2010)



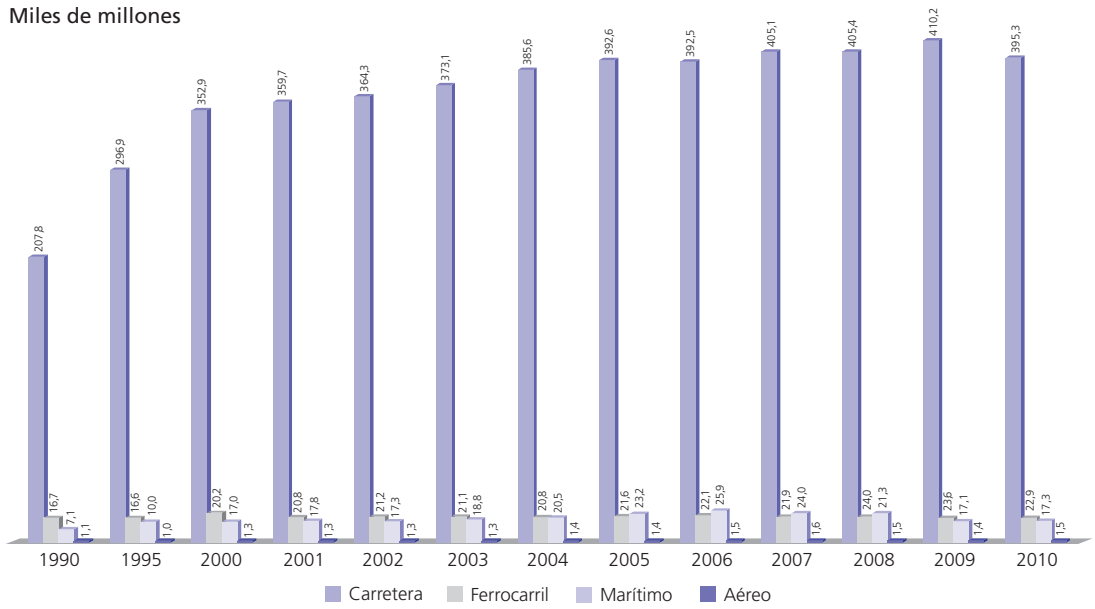

Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, CORES, ADIF, RENFE Operadora, FEVE, Compañías privadas de Ferrocarril, Comunidades Autónomas.

## Gráfico 1.1.4. Consumo final energético por sectores económicos. Año 2008 (España y UE)



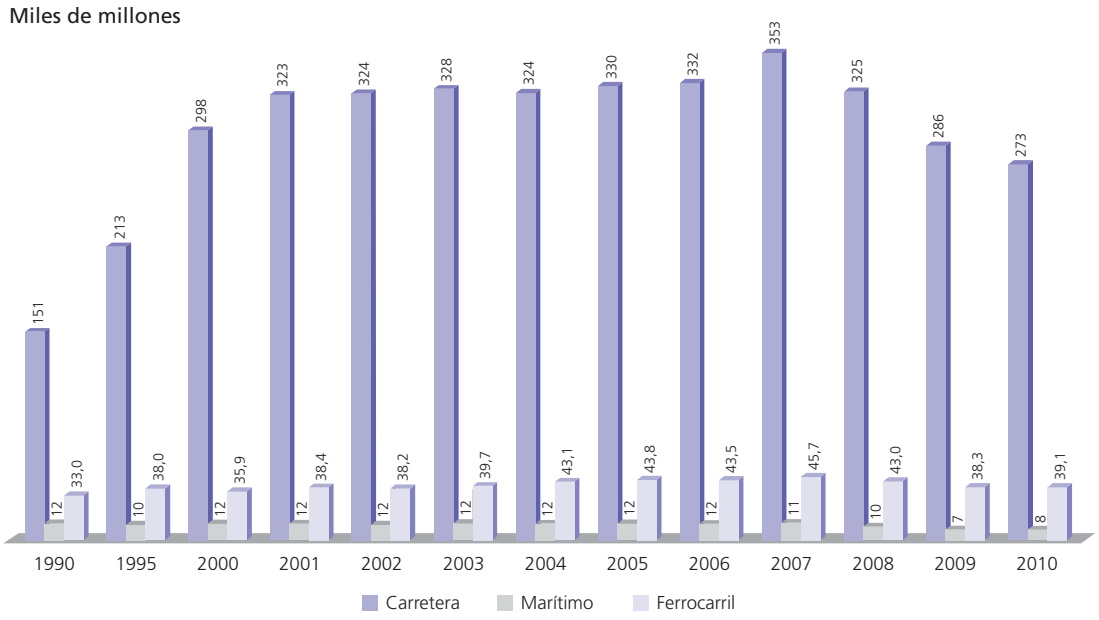

Fuente: Eurostat. Anuario Estadístico.

**Gráfico 1.1.5.** Distribución del tráfico interior interurbano de viajeros según modos de transporte (viajeros-km)




Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Mº de Fomento, RENFE Operadora, FEVE y Comunidades Autónomas.

**Gráfico 1.1.6.** Distribución del tráfico interior interurbano de mercancías según modo de transporte (toneladas-km)




Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Mº de Fomento, RENFE Operadora, FEVE, IBERIA, Comunidades Autónomas.

## 1.2. Transporte e infraestructuras de carretera

La longitud total de la red interurbana de carreteras a treinta y uno de diciembre de 2010 alcanzaba la cifra de 165.787 kilómetros. Esta red comprende autopistas de peaje, autopistas libres, autovías, carreteras de doble calzada y carreteras convencionales. No se incluyen las carreteras y calles en medio urbano, ni las carreteras o caminos agrícolas o forestales.

La inversión llevada a cabo por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento tuvo un descenso del 29,1% en relación con el año precedente. En la inversión total realizada en carreteras durante el año 2010 se produjo un descenso de 26,0%.

El número de vehículos automóviles matriculados ha sido de 1.298.809, con un incremento global del 3,2%.

En el ámbito normativo, el 15 de noviembre de 2006 se publicó en el Boletín Oficial del Estado, el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

El 28 de marzo de 2007 se publicó la Orden FOM /734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera.

Dicha Orden fue modificada por la Orden FOM /2185/2008, de 23 de julio, publicada el 25 de julio, por la que se flexibiliza la transmisión de autorizaciones, y se elimina la exigencia de contar con un número determinado de conductores.

Se continúa, así, el proceso ya iniciado en el año 1999 de ir aproximando las condiciones exigidas para acceder al mercado de transportes, sean cuales fueren las características de la actividad que pretenda desarrollar la empresa transportista y su ámbito de actuación. En este sentido, se universaliza el ámbito nacional para todas las autorizaciones de transporte de mercancías y se aproxima el alcance y contenido de los requisitos cuyo cumplimiento es necesario para la obtención de las distintas modalidades de autorizaciones de transporte público.

El 11 de diciembre de 2008, el Boletín Oficial del Estado publicó la Orden FOM/3591/2008 de 27 de noviembre, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera, al objeto de fomentar la formación de los profesionales, promoviendo que se realicen cursos especializados sobre la materia.

El 30 de noviembre de 2009 aparece publicada en el Boletín Oficial del Estado la Orden FOM/3218/2009, de 17 de noviembre, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad, con el objeto de que se puedan retirar del sector buena parte de los profesionales autónomos de edad avanzada que normalmente simultanean la dirección de sus empresas como empresarios autónomos con la conducción del vehículo con que prestan sus servicios.

El 30 de diciembre de 2009, se publicó la Orden FOM/3509/2009, de 23 de diciembre, por la que se establece un régimen transitorio para la rehabilitación de las autorizaciones de transporte de mercancías por carretera, que modifica el artículo 25 de la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, debido a la crisis que atraviesa el sector, provocada principalmente por la caída de la actividad como consecuencia de la ralentización general de la economía española.

En la citada orden se establece entre otras que «todas las autorizaciones de transporte público caducadas por falta de visado durante el año 2010, podrán ser rehabilitadas por el órgano competente para su expedición, si así se solicita antes del 1 de enero de 2012 y se aporta la documentación exigida.

Destacar la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías por la que se actualiza el régimen jurídico de dicho contrato, tanto por lo que se refiere al transporte por carretera como por ferrocarril.

El 5 de agosto de 2010, el Boletín Oficial del Estado publicó el Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

El Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, habilita al Ministro de Fomento, en su disposición adicional primera, para exigir una determinada titulación o formación específica al profesorado que imparta los cursos mediante los que se obtienen dicha formación y cualificación; por tal motivo, el 8 de octubre el Boletín Oficial del Estado publicó la Orden FOM/2607/2010, de 1 de octubre, por la que se establecen los requisitos que deben cumplir los formadores que impartan los cursos de cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

El 31 de diciembre, el Boletín Oficial del Estado publicó la Orden FOM/3386/2010, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías.

### 1.2.1. Infraestructuras

Al finalizar 2010, la longitud total de la red interurbana de carreteras, tabla 1.2.1, alcanzaba la cifra de 165.787 kilómetros, superior en 371 kilómetros, a la existente el año anterior.

Las longitudes de la Red a cargo del Estado (RCE) 2010, son el resultado de un inventario completo realizado en la Red, además de las longitudes que recogen los tramos principales, hay 3.438 enlaces con una longitud de ramales de 4.339 kilómetros.

La red a cargo del Estado aumenta en 100 kilómetros, con los datos del nuevo inventario de carreteras a 31 de diciembre de 2010, y las redes de las Comunidades Autónomas lo hacen en 436 kilómetros. El mayor incremento de kilómetros, se aprecia, para la red de las Comunidades Autónomas en las autovías y autopistas libres con un 4,5% de crecimiento, 110 kilómetros, alcanzando 2.546 kilómetros de longitud, la red de autopistas de peaje correspondiente a las Comunidades Autónomas desciende en 28 kilómetros con lo que su longitud total es de 322 kilómetros al finalizar el año. En cuanto a autovías y autopistas libres, las de la red a cargo del Estado aumentan en 147 kilómetros con respecto a 2009, alcanzando la cifra de 8.132 kilómetros, un 1,8% más. Las autopistas de peaje de la red a cargo del Estado aumentan en 5 kilómetros alcanzando un total de 2.498 kilómetros de longitud. Las carreteras de doble calzada pasaron de 618 a 619 las de responsabilidad del Ministerio de Fomento, mientras aumentan 77 kilómetros las de las Comunidades Autónomas.

La lectura de estas cifras pone de manifiesto que los esfuerzos de inversión en infraestructuras han ido dirigidos tanto en la red a cargo del Estado como en las de competencia de las Comunidades Autónomas, hacia las autovías y autopistas libres.

El resumen global de la red de carreteras de gran capacidad está recogido en la tabla 1.2.2 en la que se observan incrementos en «Autovías y autopistas libres» de un 2,4%, y en «Carreteras de doble calzada», del 6,5% mientras que las «Autopistas de peaje» disminuyen en un 0,8%. El total de carreteras de gran capacidad experimentó en 2010 un crecimiento medio del 2,2%.

La inversión total realizada en carreteras en el periodo considerado, tabla 1.2.3, alcanza la cifra de 6.802 millones de euros, con un descenso del 26% respecto a las inversiones realizadas el año anterior. En el año 2010 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento invirtió 2.839 millones de euros lo que supone un descenso del 29,1% respecto al ejercicio anterior, en tanto que las Comunidades Autónomas, invirtieron 2.859 millones de euros con un descenso del 23,6%. Por su parte la inversión realizada por las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje fue de 484 millones de euros, un 45,8% menor que en el año 2009.

Las inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento en el año 2010, figuran en la tabla 1.2.4. En el Programa de inversión 453-B de creación de infraestructuras de carretera ha disminuido un 35,4%, destaca el descenso de las inversiones destinadas a autovías que disminuyeron en un 44,4%, sin embargo las destinadas a actuaciones en acondicionamiento descendieron sólo un 10,2%. En el Programa 453-C de conservación y explotación de carreteras el descenso ha sido del 16,3%.

En la tabla 1.2.5. se recogen los resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje, hay que señalar que las cifras de 2010 no son comparables con las del año anterior ya que no recoge los ingresos y gastos de la sociedad segregada de ACESA: INVICAT. Si dicha segregación no se hubiese producido los ingresos hubiesen descendido un 1,2% respecto al año anterior, los gastos de explotación habrían caído un 5% y los resultados antes de impuestos serían 654.553,5 (miles de euros) lo que supondría un descenso del 22,1% respecto al año 2009.

## 1.2.2. Parque y estructura empresarial

En la tabla 1.2.6 figuran los datos del parque de vehículos existente al finalizar 2010. El total de vehículos automóviles alcanza la cifra de 31.086.035 unidades, con un aumento del 0,7% sobre los existentes a finales de 2009.

En cuanto al parque de turismos, alcanza la cifra de 22.147.455 con 163.970 vehículos más en circulación que en el año 2009, lo que supone un aumento del 0,7%. Es importante el apartado correspondiente a motocicletas que experimenta un crecimiento del 3,9% y un aumento de 100.808 unidades. Los tractores industriales sin embargo experimentan un descenso del 3,5%. Los camiones y furgonetas descendieron un 0,6% con una bajada de 32.234 unidades, y los autobuses y microbuses bajan un 0,3%, lo que supone 218 unidades menos.

En «vehículos remolcados» en su conjunto aumentaron en 2010 produciéndose un alza en el apartado de remolques de 3,5% mientras los semirremolques, disminuyen un 1,2%, todo ello respecto a 2009.

Sin embargo, la evolución del sector, en el año que se analiza, queda más claramente definida a la vista de las matriculaciones efectuadas durante el año 2010, que figuran en la tabla 1.2.7. El total de vehículos automóviles matriculados, alcanzó la cifra de 1.298.809 unidades con un aumento global del 3,2%. La matriculación de turismos ascendió a 1.000.000 de vehículos lo que supone un incremento anual del 3,0%.

Las matriculaciones de camiones y furgonetas aumentaron en 2010, experimentando un alza del 6,3% con un total de 145.093 matriculaciones 8.660 unidades más que el año precedente.

Los tractores industriales alcanzan un total de 7.196 matriculaciones con un incremento del 24,6%. La matriculación de remolques experimenta un descenso de 2,0% y las de los semirremolques aumentaron en un 13,6%.

También se manifiesta un pequeño ascenso en las matriculaciones de motocicletas el 0,8%, con 1.122 unidades más que el año precedente.

Los autobuses y microbuses alcanzaron las 2.593 matriculaciones con una bajada del 12,6%; hay que hacer constar que en estos vehículos se incluyen tanto los destinados a transporte urbano como los de transporte interurbano.

En cuanto a la estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera en vehículos de más de

nueve plazas incluido el conductor, cuyos datos figuran en la tabla 1.2.8, se observa un aumento del 1,7% en el número de empresas, alcanzando la cifra de 3.759 frente a las 3.697 del año anterior. Por tamaño de empresas, se aprecia un aumento generalizado excepto en las pequeñas de 2 a 5 autobuses que han seguido bajando.

En la tabla 1.2.9, indicadora de la estructura empresarial del transporte público discrecional de viajeros con vehículos de hasta nueve plazas incluido el conductor (taxis), se observa un aumento del número de empresas que pasan de 61.145 a 62.766 con un incremento del 2,7%, y en el número de vehículos que suman la cifra de 66.079 con un incremento del 3,1%. Este aumento del número de empresas se produce, en diferentes proporciones: las empresas con un solo taxi, suben en 1.372 unidades; las empresas con un número de vehículos entre 2 y 5, aumentan en 243, y las empresas con un número entre 6 y 20 taxis, aumentaron en seis unidades; se mantiene la nueva empresa creada en 2005, con más de 20 taxis.

La tabla 1.2.10, refleja la evolución del parque de vehículos de mercancías de servicio público, provistos de la correspondiente autorización de transporte, según el tipo de vehículo y radio de acción de la citada autorización. En la misma se observa un descenso de los vehículos pesados de ámbito nacional que alcanzan al finalizar 2010 la cifra de 227.883 unidades, inferior en un 12,5% a la del año anterior. Los vehículos rígidos descendieron un 13,7%, lo que suponen 14.251 menos vehículos de este tipo. Los tractores MDP bajaron un 11,7% quedándose en 137.889 vehículos, con una disminución de 18.337 unidades.

En el apartado correspondiente a vehículos pesados provistos de autorización de ámbito comarcal y autonómico, la tabla sigue mostrando un descenso del parque de un 10,2% quedando formado por 7.306 vehículos. Los tractores MDP disminuyen en un 9,8% y los vehículos rígidos en un 10,3%.

En el ámbito local y provincial, el descenso es del 0,8%, con caídas tanto de vehículos con tracción propia como de los vehículos rígidos que experimentan descensos del 0,8% y 1,6% respectivamente. El total de vehículos pesados de ámbito local y provincial alcanza la cifra de 903 unidades, 7 menos que el año anterior. El descenso se debe básicamente al cambio de normativa a partir del año 2006.

Con los datos anteriores, se llega a un descenso de 12,4% en el total del parque de vehículos pesados de transporte público de mercancías por carretera con 236.106 vehículos, con caidas del 11,7% en el apartado de tractores MDP, que se quedan en 139.357 unidades. También los vehículos rígidos que totalizan 96.733 unidades, tienen un descenso del 13,4%.

El parque de vehículos ligeros de mercancías provistos de autorización de transporte de servicio público, experimenta un descenso del 13,3% respecto al año anterior con la cifra de 88.320 vehículos de los cuales 82.944 pertenecen al ámbito nacional; el resto corresponden a los de ámbito comarcal y autonómico y a los de ámbito local y provincial. Debe tenerse en cuenta que la nueva normativa para la concesión de esta clase de autorizaciones, dispone que las nuevas que se otorguen tendrán ámbito nacional.

En cuanto al parque de vehículos de mercancías de servicio privado, tabla 1.2.11, en el apartado correspondiente al ámbito nacional se observa un aumento del 4,2%, pasando de 109.556 vehículos en 2009 a 114.117 al finalizar 2010. Este aumento se produce por el efecto de la nueva normativa en vigor por la que todos los vehículos de servicio privado han pasado a tener ámbito nacional y por tanto este apartado se ha visto engrosado con los vehículos que anteriormente tenían o habrían tenido un ámbito más reducido y qué algunos vehículos pesados de servicio privado han pasado a tener autorización de servicio público. Los vehículos pesados de ámbito nacional de tracción propia experimentan un aumento similar; debido a que los tractores-MPC se incrementan en un 5,6% y los vehículos rígidos-MPC en un 4,0%.

En el ámbito comarcal y autonómico por las razones antes expuestas, y al quedar solamente los vehículos provistos de autorizaciones de transporte expedidas por las Comunidades Autónomas, en virtud de sus propias competencias, los vehículos pesados experimentaron un descenso del 3,0%, alcanzando valores absolutos importantes, y los de ámbito local y provincial disminuyen en un 5,6%.

El apartado Total de vehículos pesados es el que ofrece una idea de la situación real de los vehículos pesados autorizados para realizar servicio privado. Se observa un aumento global del 3,9% debido al incremento en el mismo porcentaje de los vehículos con tracción propia y dentro de éstos, el aumento de los Tractores-MPC que alcanza un 5,6% respecto al año anterior. La rúbrica vehículos rígidos-MPC experimenta también un aumento del 3,6%. El parque total de vehículos pesados autorizados para realizar servicio privado alcanza la cifra de 119.539 vehículos de los que 119.522 son de tracción propia, de éstos, 15.614 corresponden a vehículos tractores MPC y 103.908, a vehículos rígidos.

Los vehículos ligeros autorizados para realizar servicio privado descendieron globalmente en un 0,9%, debido al descenso del parque de este tipo de autorizaciones tanto en el ámbito comarcal y autonómico como en el ámbito local y provincial que disminuyeron en un 2,3% y un 37,0% respectivamente, y que superó el aumento del 6,8% en las autorizaciones de ámbito nacional con relación al año anterior.

La tabla 1.2.12, muestra la estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. En general ha disminuido el número de empresas de radio nacional en todos los tamaños considerados, y el número total de empresas también disminuye y pasa de 72.632 a 67.504, ya que también se ha producido un descenso en las empresas de radio local y comarcal en todos los tamaños excepto en las empresas de un solo vehículo y en el radio comarcal en las de más de 41 y menos de 60 vehículos. El número total de vehículos pasa de 300.083 en

2009 a 262.298 en 2010. Los vehículos por tamaño de empresas disminuyen en las categorías consideradas. El número medio de vehículos pesados autorizados para la prestación de servicio público de mercancías por empresa, ha pasado a ser de 4,13 vehículos por empresa en 2009 a 3,89 vehículos por empresa en 2010.

### 1.2.3. Tráficos

La tabla 1.2.13, muestra los datos relativos al tráfico, en millones de vehículos-kilómetro, en la red interurbana de carreteras según titularidad.

El tráfico total en el conjunto de las redes de carreteras, por tipo de vía, se recoge en la tabla 1.2.14.

La tabla 1.2.14bis, que es complementaria de la 1.2.14, recoge el tráfico en las redes de carreteras medido en IMD (Intensidad Media Diaria), siendo la unidad estudiada los vehículos/día.

En la tabla 1.2.15, se recoge el tráfico, longitud total recorrida, en la red de carreteras, por tipo de vía y provincia.

En la tabla 1.2.16, figura el tráfico en la red de carreteras del Estado según la clase de vehículo. El total del tráfico real ha experimentado un descenso del 0,3%, el tráfico de vehículos ligeros ha aumentado un 0,1% y los vehículos pesados han descendido en un 3,1%, estas variaciones se obtienen sobre *la red comparable* en los años 2009 y 2010. Se han mejorado los aforos de los vehículos ligeros, desagregando en turismos y derivados, de forma que las magnitudes actuales son más representativas.

El tráfico en el conjunto de la red de carreteras a cargo del Estado, por tipo de carretera, se contiene en la tabla 1.2.16.1.

La tabla 1.2.16.2, que complementa la 1.2.16.1, recoge los datos de tráfico IMD (Intensidad Media Diaria) en la red de carreteras del Estado por tipo de vía. El tráfico como ya se ha señalado anteriormente no es comparable con el año anterior al haberse realizado un nuevo inventario de carreteras en el que la longitud ha pasado de 25.633 km. en 2009 a 25.733 km. en 2010. Teniendo en cuenta solo el tráfico sobre la red comparable de los dos años, sin considerar inauguraciones, cesiones o tramos con alteración de tráfico por cambio de red, tenemos que el decrecimiento real del trafico en el total de la red de carreteras del Estado ha sido del 0,3%, dentro de estas en las Autopistas de peaje el descenso ha sido del 3%, en doble calzada y en la red convencional la caída ha sido del 3,1% y 0,5% respectivamente, sin embargo en Autopista libre y Autovía ha habido un crecimiento real del 2,2%.

El transporte de viajeros según clase de vehículo y de mercancías en el conjunto de las redes de carreteras se recoge en la tabla 1.2.17, con un descenso del 3,6% para los viajeros-km.; por tipo de vehículo los turismos bajaron un 2,5% y los autobuses descendieron un 10,8%, solo crecieron las motocicletas un 2,0%; las mercancías por su parte cayeron en un 4,7% con relación al año anterior y solo sobre la red comparable.

La tabla 1.2.17.1 recoge el tráfico en la red de carreteras del Estado, referido a viajeros-kilómetro y toneladas-kilómetro resultantes. En cuanto al transporte de viajeros el volumen de tráfico alcanza la cifra de 203.586 millones de viajeros-kilómetro, correspondiendo 31.997 millones a viajeros transportados en autobús, y 170.152 a viajeros-kilómetro en turismo. En el transporte de mercancías se han alcanzado 170.406 millones de toneladas-kilómetro, 4,6% menos que el año anterior.

El transporte interior de mercancías en vehículos pesados y referido exclusivamente a operaciones interurbanas, figura en la tabla 1.2.18, poniéndose de manifiesto un descenso general tanto en toneladas como en toneladas-kilómetro del transporte interior, aunque hay que señalar que la distancia media aumenta ya que disminuyen más las toneladas que las toneladas-kilómetro. Las toneladas transportadas por cuenta propia disminuyen en un 10,8%, y las toneladas-kilómetro descendieron en un 7,4%. En el transporte por cuenta ajena se manifiesta también un descenso del 6,5% en las toneladas transportadas, así como un descenso menor del 2,4% en las toneladas-kilómetro. En cualquier caso y en números absolutos, las toneladas transportadas por cuenta propia han disminuido en 22,9 millones, y por cuenta ajena bajaron en 66,2 millones; las toneladas-kilómetro resultantes también descendieron, pasando de 11.656 millones a 10.798 para el servicio por cuenta propia, y para el servicio por cuenta ajena de 136.148 millones a 132.834.

En la tabla 1.2.19.1 se muestra la distribución de velocidades por tipo de vía y ámbito en la red de carreteras del Estado en el año 2010.

En la tabla 1.2.19.2 se indica la distribución mensual de mortalidad y velocidades en autopistas libres y autovías en el año 2010.

En las tablas 1.2.19.3 y 1.2.19.4 se señala la distribución de velocidades de vehículos ligeros en la red de carreteras del Estado en autovías y en carreteras convencionales.

Las tablas 1.2.20 y 1.2.21 son complementarias de la 1.2.18 y expresan los resultados de la explotación de los datos obtenidos de la Encuesta Nacional Permanente de Mercancías por Carretera. Su estructura permite conocer los flujos origen-destino de las mercancías transportadas entre las distintas Comunidades Autónomas, así como el tráfico intracomunitario tanto en miles de toneladas (tabla 1.2.20) como en millones de toneladas-kilómetro (tabla 1.2.21). Del examen de las mismas se observa que el mayor número de toneladas transportadas corresponde a transportes realizados con origen en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, con casi 37 millones de toneladas, seguida de Comunidad Valenciana 34,6, y la Generalidad de Cataluña y Castilla y León con 33,8 y 32,6 respectivamente. En los destinos destaca la Comunidad Autónoma de Andalucía con 215,6 millones de toneladas, 224,8 en Cataluña, 167,7 en la Comunidad Valenciana, 123,7 en Castilla y León y 115,8 en Galicia. Sin embargo, en cuanto a toneladas transportadas procedentes de otras Comunidades Autónomas, es Madrid con 41 millones de toneladas la que ocupa el primer lugar seguida de los casi

36,7 de la Comunidad Valenciana, los 30,8 de Cataluña y 28,5 de Castilla-La Mancha. Respecto a las toneladas-kilómetro transportadas indican igualmente la mayor importancia del transporte realizado íntegramente en cada Comunidad Autónoma, si bien disminuye su importancia con relación al procedente de otras Comunidades, ya que los recorridos de los primeros son, por regla general, inferiores a los de los segundos. En cualquier caso debe tenerse en cuenta que la Encuesta, que afecta a una red distinta de la del Estado, utiliza exclusivamente datos de los vehículos de más de 3,5 toneladas de carga útil y considera solamente aquellas operaciones de transporte que implican cambio de término municipal, conjunto de circunstancias que representan en mayor medida el transporte nacional, ya que incluye un ámbito mayor. Esta distinta metodología justifica las diferencias observadas con los datos obtenidos de la red de aforos.

### 1.2.4. Tarifas

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento, facultan a la Administración para establecer tarifas en los transportes públicos y las actividades auxiliares y complementarias justificadas por razones de ordenación del transporte vinculadas a la necesidad de proteger la posición tanto de los usuarios como de los transportistas, a fin de asegurar el mantenimiento y continuidad de los servicios y para que la prestación de éstos se realice en las condiciones económicas adecuadas.

El Real Decreto 1136/1997, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, señala que los transportes públicos de mercancías no estarán sometidos a tarifas obligatorias, salvo que sean establecidas por las Comunidades Autónomas con carácter de «máximas», según previene la Ley Orgánica 5/1987. El citado Real Decreto 1136/1997 se ajusta en materia tarifaría a los criterios liberalizadores establecidos en materia de política general de precios por el Real Decreto-Ley 7/1996.

Los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera permanentes y de uso general, se prestan bajo el régimen de concesión administrativa y sus modificaciones tarifarias se realizan anualmente mediante revisión individualizada. El artículo 80 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, establece que «dentro del segundo trimestre de cada año, la Administración procederá a una revisión de carácter general de las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera en régimen de concesión», la cual se ajustará a las siguientes reglas:

> Dicha revisión tendrá como fundamento la modificación de los precios calculados como la variación anual de la media de los datos publicados por el INE en el año natural anterior de los índices de precios al consumo, sobre la misma medida del año precedente, y la modificación del número de viajeros-kilómetro realizado en cada concesión en el año natural anterior, en relación con la misma magnitud correspondiente al año precedente.
>
> — A estos efectos, la revisión se realizará calculando el coeficiente C mediante la expresión:
>
> $$C = 1 + \Delta IPC_{medio} - X$$
>
> — donde $\Delta IPC_{medio}$ figurará en tanto por uno con el signo que corresponda y el valor de X viene dado por:
>
> $$X = 1/100\ [(vkm_r - vkm_{r-1}) / vkm_{r-1}]$$
>
> donde vkmr se referirá al año natural anterior a la revisión y $vkm_{r-1}$ al año inmediatamente anterior a aquel, estando en todo caso limitado su valor por la siguiente fórmula expresada en porcentaje
>
> $$0 \leqslant X \leqslant 1$$
>
> — El coeficiente C se aplicará a las tarifas vigentes en cada una de las concesiones ($T_{t-1}$) de forma que la tarifa revisada ($T_t$) para cada momento sea:
>
> $$T_t = T_{t-1} \cdot C$$

El $\Delta IPC_{medio}$ para el año 2010 de la revisión de las tarifas efectuadas en el segundo trimestre del año y que entraron en vigor el 1 de julio de 2010 fue:

$$\Delta IPC_{medio} = -0{,}0029$$

En función de lo expuesto, desde el 1 de julio de 2010, las tarifas han tenido un decremento del 0,9971% minoradas en la productividad de cada concesión medidas en viajeros-kilómetro. La elección del final del segundo trimestre en vez del principio como en años anteriores, como fecha para efectuar la revisión de tarifas obedecía a la confección de los nuevos cuadros de precios modificados por esa revisión y a la vez por el incremento del impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) que en esa fecha pasaba del 7% al 8%.

Finalmente la Orden FOM/207/2009, de 26 de enero, (BOE 10 de febrero), estableció el régimen tarifario correspondiente a los servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo de hasta nueve plazas incluido el conductor, en la que se fija como precio máximo el de 0,51 euros por kilómetro recorrido o fracción, 12,92 euros el importe máximo por hora de espera y un mínimo de percepción de 2,82 euros.

El precio por kilómetro recorrido o fracción para servicios nocturnos y domingos y festivos de ámbito nacional, autonómico o local, 0,61 euros. Esta tarifa se aplicará a los servicios nocturnos que se presten entre las 23 horas y las 6 horas en días laborables, y a los servicios que se presten desde las 0 horas hasta las 24 horas en domingo y festivo de ámbito nacional, autonómico y local.

### 1.2.5. Actividad internacional

Durante 2010 y al amparo de las autorizaciones otorgadas como consecuencia de acuerdos bilaterales suscritos por España, se realizaron, al igual que en años anteriores, operaciones de transporte con países del área europea, norteafricana, y del próximo oriente. La totalidad de las autorizaciones contingentadas, expedidas a transportistas de mercancías españoles, figuran en la tabla 1.2.22, que incluye además las consideradas «fuera de contingente», así como las de cooperación entre empresas, figura ésta, que solamente se emplea en nuestras relaciones con el Reino de Marruecos.

Los países de la Unión Europea exigen un tratamiento aparte, ya que desde el primero de enero de 1993 las operaciones de transporte internacional de mercancías se encuentran liberalizadas en éste área, tras pasar por un periodo de contingentación escalonada.

El número de copias de licencias expedidas a transportistas españoles por la UE que les faculta para la realización de transporte internacional ascendió a 100.809 con un incremento del 1,9% sobre las concedidas el año anterior en el que alcanzaron 98.935 copias de licencias. La tabla 1.2.23 incluye dichas autorizaciones, así como las relativas a los países miembros de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) que para 2010 ascendieron a 139 con un descenso del 2,1%.

Finalmente en la tabla 1.2.24 se recogen los datos correspondientes al transporte internacional de viajeros por carretera, realizado por transportistas españoles en el ámbito de la Unión Europea, transporte que se encuentra liberalizado desde hace algunos años. El conjunto de este transporte aumenta en el año 2010, ya que las licencias vigentes al finalizar el año 2010 son 2.220 frente a 2.218 que había el año anterior, esto supone un aumento del 0,1% y las copias son 12.917 en el año 2010 lo que también supone un incremento del 13,3% frente a las 11.405 que había en 2009. El salto cuantitativo en la emisión de licencias comunitarias se debe a que estas caducan cada 5 años. En los servicios discrecionales, en lo que respecta a autorizaciones, el descenso fue de un 0,08%, así mismo en los viajes realizados, el descenso ha sido de algo más de 0,08%.

## Tabla 1.2.1. Longitud de la red interurbana de carreteras. Año 2010 (kilómetros)

| Autonomías | Red a cargo del Estado (1) | | | | Red Comunidades Autónomas | | | | Red Diputaciones Provinciales y Cabildos | Red total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Autopistas de peaje | Autovías y autopistas libres | Carretera de doble calzada (2) | Otras carreteras | Autopistas de peaje | Autovías y autopistas libres | Carretera de doble calzada (2) | Otras carreteras | Todas las carreteras | |
| Andalucía | 197 | 1.376 | 136 | 1.590 | 0 | 817 | 110 | 9.455 | 9.804 | 23.485 |
| Aragón | 157 | 542 | 64 | 1.722 | 0 | 6 | 9 | 5.655 | 3.328 | 11.483 |
| Asturias | 22 | 306 | 10 | 464 | 0 | 66 | 4 | 4.129 | -- | 5.001 |
| Illes Balears | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.151 | 2.151 |
| Canarias | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.462 | 4.462 |
| Cantabria | 0 | 218 | 2 | 349 | 0 | 0 | 0 | 1.994 | 0 | 2.563 |
| Castilla-La Mancha | 239 | 1.300 | 34 | 2.103 | 0 | 236 | 0 | 8.465 | 7.256 | 19.633 |
| Castilla y León | 280 | 1.636 | 91 | 3.501 | 0 | 277 | 18 | 10.988 | 15.934 | 32.725 |
| Cataluña | 463 | 335 | 37 | 944 | 169 | 233 | 96 | 5.453 | 4.326 | 12.056 |
| Extremadura | 0 | 576 | 41 | 965 | 0 | 92 | 36 | 3.746 | 3.735 | 9.191 |
| Galicia | 273 | 465 | 79 | 1.458 | 54 | 169 | 15 | 5.192 | 9.865 | 17.570 |
| Madrid | 144 | 505 | 9 | 106 | 0 | 104 | 212 | 2.254 | 0 | 3.334 |
| Murcia | 115 | 256 | 6 | 144 | 0 | 156 | 97 | 2.954 | 0 | 3.728 |
| Navarra | 39 | 0 | 0 | 0 | 99 | 218 | 24 | 3.566 | 0 | 3.946 |
| País Vasco | 83 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.115 | 4.198 |
| Rioja, La | 119 | 40 | 3 | 246 | 0 | 0 | 3 | 1.423 | 0 | 1.834 |
| Valencia | 367 | 577 | 105 | 865 | 0 | 172 | 149 | 2.515 | 3.614 | 8.364 |
| Ceuta y Melilla | 0 | 0 | 2 | 27 | 0 | 0 | 1 | 33 | -- | 63 |
| **Total** | **2.498** | **8.132** | **619** | **14.484** | **322** | **2.546** | **774** | **67.822** | **68.590** | **165.787** |

(1) Datos provisionales del nuevo inventario de carreteras a 31-12-2010.
Además de estas longitudes que recoge los tramos principales, hay 3.438 enlaces con una longitud de ramales de 4.339 km.
(2) Doble calzada sin mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

## Tabla 1.2.2. Longitud de carreteras de gran capacidad (kilómetros)

| Tipo de carretera | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 (1) | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Autopistas de peaje | 2.815 | 2.972 | 2.997 | 3.016 | 2.991 | –0,8% |
| Autovías y autopistas libres (2) | 9.258 | 10.041 | 10.520 | 11.005 | 11.271 | 2,4% |
| Carreteras de doble calzada | 1.799 | 1.676 | 1.587 | 1.599 | 1.703 | 6,5% |
| **Total carreteras especiales** | **13.872** | **14.689** | **15.104** | **15.620** | **15.965** | **2,2%** |

(1) Datos provisionales.
(2) Autovías y autopistas libres, conforme a lo establecido en el Reglamento General de Carreteras.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.3.** Inversiones realizadas en carreteras (miles de euros cada año) (1)

| Organismos | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Dirección General de Carreteras | 3.374.561 | 3.581.696 | 3.655.846 | 4.003.415 | 2.839.306 | –29,1% |
| Comunidades Autónomas | 3.079.380 | 3.098.106 | 3.333.850 | 3.741.454 | 2.859.066 | –23,6% |
| Andalucía | 636.914 | 631.796 | 767.231 | 615.269 | 448.714 | –27,1% |
| Aragón | 67.653 | 48.631 | 49.406 | 31.978 | 32.005 | 0,1% |
| Asturias | 136.261 | 126.265 | 130.951 | 164.569 | 136.325 | –17,2% |
| Illes Balears | – | – | – | – | – | – |
| Canarias | – | – | – | – | – | – |
| Cantabria | 72.300 | 69.293 | 82.965 | 57.519 | 41.893 | –27,2% |
| Castilla-La Mancha | 138.480 | 133.076 | 168.068 | 293.472 | 437.067 | 48,9% |
| Castilla y León | 289.826 | 266.733 | 266.565 | 242.186 | 211.148 | –12,8% |
| Cataluña | 385.400 | 323.800 | 338.330 | 768.750 | 319.728 | – |
| Extremadura | 114.548 | 122.568 | 130.222 | 151.751 | 88.910 | –41,4% |
| Galicia | 301.295 | 333.407 | 325.274 | 398.756 | 290.059 | –27,3% |
| Madrid | 160.429 | 168.894 | 155.664 | 93.129 | 154.506 | 65,9% |
| Murcia | 97.865 | 142.767 | 147.233 | 129.758 | 117.904 | –9,1% |
| Navarra | 166.228 | 122.803 | 136.935 | 138.961 | 94.857 | –31,7% |
| País Vasco | 342.617 | 398.986 | 419.048 | 472.530 | 347.808 | –26,4% |
| Rioja, La | 26.795 | 27.983 | 30.588 | 25.845 | 32.725 | 26,6% |
| Valencia | 137.972 | 177.648 | 181.640 | 155.104 | 101.155 | –34,8% |
| Ceuta y Melilla | 4.797 | 3.456 | 3.730 | 1.877 | 4.262 | 127,1% |
| Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares | 578.854 | 574.301 | 574.250 | 556.448 | 620.023 | 11,4% |
| Total Entes Territoriales | 3.658.234 | 3.672.407 | 3.908.100 | 4.297.902 | 3.479.089 | –19,1% |
| Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje (2) | 1.304.359 | 453.065 | 473.977 | 893.640 | 484.085 | –45,8% |
| Total | 8.337.154 | 7.707.168 | 8.037.923 | 9.194.957 | 6.802.480 | –26,0% |

(1) Con la excepción de las sociedades concesionarias, las inversiones incluyen los gastos realizados en conservación. Para aquéllas, las cifras de inversión incluyen los gastos financieros intercalares.
(2) Cifras estimadas. No incluyen las inversiones en la autopista de Navarra.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.4.** Inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (millones de euros)

| Programas (1) | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Total | 3.375 | 3.582 | 3.656 | 4.003 | 2.839 | –29,1% |
| Programa 453-B. Total | 2.529 | 2.599 | 2.545 | 2.673 | 1.726 | –35,4% |
| *Autovías* | 1.911 | 1.851 | 1.616 | 1.913 | 1.064 | –44,4% |
| *Acondicionamiento* | 289 | 343 | 508 | 236 | 212 | –10,2% |
| *Act. medio urbano* | 329 | 405 | 421 | 524 | 450 | –14,1% |
| Programa 453-C | 846 | 983 | 1.111 | 1.330 | 1.113 | –16,3% |

(1) 453-B: Programa de creación de infraestructura de carreteras.
453-C: Programa de conservación y explotación de carreteras.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.5.** Resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas (miles de euros) (1)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 (5) | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ingresos | 1.655.961,1 | 1.804.086,6 | 1.786.838,7 | 1.764.737,1 | 1.636.637,2 | –7,3% |
| Gastos de explotación | 429.835,9 | 484.436,1 | 452.425,6 | 449.092,2 | 398.833,4 | –11,2% |
| Resultados y deterioro de inmovilizado (2) | 5.032,8 | –1.517,0 | –47.190,8 | –2.562,3 | –95.321,1 | 3620,1% |
| Dotación amortización autopista (3) | 220.070,0 | 241.582,0 | 348.347,7 | 379.972,4 | 380.207,5 | 0,1% |
| Resultados financieros (4) | –7.743,9 | –54.066,9 | –100.082,2 | –92.377,9 | –161.874,7 | 75,2% |
| Resultados antes de impuestos | 1.003.344,1 | 1.022.484,6 | 838.792,4 | 840.732,3 | 600.400,5 | –28,6% |

(1) Excluidas las concesionarias de titularidad autonómica. En 2007, se incluyeron tres nuevas sociedades concesionarias en explotación: Autopista Madrid-Toledo, Aucosta y Ciralsa.
(2) Hasta la entrada en vigor del plan general de contabilidad (PGC) aprobado por Real Decreto 1514/2007: Resultados extraordinarios.
(3) Hasta la entrada en vigor del PGC: dotación al fondo de reversión.
(4) Hasta la entrada en vigor del PGC:Gastos financieros netos.
(5) En las cifras de 2010 se han eliminado los ingresos y los gastos de la sociedad segregada de ACESA: INVICAT cuyas cifras corresponden a las de la concesion depediente de la Generalidad de Cataluña que explotaba ACESA antes de la segregacion. Sin dicho efecto las variaciones de ingresos y resultados 10/09, hubieran sido –1,2 por 100 y –22,1 por 100 respectivamente.
Fuente: Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje. Ministerio de Fomento.

## Tabla 1.2.6. Parque de vehículos de carretera (1)

| Clase de vehículo | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Motocicletas (2) | 2.058.022 | 2.311.346 | 2.500.819 | 2.606.674 | 2.707.482 | 3,9% |
| Turismos | 21.052.559 | 21.760.174 | 22.145.364 | 21.983.485 | 22.147.455 | 0,7% |
| Camiones y furgonetas | 4.910.257 | 5.140.586 | 5.192.219 | 5.136.214 | 5.103.980 | –0,6% |
| Autobuses y microbuses | 60.385 | 61.039 | 62.196 | 62.663 | 62.445 | –0,3% |
| Tractores industriales | 204.094 | 212.697 | 213.366 | 206.730 | 199.486 | –3,5% |
| Otros vehículos (3) | 768.744 | 832.615 | 855.260 | 860.203 | 865.187 | 0,6% |
| **Total vehículos** | **29.054.061** | **30.318.457** | **30.969.224** | **30.855.969** | **31.086.035** | **0,7%** |
| Remolques | 126.069 | 137.323 | 146.136 | 146.181 | 151.330 | 3,5% |
| Semiremolques | 254.078 | 267.536 | 272.493 | 266.659 | 263.343 | –1,2% |

(1) Datos referidos a 31 de diciembre de cada año.
(2) Corresponde a motocicletas con cilindrada igual o superior a 50 cc y motocarros.
(3) La categoría «Otros vehículos» no incluye los matriculados con placa de matriculación vehículo especial, con placa de remolque y semiremolque o con placa de ciclomotor.
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

## Tabla 1.2.7. Vehículos de carretera matriculados (1)

| Clase de vehículo | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Motocicletas (2) | 274.918 | 285.633 | 221.772 | 139.908 | 141.030 | 0,8% |
| Turismos | 1.660.627 | 1.633.806 | 1.185.438 | 971.177 | 1.000.010 | 3,0% |
| Camiones y furgonetas | 397.561 | 396.370 | 220.539 | 136.433 | 145.093 | 6,3% |
| Autobuses y microbuses | 3.847 | 4.216 | 3.869 | 2.967 | 2.593 | –12,6% |
| Tractores industriales | 21.088 | 23.180 | 16.343 | 5.774 | 7.196 | 24,6% |
| Otros vehículos (3) | 6.615 | 6.896 | 3.052 | 2.522 | 2.887 | 14,5% |
| **Total vehículos automóviles** | **2.364.656** | **2.350.101** | **1.651.013** | **1.258.781** | **1.298.809** | **3,2%** |
| Remolques | 12.211 | 12.358 | 10.350 | 7.156 | 7.013 | –2,0% |
| Semiremolques | 17.807 | 19.482 | 13.531 | 4.603 | 5.228 | 13,6% |

(1) Comprende los vehículos matriculados de fabricación nacional, de importación y procedentes de subasta.
(2) Corresponde a motocicletas con cilindrada igual o superior a 50 cc y motocarros.
(3) La categoría «Otros vehículos» no incluye los matriculados con placa de matriculación vehículo especial, con placa de remolque y semiremolque o con placa de ciclomotor.
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

## Tabla 1.2.8. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera

| Concepto | Tamaño de las empresas | | | | | | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pequeñas | | | | Medianas | | Grandes | | | | |
| | con 1 autocar | | de 2 a 5 autocares | | de 6 a 20 autocares | | más de 20 autocares | | | | |
| | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 10/09 |
| **Número de empresas (1)** | **572** | **580** | **1.295** | **1.280** | **1.431** | **1.475** | **399** | **424** | **3.697** | **3.759** | **1,7%** |
| De las cuales: | | | | | | | | | | | |
| – Autorización VR | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | — |
| – Autorización VD | 572 | 580 | 1.295 | 1.280 | 1.427 | 1.471 | 394 | 419 | 3.688 | 3.750 | 1,7% |
| – Ambas autorizaciones | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 5 | 5 | 9 | 9 | 0,0% |
| **Número total de autocares** | **572** | **580** | **4.519** | **4.479** | **14.728** | **15.225** | **21.099** | **22.075** | **40.918** | **42.359** | **3,5%** |
| De los cuales: | | | | | | | | | | | |
| – Autorización VR | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 11 | 268 | 268 | 279 | 279 | 0,0% |
| – Autorización VD | 572 | 580 | 4.519 | 4.479 | 14.717 | 15.214 | 20.831 | 21.807 | 40.639 | 42.080 | 3,5% |
| – Autorización Servicio Privado | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — |
| **Autocares por empresa** | **1,0** | **1,0** | **3,5** | **3,5** | **10,3** | **10,3** | **52,9** | **52,1** | **11,1** | **11,3** | **1,8%** |

(1) Corresponde a empresas que, al menos, poseen un autocar con autorización para prestar un servicio público de viajeros por carretera (autorización VR o VD).
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.9.** Estructura empresarial del transporte público discrecional de viajeros con vehículos de nueve o menos plazas (taxis) (tarjeta VT)

| Concepto | Tamaño de las empresas | | | | | | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | con 1 taxi | | de 2 a 5 taxis | | de 6 a 20 taxis | | más de 20 taxis | | | | |
| | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 10/09 |
| Número de empresas (1) | 58.980 | 60.352 | 2.129 | 2.372 | 35 | 41 | 1 | 1 | 61.145 | 62.766 | 2,7% |
| Número de taxis | 58.980 | 60.352 | 4.744 | 5.315 | 333 | 390 | 22 | 22 | 64.079 | 66.079 | 3,1% |
| Número total de plazas | 300.237 | 307.615 | 25.801 | 28.888 | 1.923 | 2.225 | 151 | 143 | 328.112 | 338.871 | 3,3% |
| Plazas por taxi | 5,1 | 5,1 | 5,4 | 5,4 | 5,8 | 5,7 | 6,9 | 6,5 | 5,1 | 5,1 | 0,2% |
| Taxis por empresa | 1,0 | 1,0 | 2,2 | 2,2 | 9,5 | 9,5 | 22,0 | 22,0 | 1,0 | 1,1 | 0,5% |

(1) Corresponde a empresas que, al menos, posean un vehículo de 9 o menos plazas con autorización para prestar un servicio público de viajeros por carretera. (Autorizacion VT).
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.10.** Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio público, según tipo de vehículo y radio de acción

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Vehículos pesados, ámbito nacional** | **159.384** | **233.469** | **257.166** | **260.471** | **227.883** | **–12,5%** |
| Semirremolque | 0 | 0 | 0 | 0 | | – |
| Vehículos tracción propia | 159.384 | 233.469 | 257.166 | 260.471 | 227.883 | –12,5% |
| Tractores | 117.099 | 152.064 | 154.119 | 156.226 | 137.889 | –11,7% |
| *Tractor-MDP* | *117.099* | *152.064* | *154.119* | *156.226* | *137.889* | *–11,7%* |
| *Tractor-TD* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | – |
| Rígido-MDP | 42.285 | 81.405 | 103.047 | 104.245 | 89.994 | –13,7% |
| **Vehículos pesados, ámbito comarcal + autonómica** | **33.483** | **18.115** | **8.187** | **8.152** | **7.320** | **–10,2%** |
| Semirremolque | 16 | 16 | 14 | 14 | 14 | 0,0% |
| Vehículos tracción propia | 33.467 | 18.099 | 8.173 | 8.138 | 7.306 | *–10,2%* |
| Tractores | 11.390 | 4.477 | 1.422 | 1.380 | 1.245 | *–9,8%* |
| *Tractor-MDP* | *11.387* | *4.474* | *1.419* | *1.378* | *1.243* | *–9,8%* |
| *Tractor-TD* | *3* | *3* | *3* | *2* | *2* | *0,0%* |
| Rígido-MDP | 22.077 | 13.622 | 6.751 | 6.758 | 6.061 | –10,3% |
| **Vehículos pesados, ámbito local + provincial** | **47.920** | **17.483** | **1.035** | **910** | **903** | **–0,8%** |
| Semirremolque | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | – |
| Vehículos tracción propia | 47.920 | 17.483 | 1.035 | 910 | 903 | *–0,8%* |
| Tractores | 16.324 | 4.517 | 256 | 221 | 225 | *1,8%* |
| *Tractor-MDP* | *16.324* | *4.517* | *256* | *221* | *225* | *1,8%* |
| *Tractor-TD* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | – |
| Rígido-MDP | 31.596 | 12.966 | 779 | 689 | 678 | *–1,6%* |
| **Total vehículos pesados** | **240.787** | **269.067** | **266.388** | **269.533** | **236.106** | **–12,4%** |
| Semirremolque | 16 | 16 | 14 | 14 | 14 | 0,0% |
| Vehículos tracción propia | 240.771 | 269.051 | 266.374 | 269.519 | 236.092 | –12,4% |
| Tractores | 144.813 | 161.058 | 155.797 | 157.827 | 139.359 | –11,7% |
| *Tractor-MDP* | *144.810* | *161.055* | *155.794* | *157.825* | *139.357* | *–11,7%* |
| *Tractor-TD* | *3* | *3* | *3* | *2* | *2* | *0,0%* |
| Rígido-MDP | 95.958 | 107.993 | 110.577 | 111.692 | 96.733 | –13,4% |
| **Total vehículos ligeros (P.M.A. > 2 t)** | **97.786** | **107.692** | **97.868** | **101.839** | **88.320** | **–13,3%** |
| Ámbito nacional | 93.643 | 103.249 | 92.327 | 95.970 | 82.944 | –13,6% |
| Ámbito comarcal + autonómica | 4.111 | 4.408 | 5.521 | 5.849 | 5.357 | –8,4% |
| Ámbito local + provincial | 32 | 35 | 20 | 20 | 19 | –5,0% |

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.11.** Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio privado, según tipo de vehículo y radio de acción

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Vehículos pesados, ámbito nacional** | **143.173** | **125.799** | **125.873** | **109.556** | **114.177** | **4,2%** |
| Semirremolque | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | – |
| Vehículos tracción propia | 143.173 | 125.799 | 125.873 | 109.556 | 114.177 | 4,2% |
| *Tractor-MPC* | *19.256* | *17.135* | *16.866* | *14.558* | *15.378* | *5,6%* |
| *Rígido-MPC* | *123.917* | *108.664* | *109.007* | *94.998* | *98.799* | *4,0%* |
| **Vehículos pesados, ámbito comarcal + autonómica** | **4.142** | **5.145** | **5.540** | **5.229** | **5.073** | **–3,0%** |
| Semirremolque | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | – |
| Vehículos tracción propia | 4.142 | 5.145 | 5.540 | 5.229 | 5.073 | –3,0% |
| *Tractor-MPC* | *192* | *280* | *304* | *225* | *236* | *4,9%* |
| *Rígido-MPC* | *3.950* | *4.865* | *5.236* | *5.004* | *4.837* | *–3,3%* |
| **Vehículos pesados, ámbito local + provincial** | **376** | **315** | **308** | **306** | **289** | **–5,6%** |
| Semirremolque | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 0,0% |
| Vehículos tracción propia | 359 | 298 | 291 | 289 | 272 | –5,9% |
| *Tractor-MPC* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | – |
| *Rígido-MPC* | 359 | 298 | 291 | 289 | 272 | *–5,9%* |
| **Total vehículos pesados** | **147.691** | **131.259** | **131.721** | **115.091** | **119.539** | **3,9%** |
| Semirremolque | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 0,0% |
| Vehículos tracción propia | 147.674 | 131.242 | 131.704 | 115.074 | 119.522 | 3,9% |
| *Tractor-MPC* | *19.448* | *17.415* | *17.170* | *14.783* | *15.614* | *5,6%* |
| *Rígido-MPC* | *128.226* | *113.827* | *114.534* | *100.291* | *103.908* | *3,6%* |
| **Total vehículos ligeros (PMA > 2 t)** | **60.956** | **60.421** | **66.011** | **61.380** | **60.824** | **–0,9%** |
| Ámbito nacional | 28.884 | 23.370 | 25.145 | 21.913 | 23.394 | 6,8% |
| Ámbito comarcal + autonómica | 28.184 | 33.648 | 37.593 | 36.225 | 35.388 | –2,3% |
| Ámbito local + provincial | 3.888 | 3.403 | 3.273 | 3.242 | 2.042 | –37,0% |

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.12.** Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Empresas con vehículos pesados. Año 2010 (1)

| Concepto | Tamaño de las empresas | | | | | | | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Con 1 vehículo | De 2 a 5 vehículos | De 6 a 10 vehículos | De 11 a 20 vehículos | De 21 a 40 vehículos | De 41 a 60 vehículos | Más de 60 vehículos | |
| **Número de empresas** | **30.893** | **26.996** | **5.297** | **2.728** | **1.113** | **232** | **245** | **67.504** |
| Con al menos un vehículo: | | | | | | | | |
| — De Radio Nacional | 30.170 | 25.815 | 5.111 | 2.648 | 1.093 | 227 | 242 | 65.306 |
| — De Radio Comarcal | 420 | 1.079 | 190 | 90 | 27 | 8 | 9 | 1.823 |
| — De Radio Local | 303 | 196 | 40 | 23 | 4 | 0 | 1 | 567 |
| **Número de vehículos** | **30.893** | **80.236** | **39.813** | **39.112** | **30.499** | **11.370** | **30.375** | **262.298** |
| — De Radio Nacional | 30.170 | 76.910 | 28.408 | 37.846 | 2.984 | 11.038 | 66.730 | 254.086 |
| — De Radio Comarcal | 420 | 2.944 | 1.305 | 1.173 | 666 | 332 | 1.352 | 8.192 |
| — De Radio Local | 303 | 382 | 100 | 93 | 19 | 0 | 6 | 903 |
| **Vehículos por empresas** | **1,00** | **2,97** | **7,52** | **14,34** | **27,40** | **49,01** | **123,98** | **3,89** |

(1) El tamaño de la empresa viene dado por el número de vehículos pesados con autorización de transporte público.
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.13.** Tráfico en la red interurbana de carreteras, según titularidad (longitud total recorrida) (*)

| Años | Administración Central | | | Comunidades Autónomas (2) | | | Diputaciones Provinciales (2) | | | Total (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Millones veh-km | % total | % pesados | Millones veh-km | % total | % pesados | Millones veh-km | % total | % pesados | Millones veh-km | % pesados |
| 2000 | 104.933 | 50,3% | 17,3 | 90.308 | 43,3% | 10,3 | 13.267 | 6,4% | 9,6 | 208.508 | 13,8 |
| 2001 | 110.941 | 51,0% | 17,4 | 93.499 | 43,0% | 10,7 | 13.242 | 6,1% | 11,7 | 217.682 | 14,2 |
| 2002 | 114.851 | 50,3% | 17,0 | 98.053 | 43,0% | 9,8 | 15.268 | 6,7% | 9,0 | 228.172 | 13,4 |
| 2003 | 119.634 | 50,6% | 17,0 | 100.906 | 42,7% | 9,9 | 15.815 | 6,7% | 11,4 | 236.355 | 13,6 |
| 2004 | 122.645 | 50,7% | 16,9 | 104.354 | 43,2% | 9,4 | 14.716 | 6,1% | 8,5 | 241.715 | 13,2 |
| 2005 | 125.823 | 51,3% | 17,0 | 104.453 | 42,6% | 9,2 | 14.797 | 6,0% | 9,5 | 245.073 | 13,2 |
| 2006 | 129.121 | 52,1% | 16,4 | 103.400 | 41,7% | 9,4 | 15.356 | 6,2% | 9,4 | 247.877 | 13,0 |
| 2007 | 133.313 | 51,9% | 17,0 | 107.252 | 41,8% | 9,5 | 16.095 | 6,3% | 10,3 | 256.660 | 13,4 |
| 2008 (3) | 128.702 | 51,1% | 15,6 | 107.700 | 42,8% | 9,2 | 15.347 | 6,1% | 9,9 | 251.749 | 12,5 |
| 2009 | 126.194 | 50,6% | 14,3 | 104.940 | 42,1% | 8,6 | 18.237 | 7,3% | 9,1 | 249.371 | 11,4 |
| 2010 | 123.620 | 51,3% | 13,6 | 101.752 | 42,2% | 8,4 | 15.759 | 6,5% | 8,8 | 241.131 | 11,1 |

(*) La unidad empleada en Ingeniería de Tráfico es el Vehículo-km aunque en realidad son km.
(1) La red de carreteras es la del Estado, CC.AA, y Diputaciones, que a 31-XII-2010 suma 165.802 Km (Información cerrada a 29-07-11 a falta de recibir actualización del Consejo Insular de Mallorca y del Cabildo Insular de El Hierro) . No se incluye el tráfico por la red de carreteras interurbanas gestionadas por los Ayuntamientos (361.192 Km.) que según estimaciones de la D.G.C. pueden ser el 2,5% del tráfico total.
(2) La Red de las Diputaciones Vascas y los Cabildos de Canarias se han incluído, a efectos de tráfico, dentro de las Comunidades Autónomas.
(3) Como consecuencia del inventario de Carreteras a 31-XII-2008 este tráfico no es comparable con el del año anterior.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.14.** Tráfico en el conjunto de las redes de carreteras por tipo de vía (longitud total recorrida) (*) (millones de vehículos-km) (1)

| Años | Autopista de peaje (2) (3) | Porcentaje vehículos pesados | Autovía (4) | Porcentaje vehículos pesados | Doble calzada (6) | Porcentaje vehículos pesados | Red convencional | Porcentaje vehículos pesados | Total | Porcentaje vehículos pesados |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2003 | 20.940,7 | 14,7 | 83.401,3 | 15,0 | 16.806,2 | 10,9 | 115.206,8 | 12,8 | 236.355,0 | 13,6 |
| 2004 | 22.532,3 | 14,5 | 88.676,3 | 15,0 | 15.189,5 | 10,7 | 115.316,9 | 11,9 | 241.715,0 | 13,2 |
| 2005 | 23.292,5 | 14,2 | 85.029,8 | 15,5 | 16.262,8 | 9,3 | 120.487,9 | 11,6 | 245.073,0 | 13,2 |
| 2006 | 24.735,8 | 14,2 | 94.001,1 | 16,1 | 15.933,4 | 9,5 | 111.885,4 | 10,6 | 246.555,7 | 13,0 |
| 2007 | 26.045,7 | 14,2 | 105.171,8 | 15,7 | 14.249,5 | 9,5 | 111.193,5 | 11,5 | 256.660,5 | 13,4 |
| 2008 (5) | 23.793,0 | 13,5 | 102.543,4 | 14,6 | 19.781,0 | 10,1 | 105.631,6 | 10,3 | 251.749,0 | 12,5 |
| 2009 | 24.915,1 | 12,1 | 100.039,0 | 13,5 | 17.333,0 | 10,8 | 107.079,0 | 9,6 | 249.371,0 | 11,4 |
| 2010 | 22.824,7 | 12,0 | 101.437,8 | 13,5 | 14.019,1 | 8,1 | 102.850,3 | 8,9 | 241.131,9 | 11,1 |

(*) La unidad empleada en Ingeniería de Tráfico es el Vehículo-km aunque en realidad son km.
(1) La red de carreteras es la del Estado, CC.AA, y Diputaciones, que a 31-XII-2010 suma 165.802 Km. (Información cerrada a 29-07-11 a falta de recibir actualización del Consejo Insular de Mallorca y del Cabildo Insular de El Hierro). Existe además un viario interurbano a cargo de los Ayuntamientos cuyo trafico puede estimarse en el 2,5% del total.
(2) Los datos de autopistas de peaje son de la Delegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de Autopistas de Peaje. Para el resto de viarios se han empleado los planes de aforos de las CC.AA., Diputaciones y la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
(3) En esta cantidad se incluye los 3.611 millones de vehículos-km. recorridos en los 300,1 km. de tramos libres o mixtos que están en regimen de concesión.
(4) A efectos de tráfico y cuantificación de viario las autopistas libres se incluyen en este apartado.
(5) Como consecuencia del inventario de Carreteras a 31-XII-2008 este tráfico no es comparable con el del año anterior.
(6) La serie de tráfico de doble calzada no es comparable entre los distintos años al referirse a redes diferentes.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.14bis.** Tráfico intensidad media diaria (IMD) en el conjunto de redes de carretera por tipo de vía (1) (2) (vehículos-día)

| Años | Autopista de peaje (3) (4) | Porcentaje vehículos pesados | Autovía (5) | Porcentaje vehículos pesados | Doble calzada (7) | Porcentaje vehículos pesados | Red convencional | Porcentaje vehículos pesados | Total | Porcentaje vehículos pesados |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2003 | 22.793,7 | 14,7 | 29.373,5 | 15,0 | 26.879,4 | 10,9 | 2.068,7 | 12,8 | 3.934,5 | 13,6 |
| 2004 | 23.383,5 | 14,5 | 29.967,8 | 15,0 | 24.522,7 | 10,7 | 2.068,9 | 11,9 | 4.009,8 | 13,2 |
| 2005 | 24.099,3 | 14,2 | 29.639,8 | 15,5 | 25.844,3 | 9,3 | 1.985,1 | 11,6 | 4.053,4 | 13,2 |
| 2006 | 24.919,0 | 14,2 | 27.817,8 | 16,1 | 24.265,2 | 9,5 | 2.014,7 | 10,6 | 4.082,7 | 13,0 |
| 2007 | 24.406,0 | 14,2 | 28.696,5 | 15,7 | 23.293,4 | 9,5 | 2.013,2 | 9,5 | 4.235,7 | 13,4 |
| 2008 (6) | 22.263,0 | 13,5 | 26.733,4 | 14,6 | 33.745,0 | 10,1 | 1.930,7 | 10,3 | 4.179,9 | 12,5 |
| 2009 | 21.020,0 | 12,1 | 24.905,0 | 13,5 | 29.698,0 | 10,8 | 1.958,0 | 9,6 | 4.129,0 | 11,4 |
| 2010 | 20.347,0 | 12,0 | 25.034,8 | 13,5 | 24.263,0 | 8,1 | 1.918,3 | 8,9 | 4.497,5 | 11,0 |

(1) El conjunto de las redes interurbanas está referido a las carreteras del Estado, Comunidades Autónomas y Diputaciones que, a 31 de diciembre de 2010, sumaban 165.802 Km. (Informacion cerrada a 29-07-11 a falta de recibir actualizacion del Consejo insular de Mallorca y del Cabildo Insular de El Hierro). Existe, además, un viario interurbano a cargo de los Ayuntamientos cuyo tráfico puede estimarse en el 2,5% del total.
(2) Esta tabla es complementaria de la 1.2.14.
(3) Los datos de autopistas de peaje son de la Delegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de Autopistas de Peaje. Para el resto de viarios se han empleado los planes de aforos de las CC.AA., Diputaciones y la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
(4) En esta cantidad se incluye los 3.611 millones de vehículos-km. recorridos en los 300,1 km. de tramos libres o mixtos que están en regimen de concesión.
(5) A efectos de tráfico y cuantificación de viarios las autopistas libres se incluyen en este apartado.
(6) Datos no comparables entre 2008 y 2007, debido a nueva tramificación de la R.C.E.
(7) La serie de tráfico de doble calzada no es comparable entre los distintos años al referirse a redes diferentes
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.15.** Tráfico. Longitud total recorrida en la red de carreteras por titularidad y provincias. Año 2010 (*) (millones de vehículos-km o km)

| Comunidades Autónomas | Estado | | Comunidades Autónomas | | Diputaciones | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Total | % pesados | Total | % pesados | Total | % pesados |
| ANDALUCÍA | 21.504,3 | 9,6 | (3) 12.740 | 8,8 | 3.595 | 7,6 |
| Almería | 1.786,7 | 11,5 | 1.059 | 7,4 | (5) 503 | s/d |
| Cádiz | 2.630,7 | 6,0 | 1.759 | 8,8 | (5) 444 | s/d |
| Córdoba | 1.941,4 | 14,3 | 851 | 6,5 | (5) 388 | s/d |
| Granada | 2.026,7 | 7,5 | 2.606 | 11,1 | (5) 514 | s/d |
| Huelva | 1.602,6 | 10,1 | 917 | 5,5 | (5) 301 | s/d |
| Jaén | 1.791,3 | 18,5 | 1.026 | 7,3 | (5) 420 | s/d |
| Málaga | 5.487,2 | 6,7 | 1.892 | 8,3 | (5) 603 | s/d |
| Sevilla | 4.237,7 | 9,7 | 2.631 | 10,0 | 423 | 7,6 |
| ARAGÓN | 6.522,4 | 19,3 | (2) 1.760 | 13,2 | 154 | 18,8 |
| Huesca | 1.589,3 | 17,3 | 729 | 11,1 | 33 | 8,9 |
| Teruel | 920,0 | 19,6 | 331 | 11,6 | 44 | 12,3 |
| Zaragoza | 4.013,0 | 20,0 | 701 | 16,1 | 78 | 26,6 |
| ASTURIAS | 3.744,1 | 9,2 | (3) 2.029 | 8,3 | – | -- |
| ILLES BALEARS | – | – | (2) (8) 7.426 | 7,0 | – | -- |
| CANARIAS | – | – | (3) (7) (10) 10.539 | 6,2 | – | -- |
| Las Palmas | – | – | 4.785 | 7,8 | – | -- |
| Tenerife | – | – | 5.754 | 4,8 | – | -- |
| CANTABRIA | 3.309,7 | 9,0 | (1) 1.086 | 7,1 | – | -- |
| CASTILLA-LA MANCHA | 12.064,8 | 16,8 | (2) 4.570 | 12,9 | 1.149 | 10,1 |
| Albacete | 2.142,0 | 16,8 | 590 | 12,8 | (5) 288 | s/d |
| Ciudad Real | 1.998,4 | 20,1 | 1.076 | 15,6 | 254 | 6,9 |
| Cuenca | 2.285,7 | 18,2 | 582 | 12,6 | 73 | 9,0 |
| Guadalajara | 1.399,9 | 19,8 | 505 | 10,4 | 202 | 14,4 |
| Toledo | 4.238,8 | 13,6 | 1.817 | 12,8 | 333 | s/d |
| CASTILLA Y LEÓN | 14.074,7 | 18,2 | (2) 4.901 | 12,5 | 2.120 | 13,2 |
| Ávila | 981,1 | 13,9 | 378 | 8,8 | (5) 171 | s/d |
| Burgos | 2.600,8 | 22,6 | 711 | 11,5 | 165 | 18,1 |
| León | 2.308,8 | 13,0 | 1.005 | 12,3 | 490 | s/d |
| Palencia | 861,5 | 23,4 | 583 | 14,4 | 137 | 10,0 |
| Salamanca | 1.259,9 | 21,7 | 528 | 9,0 | (5) 363 | s/d |
| Segovia | 1.220,7 | 15,0 | 548 | 13,5 | 337 | s/d |
| Soria | 811,7 | 22,8 | 302 | 20,2 | 72 | 7,9 |
| Valladolid | 2.539,5 | 16,7 | 537 | 12,4 | 122 | s/d |
| Zamora | 1.490,5 | 18,3 | 308 | 13,7 | (5) 263 | s/d |
| CATALUÑA | 15.169,5 | 16,3 | (1) 17.333 | 6,8 | 2.563 | 8,6 |
| Barcelona | 7.289,0 | 14,9 | 10.977 | 6,5 | 1.627 | 9,6 |
| Girona | 2.273,2 | 17,1 | 3.088 | 7,2 | 198 | 4,6 |
| Lleida | 1.895,6 | 22,0 | 1.762 | 7,7 | 187 | 4,2 |
| Tarragona | 3.711,6 | 15,6 | 1.507 | 7,2 | (5) 552 | s/d |
| C. VALENCIANA | 14.438,9 | 15,6 | (2) 5.485 | s/d | 2.819 | 5,8 |
| Alicante | 5.530,5 | 11,0 | 1.685 | s/d | 890 | 6,4 |
| Castellón | 2.172,2 | 21,5 | 1.036 | s/d | (5) 287 | 4,0 |
| Valencia | 6.736,2 | 17,4 | 2.764 | s/d | (9) 1.643 | s/d |
| EXTREMADURA | 3.765,4 | 14,5 | (2) 2.206 | 8,0 | 724 | 16,4 |
| Badajoz | 2.080,8 | 14,8 | 957 | 8,5 | 348 | 16,4 |
| Cáceres | 1.684,6 | 14,1 | 1.248 | 7,5 | (5) 376 | s/d |
| GALICIA | 9.126,3 | 15,6 | (1) 6.526 | 7,2 | 2.635 | 7 |
| Coruña, A | 3.267,2 | 8,0 | 2.842 | 6,9 | 1.028 | s/d |
| Lugo | 1.675,8 | 14,4 | 897 | 11,3 | 486 | 9,0 |
| Ourense | 1.359,7 | 13,2 | 624 | 7,9 | 300 | 4,8 |
| Pontevedra | 2.823,5 | 8,9 | 2.163 | 5,6 | (5) 821 | s/d |
| MADRID | 13.805,2 | 8,8 | (2) 7.453 | 8,6 | – | -- |
| MURCIA | 3.900,6 | 12,3 | (3) 3.231 | 7,2 | – | -- |
| NAVARRA | 156,8 | 7,6 | (3) 4.015 | 14,9 | – | -- |
| PAÍS VASCO | 591,6 | 15,0 | (2) (7) 9.922 | 12,4 | – | -- |
| Araba | 341,4 | 15,5 | 1.583 | 15,7 | – | -- |
| Gipuzkoa | – | – | 3.558 | 15,7 | – | -- |
| Bizkaia | 250,2 | 14,4 | 4.781 | 8,8 | – | -- |
| LA RIOJA | 1.446,0 | 18,5 | (1) 530 | 7,3 | – | -- |
| CEUTA Y MELILLA | – | – | | | – | -- |
| Ceuta | – | – | | | – | -- |
| Melilla | – | – | | | – | -- |
| TOTAL | 123.620 | 13,6 | (4) 101.752 | 8,4 | (4) 15.759 | 8,8 |

(*) El tráfico está expresado en millones de vehículos-km. y corresponde a la longitud total recorrida en cada provincia en el año 2010.
(s/d) Sin datos.
(1) La red aforada corresponde al 100% de la longitud.
(2) La red aforada está comprendida entre el 90 y el 100% de la red total de la Diputación o Comunidad. Expansión al 100% aplicando Curva madre media. Ver (6).
(3) La red aforada es inferior al 90% del total. La expansión se ha realizado optimizando un ajuste con la familia de curvas de distribución de tráfico que han aforado al completo su red. Curva superior Extremadura 2010 y curva inferior La Rioja 2010 + Madrid 2010.
(4) Porcentaje de pesados obtenido en el conjunto de las Diputaciones o Comunidades con datos de vehículos pesados.
(5) La expansión se ha realizado optimizando un ajuste con la familia de curvas del punto 6.
(6) Tráfico estimado a partir de la curva y= 0,4571x2 +0,0726x-0,0008; resultado de la correlación de los datos provinciales del tráfico y longitud de las diputaciones con los correspondientes de las redes CCAA y RCE.
(7) Los datos de las Diputaciones Forales del País Vasco y los Cabildos de las Islas Canarias han sido incluidos, a efecto de tráfico, en CC.AA.
(8) Se han tomado los datos de Ibiza 2009 y no se han incluido los datos de Formentera.
(9) Se ha calculado un descenso del 0,3% sobre el tráfico registrado en 2010.
(10) Se han estimado los datos de Hierro, Gomera y la Palma.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.16.** Tráfico en la red de carreteras del Estado según clase de vehículo (longitud total recorrida) (1) (millones de vehículos-km)

| Clase de vehículos | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 (2) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Motocicletas | 770 | 835 | 941 | 731 | 1.040 | 1.074 | 5,4% |
| *Turismos* | *95.157* | *98.092* | *98.308* | *97.108* | *98.642* | *97.788* | *0,6%* |
| *Camionetas* | *8.420* | *8.950* | *11.288* | *10.792* | *8.388* | *7.897* | *–5,1%* |
| *Tractores agrícolas* | *51* | *50* | *63* | *32* | *48* | *46* | *–4,9%* |
| Total ligeros | 103.628 | 107.092 | 109.659 | 107.932 | 107.078 | 105.732 | 0,1% |
| *Camiones sin remolque* | *7.027* | *6.748* | *7.308* | *6.741* | *5.951* | *5.469* | *–3,3%* |
| *Camiones con remolque* | *13.267* | *13.415* | *14.268* | *12.018* | *10.580* | *9.965* | *–2,1%* |
| *Autobuses* | *1.131* | *1.032* | *1.137* | *1.280* | *1.545* | *1.379* | *–9,4%* |
| Total pesados | 21.425 | 21.195 | 22.713 | 20.039 | 18.076 | 16.814 | –3,1% |
| Total | 125.823 | 129.122 | 133.313 | 128.702 | 126.194 | 123.620 | –0,3% |

(1) La unidad empleada en Ingeniería de Tráfico es el vehículo-km aunque en realidad son km. El tráfico está referido a la totalidad de la RCE que a 31-12-2010 sumaba 25.733 km.
(2) Los crecimientos se obtienen sobre la **red comparable** en los dos años.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.16.1.** Tráfico en la red a cargo del Estado por tipo de carretera (longitud total recorrida) (*) (millones de vehículos-km) (1) (2)

| Años | Autopistas de peaje | Autopista libre | Autovía | Doble calzada (3) | Red convencional | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1990 | 9.015 | 5.142 | 14.454 | – | 36.399 | 65.010 |
| 1995 | 9.434 | 9.549 | 36.415 | – | 37.656 | 93.054 |
| 2000 | 12.934 | 12.961 | 38.624 | 5.973 | 34.440 | 104.932 |
| 2001 | 13.963 | 14.633 | 41.503 | 6.237 | 34.605 | 110.941 |
| 2002 | 14.682 | 15.442 | 44.215 | 5.571 | 34.941 | 114.851 |
| 2003 | 16.481 | 16.728 | 46.516 | 5.322 | 34.587 | 119.634 |
| 2004 | 16.693 | 15.917 | 51.278 | 4.295 | 34.462 | 122.645 |
| 2005 | 17.104 | 17.717 | 53.928 | 3.656 | 33.418 | 125.823 |
| 2006 | 19.689 | 17.174 | 56.968 | 3.306 | 31.984 | 129.121 |
| 2007 | 20.632 | 17.365 | 60.827 | 3.083 | 31.406 | 133.313 |
| 2008 (5) | 19.985 | 17.315 | 58.815 | 3.451 | 29.136 | 128.702 |
| 2009 | 18.888 | 16.866 | 58.103 | 5.964 | 26.373 | 126.194 |
| 2010 (6) | (4) 17.847 | 16.798 | 58.051 | 5.698 | 25.226 | 123.620 |
| Crecimiento2010/2009 (7) | –3,0% | 2,2% | 2,2% | –3,1% | –0,5% | –0,3% |

(*) La unidad empleada en Ingeniería de Tráfico es el Vehículo-km aunque en realidad son km.
(1) No se contempla el tráfico en ramales y vías de servicio.
(2) Esta tabla es complementaria de la 1.2.16.2.
(3) La doble calzada se diferencia a partir del inventario de 1997, hasta entonces se consideraba como red convencional.
(4) En «autopistas de peaje» se incluyen los 3.611 millones de vehículos-kilometro recorridos en los 300,1 km de tramos. mixtos o libres que están en régimen de concesión.
(5) Este tráfico no es comparable con el del año anterior al haberse realizado un nuevo inventario de carreteras en el que la longitud ha pasado de 25.846 Km en 2007 a 25.390 Km en 2008 y a 25.633 en 2009.
(6) La longitud de la R.C.E. en 2010 es de 25.733 Km. En 2010 se han inaugurado 163,3 Km de autovía, 14 km de doble calzada y 34,8 km de carreteras convencionales y se han cedido 96,8 Km a las CC.AA. y Diputaciones.
(7) Los crecimientos se miden sobre la red comparable de los dos años. No se consideran inauguraciones, cesiones o tramos con alteración de trafico por cambio de red. El tráfico total desciende un 0,3% y los pesados un 3,1%.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.16.2.** Tráfico (IMD) en la red de carreteras del Estado por tipo de vía (vehículos/día) (1) (2)

| Años | Autopistas de peaje | Autovía y autopista libre | Doble calzada | Red convencional | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| 1995 | 14.304 | 25.760 | – | 6.195 | 11.120 |
| 2000 | 20.330 | 26.976 | 24.280 | 5.736 | 11.926 |
| 2001 | 21.019 | 27.641 | 24.481 | 5.789 | 12.427 |
| 2002 | 20.809 | 28.395 | 22.479 | 5.883 | 12.770 |
| 2003 | 22.048 | 28.749 | 20.279 | 5.899 | 13.186 |
| 2004 | 21.144 | 29.375 | 16.032 | 5.904 | 13.358 |
| 2005 | 21.664 | 29.863 | 13.740 | 5.740 | 13.564 |
| 2006 | 23.072 | 28.965 | 12.408 | 5.573 | 13.709 |
| 2007 | 22.993 | 29.302 | 11.477 | 5.616 | 14.131 |
| 2008 (3) | 21.614 | 26.778 | 26.854 | 5.433 | 15.537 |
| 2009 (3) | 20.306 | 25.871 | 27.919 | 5.385 | 13.476 |
| 2010 (4) | 19.245 | 25.217 | 27.180 | 4.768 | 13.174 |
| Crecimiento 2010/2009 (5) | –3,0% | 2,2% | –3,1% | –0,5% | –0,3% |

(1) No incluye el tráfico en ramales y vías de servicio.
(2) Esta tabla es complementaria de la 1.2.16.1.
(3) Este tráfico no es comparable con el año anterior debido al nuevo inventario y tramificación de la red.
(4) La longitud de la R.C.E. en 2010 es de 25.733 Km. En 2010 se han inaugurado 163,3 Km de autovía, 14 km de doble calzada y 34,8 km de carreteras convencionales y se han cedido 96,8 Km a las CC.AA. y Diputaciones.
(5) Los crecimientos se miden sobre la red comparable de los dos años. No se consideran inauguraciones, cesiones o tramos con alteración de trafico por cambio de red. El tráfico total desciende un 0,3% y los pesados un 3,1%.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.17.** Transporte de viajeros según clase de vehículo y mercancías en el conjunto de las redes de carreteras (1)

| Concepto | 2000 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Viajeros (millones de v-km) | 331.970 | 392.596 | 392.450 | 405.083 | 405.386 | 410.192 | 395.332 | –3,6% |
| Motocicletas | 1.707 | 1.623 | 2.144 | 2.627 | 1.911 | 2.748 | 2.802 | 2,0% |
| Turismos | 279.985 | 337.797 | 340.937 | 343.293 | 342.611 | 350.401 | 341.629 | –2,5% |
| Autobuses (2) | 50.278 | 53.176 | 49.369 | 59.163 | 60.864 | 57.043 | 50.902 | –10,8% |
| Mercancías (millones de t-km) (3) | 297.596 | 329.702 | 331.537 | 352.515 | 325.093 | 286.167 | 272.730 | –4,7% |

(1) Las redes de referencia son la del Estado, Comunidades Autónomas y Diputaciones que suman 165.802 km. a 31-12-2010. (Información cerrada a 29-07-11 a falta de recibir actualización del Consejo Insular de Mallorca y del Cabildo Insular de El Hierro).
(2) En 2010, como ocupación de autobuses se ha empleado 23,2 pasajeros/autobús. Fte.: Observatorio del Tte. De viajeros por carretera 2010 (Ministerio de Fomento).
(3) En 2010, la cifra empleada como carga media de los camiones es la obtenida en la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías del año 2010 por ámbito intermunicipal (10,7846 T.).
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento. Elaboración a partir de la información de los planes de Aforos del Estado, CC.AA. y Diputaciones.

**Tabla 1.2.17.1** Transporte de viajeros según clase de vehículo y mercancías en la red de carreteras del Estado (1)

| Concepto | 2000 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 (2) | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Viajeros (millones de v-km) | 161.319 | 193.899 | 197.520 | 200.644 | 201.058 | 208.876 | 203.586 | –2,5% |
| Motocicletas | 865 | 1.030 | 1.116 | 1.258 | 977 | 1.390 | 1.436 | 3,3% |
| Turismos | 135.144 | 165.572 | 170.682 | 171.055 | 168.967 | 171.637 | 170.152 | –0,9% |
| Autobuses (3) | 25.310 | 27.297 | 25.722 | 28.331 | 31.114 | 35.849 | 31.997 | –10,7% |
| Mercancías (millones de t-km) (4) | 189.681 | 219.724 | 218.599 | 234.788 | 208.871 | 178.674 | 170.406 | –4,6% |

(1) La Red de Carreteras del Estado suma a 31-12-2010, 25.733 km y recoge el 51,1% del tráfico total y el 63,3% del tráfico de pesados por carretera (tabla 1.2.13).
(2) Traficos no comparables al haberse hecho un nuevo inventario de la red de Carreteras del Estado pasando de una longitud de 25.846 km (2007) a 25.287 km (2008).
(3) El dato de ocupación de autobuses (23,2 pasajeros/autobús) del observatorio de Tte, de viajeros MF 2010.
(4) El dato de la carga media (10,7846T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2010.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.18.** Transporte interior de mercancías según tipo de servicio. Vehículos pesados. Operaciones interurbanas

| Tipo de servicio | Toneladas transportadas (miles) | | | Toneladas-km producidas (millones) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2009 | 2010 | 10/09 | 2009 | 2010 | 10/09 |
| Cuenta propia | 211.414 | 188.509 | –10,8% | 11.656 | 10.798 | –7,4% |
| Cuenta ajena | 1.012.745 | 946.542 | –6,5% | 136.148 | 132.834 | –2,4% |
| Total | 1.224.159 | 1.135.051 | –7,3% | 147.804 | 143.632 | –2,8% |

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera. Dirección General de Programación Económica y Presupuestos. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.19.1.** Distribución de velocidades por tipo de vía y ambito en la red de carreteras del estado (1). Año 2010

| Estación Via PK | Nº estación | Nº horas (miles) | T | Nº vehículos (miles) | Velocidad media | % Velocidad Km/h | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | <20 | 20-30 | 30-40 | 40-50 | 50-65 | 65-80 | 80-90 | 90-100 | 100-110 | 110-120 | 120-130 | 130-140 | 140-150 | 150-160 | 160-200 |
| 1. Aut. Libre + Autovia | 222 | 3181 | L | 2963351 | 100,61 | 0,3 | 0,4 | 0,6 | 0,8 | 2,5 | 9,1 | 14,1 | 20,5 | 20,1 | 16,0 | 9,5 | 3,9 | 1,4 | 0,5 | 0,2 |
| | | | P | 289670 | 88,25 | 1,0 | 0,7 | 0,7 | 1,1 | 3,8 | 14,4 | 39,2 | 29,2 | 6,5 | 2,3 | 1,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 1.1. Interurbano | 107 | 1440 | L | 535039 | 111,70 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,9 | 3,2 | 6,3 | 13 | 19,0 | 22 | 19 | 9,5 | 4,0 | 1,4 | 0,8 |
| | | | P | 95844 | 91,72 | 0,4 | 0,3 | 0,5 | 0,8 | 3,2 | 8,4 | 40 | 35 | 7,1 | 2,7 | 1,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 1.1 Accesos | 115 | 1741 | L | 2428313 | 98,06 | 0,3 | 0,5 | 0,7 | 1,0 | 2,8 | 10 | 16 | 22 | 20 | 15 | 7,5 | 2,7 | 0,8 | 0,3 | 0,1 |
| | | | P | 193826 | 86,46 | 1,3 | 0,9 | 0,9 | 1,2 | 4,0 | 17 | 39,0 | 26 | 6,2 | 2,1 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 2. Convencional + D. Calz | 142 | 1132 | L | 242170 | 78,89 | 0,4 | 0,8 | 1,7 | 4,0 | 17,0 | 30,0 | 19,0 | 12,7 | 6,7 | 3,9 | 2,2 | 1,0 | 0,4 | 0,1 | 0,1 |
| | | | P | 38967 | 75,65 | 0,5 | 0,6 | 1,8 | 3,9 | 15,0 | 32,8 | 32,1 | 10,6 | 1,9 | 0,5 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 2.1. Interurbano | 119 | 924 | L | 162950 | 81,71 | 0,2 | 0,6 | 1,3 | 3,1 | 14,9 | 28,8 | 19,5 | 13,8 | 7,8 | 5,0 | 3,0 | 1,4 | 0,5 | 0,2 | 0,1 |
| | | | P | 32697 | 76,80 | 0,4 | 0,5 | 1,3 | 3,4 | 13,8 | 31,9 | 34,2 | 11,7 | 2,1 | 0,6 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 2.1. Accesos | 23 | 209 | L | 79220 | 73,00 | 0,8 | 1,2 | 2,5 | 5,9 | 21 | 33 | 18 | 11 | 4,6 | 1,6 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| | | | P | 6270 | 69,65 | 1,1 | 1,1 | 4,6 | 6,8 | 21 | 38 | 21,0 | 5,0 | 0,9 | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 3. TOTAL Sin peaje | 229 | 4313 | L | 3205522 | 98,97 | 0,3 | 0,5 | 0,7 | 1,1 | 3,6 | 11 | 14 | 20 | 19 | 15 | 9,0 | 3,7 | 1,3 | 0,4 | 0,2 |
| | | | P | 328637 | 8563 | 0,9 | 0,7 | 0,9 | 1,4 | 5,1 | 17 | 38 | 27,0 | 5,9 | 2,1 | 1,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 3.1. Interurbano | 116 | 2363 | L | 697989 | 104,70 | 0,2 | 0,3 | 0,5 | 1,0 | 4,2 | 9,2 | 9,4 | 13,0 | 16,4 | 18,2 | 15,2 | 7,6 | 3,2 | 1,1 | 0,6 |
| | | | P | 128542 | 86,43 | 0,4 | 0,4 | 0,7 | 1,5 | 5,9 | 14,4 | 38,1 | 29,4 | 5,8 | 2,2 | 1,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 3.1. Accesos | 118 | 1950 | L | 2507532 | 97,27 | 0,3 | 0,5 | 0,8 | 1,1 | 3,4 | 11,1 | 15,9 | 21,8 | 19,9 | 14,2 | 7,3 | 2,6 | 0,8 | 0,2 | 0,1 |
| | | | P | 200096 | 85,05 | 1,3 | 0,9 | 1,0 | 1,4 | 4,6 | 18,0 | 38,5 | 25,5 | 6,0 | 2,0 | 0,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

(1) Resultados de la explotación de las estaciones de aforo permanemtes en tiempo real de la RCE. Los datos se validan diariamente y los aparatos recogen cada 15 minutos los vehiculos que pasan en 15 intervalos de velocidad. En las otras tablas (1.2.19.3 y 1.2.19.4) con informacion de velocidades (serie 2000 / 2010) se recogen los datos de estas estaciones junto con los de primarias y secundarias agrupados en 6 intervalos de velocidad.

Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.19.2.** Distribución mensual de mortalidad (1) y velocidades en Autopistas libres y autovías. Año 2010 (2)

| Tipo | Nº estación | Nº horas (miles) | T | Nº vehículos (miles) | Velocidad media | % Velocidad Km/h | | | | | | | | | | | | | | % Velocidad | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | <20 | 20-30 | 30-40 | 40-50 | 50-65 | 65-80 | 80-90 | 90-100 | 100-110 | 110-120 | 120-130 | 130-140 | 140-150 | 150-160 | 160-200 | >110 | >120 |
| ENERO | | Número de muertos: | | 23 | (RCE); | 23 | | | (Total Autovías) | | | | | | | | | | | | |
| Resumen | 204 | 243 | L | 204902 | 95,15 | 0,3 | 0,4 | 0,6 | 0,8 | 2,8 | 10,8 | 15,8 | 21 | 19,5 | 14,4 | 8,2 | 3,2 | 1,2 | 0,4 | 0,2 | 27,6 | 13,2 |
| | | | P | 19678 | 85,91 | 10 | 0,6 | 0,7 | 1,0 | 4,1 | 15,8 | 40,0 | 28,0 | 5,8 | 2,0 | 1,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,2 | 1,2 |
| FEBRERO | | Número de muertos: | | 14 | (RCE); | 18 | | | (Total Autovías) | | | | | | | | | | | | |
| Resumen | 213 | 241 | L | 2133029 | 98,15 | 0,3 | 0,4 | 0,7 | 0,8 | 2,8 | 10,8 | 15,8 | 21,3 | 19,5 | 14,4 | 8,2 | 3,2 | 1,2 | 0,4 | 0,2 | 27,6 | 13 |
| | | | P | 22563 | 85,77 | 1,0 | 1,3 | 0,9 | 1,1 | 4,1 | 15,5 | 39,6 | 28,1 | 5,6 | 1,9 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,9 | 1,0 |
| MARZO | | Número de muertos: | | 19 | (RCE); | 27 | | | (Total Autovías) | | | | | | | | | | | | |
| Resumen | 216 | 256 | L | 225397 | 99,43 | 0,3 | 0,4 | 0,6 | 0,8 | 2,5 | 9,7 | 14,9 | 20,8 | 19,8 | 15,3 | 9,1 | 3,7 | 1,3 | 0,4 | 0,2 | 30,2 | 14,8 |
| | | | P | 24676 | 86,09 | 1,2 | 0,7 | 0,8 | 1,0 | 3,6 | 15 | 40,0 | 29 | 6,0 | 2,2 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,1 | 1,0 |
| ABRIL | | Número de muertos: | | 15 | (RCE); | 21 | | | (Total Autovías) | | | | | | | | | | | | |
| Resumen | 220 | 259 | L | 225919 | 100,2 | 0,3 | 0,5 | 0,7 | 0,9 | 2,4 | 9,1 | 14,1 | 20,2 | 19,7 | 16,0 | 9,9 | 4,1 | 1,5 | 0,5 | 0,2 | 32,2 | 16,2 |
| | | | P | 23994 | 86,42 | 1,4 | 0,6 | 0,8 | 1,0 | 3,6 | 13,8 | 39,2 | 30,0 | 6,3 | 2,3 | 1,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,4 | 1,1 |
| MAYO | | Número de muertos: | | 24 | (RCE); | 34 | | | (Total Autovías) | | | | | | | | | | | | |
| Resumen | 221 | 276 | L | 259658 | 99,8 | 0,3 | 0,5 | 0,7 | 0,9 | 2,4 | 9,0 | 14,2 | 20,8 | 20,0 | 15,9 | 9,4 | 3,8 | 1,3 | 0,5 | 0,2 | 31,2 | 15,3 |
| | | | P | 26288 | 86,4 | 1,2 | 0,7 | 0,9 | 1,1 | 3,6 | 13,8 | 39,3 | 30,1 | 6,2 | 2,2 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,2 | 1,0 |
| JUNIO | | Número de muertos: | | 28 | (RCE); | 33 | | | (Total Autovías) | | | | | | | | | | | | |
| Resumen | 224 | 277 | L | 274986 | 100,14 | 0,3 | 0,5 | 0,8 | 0,9 | 2,5 | 8,8 | 13,5 | 20,2 | 20,3 | 16,7 | 9,7 | 40,0 | 1,4 | 0,5 | 0,2 | 32,2 | 15,8 |
| | | | P | 27296 | 86,39 | 1,2 | 0,7 | 0,8 | 1,1 | 3,7 | 13,9 | 38,7 | 30,0 | 6,6 | 2,5 | 1,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,4 | 1,2 |
| JULIO | | Número de muertos: | | 47 | (RCE); | 52 | | | (Total Autovías) | | | | | | | | | | | | |
| Resumen | 223 | 269 | L | 278305 | 101,03 | 0,3 | 0,4 | 0,6 | 0,8 | 2,3 | 8,4 | 13,3 | 20,2 | 20,5 | 16,7 | 10,0 | 4,3 | 1,5 | 0,5 | 0,3 | 33,3 | 16,6 |
| | | | P | 26952 | 86,59 | 0,9 | 0,6 | 0,7 | 1,2 | 3,6 | 15 | 39,0 | 29 | 6,9 | 2,5 | 1,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,7 | 1,2 |
| AGOSTO | | Número de muertos: | | 28 | (RCE); | 47 | | | (Total Autovías) | | | | | | | | | | | | |
| Resumen | 218 | 275 | L | 256310 | 104,30 | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 1,5 | 6,5 | 11,7 | 19,2 | 21,3 | 18,6 | 11,9 | 5,2 | 2,0 | 0,7 | 0,3 | 38,7 | 20,1 |
| | | | P | 22304 | 87,83 | 0,9 | 0,6 | 0,5 | 0,9 | 3,0 | 12,9 | 39,3 | 29,8 | 7,8 | 2,8 | 1,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4,3 | 1,5 |
| SEPTIEMBRE | | Número de muertos: | | 13 | (RCE); | 26 | | | (Total Autovías) | | | | | | | | | | | | |
| Resumen | 220 | 268 | L | 261090 | 100,04 | 0,3 | 0,4 | 0,6 | 0,9 | 2,6 | 9,0 | 14,0 | 20,6 | 20,3 | 16,1 | 9,5 | 3,8 | 1,4 | 0,4 | 0,2 | 31,4 | 15,3 |
| | | | P | 24315 | 86,74 | 7,0 | 0,5 | 0,6 | 1,1 | 3,9 | 14,6 | 39,3 | 29,0 | 6,8 | 2,3 | 1,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,5 | 1,2 |
| OCTUBRE | | Número de muertos: | | 28 | (RCE); | 38 | | | (Total Autovías) | | | | | | | | | | | | |
| Resumen | 221 | 291 | L | 277110 | 98,84 | 0,3 | 0,5 | 0,7 | 1,0 | 2,8 | 9,1 | 13,7 | 20,0 | 20,0 | 16,0 | 9,7 | 4,0 | 1,5 | 0,5 | 0,2 | 31,8 | 15,8 |
| | | | P | 26444 | 86,94 | 0,8 | 0,6 | 0,7 | 1,2 | 3,9 | 14,1 | 38,7 | 29,4 | 6,8 | 2,5 | 1,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,9 | 1,3 |
| NOVIEMBRE | | Número de muertos: | | 29 | (RCE); | 38 | | | (Total Autovías) | | | | | | | | | | | | |
| Resumen | 222 | 272 | L | 249027 | 99,65 | 0,3 | 0,4 | 0,7 | 0,9 | 2,7 | 9,2 | 14,1 | 20,4 | 20,3 | 15,9 | 9,4 | 3,7 | 1,3 | 0,4 | 0,2 | 31 | 15,1 |
| | | | P | 25270 | 86,64 | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 1,0 | 3,9 | 14,2 | 39,1 | 29,4 | 6,4 | 2,4 | 1,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,7 | 1,3 |
| DICIEMBRE | | Número de muertos: | | 28 | (RCE); | 38 | | | (Total Autovías) | | | | | | | | | | | | |
| Resumen | 218 | 270 | L | 243669 | 98,66 | 0,3 | 0,5 | 0,6 | 0,9 | 2,7 | 9,4 | 14,3 | 20,5 | 20,1 | 15,8 | 9,4 | 3,7 | 1,3 | 0,4 | 0,2 | 30,9 | 15,2 |
| | | | P | 22014 | 86,6 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 1,0 | 3,8 | 14,3 | 39,3 | 29,7 | 6,2 | 2,3 | 1,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,6 | 1,2 |

Numero Total de Muertos en autovía y autopista libre a las 24 H. RCE: 299; Todas las autovías (Estado, CCAA y Diputaciones): 399

(1) El número de muertos está referido a las 24 horas tanto en las autovías y atopistas libres de la RCE (8.132 Km) como en las autovías de la totalidad de las titularidades (11.271 Km). Fuente DGT

(2) La velocidad se ha obtenido exclusivamente en las estaciones de la RCE que recogen el 73.8 % del trafico de este tipo de vías.

Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.19.3.** Distribución de velocidades de vehículos ligeros en la red de carreteras del Estado. Autovías

| Años | < 50 km/h | 51 a 80 km/h | 81 a 100 km/h | 101 a 120 km/h | 121 a 140 km/h | > 140 km/h |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2002 | (*) | 15,38 | 24,95 | 30,97 | 20,08 | 8,61 |
| 2003 | (*) | 21,38 | 22,52 | 28,09 | 18,90 | 9,09 |
| 2004 | (*) | 26,13 | 18,97 | 27,79 | 19,10 | 6,06 |
| 2005 | (*) | 19,89 | 21,66 | 31,27 | 20,08 | 6,09 |
| 2006 | 15,91 | 9,98 | 24,52 | 29,97 | 15,81 | 3,87 |
| 2007 | 10,27 | 9,97 | 25,89 | 33,25 | 16,99 | 3,61 |
| 2008 | 2,65 | 11,85 | 31,72 | 34,86 | 16,02 | 2,90 |
| 2009 (1) | 2,66 | 12,84 | 33,59 | 35,20 | 13,55 | 2,16 |
| 2010 (2) | 1,98 | 10,50 | 33,56 | 36,88 | 14,71 | 2,37 |

(*) De 2002 a 2005 los vehículos que circularon a menos de 50 km/h están acumulados en el intervalo siguiente (< 80 km/h).
(1) En 2009 se tomaron datos de velocidades en autovías a 2.510 millones de vehículos en 855 estaciones durante 1.575.625 horas.
(2) En 2010 se tomaron datos de velocidades en autovias a 3.582 millones de vehículos en 832 estaciones durante 1.941.307 horas.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.19.4.** Distribución de velocidades de vehículos ligeros en la red de carreteras del Estado. Carreteras convencionales

| Años | < 50 km/h | 51 a 80 km/h | 81 a 100 km/h | 101 a 120 km/h | 121 a 140 km/h | > 140 km/h |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2002 | (*) | 51,10 | 31,33 | 12,31 | 3,82 | 1,43 |
| 2003 | (*) | 52,47 | 30,17 | 12,34 | 3,70 | 1,31 |
| 2004 | (*) | 55,95 | 28,82 | 11,24 | 3,21 | 0,80 |
| 2005 | (*) | 53,05 | 30,21 | 11,83 | 3,62 | 0,28 |
| 2006 | 20,11 | 40,80 | 27,09 | 9,32 | 2,09 | 0,59 |
| 2007 | 13,57 | 43,64 | 30,33 | 9,94 | 2,06 | 0,45 |
| 2008 | 11,80 | 52,40 | 26,26 | 7,35 | 1,78 | 0,41 |
| 2009 (1) | 7,40 | 48,49 | 31,88 | 9,92 | 1,98 | 0,33 |
| 2010 (2) | 7,96 | 49,13 | 30,61 | 9,38 | 2,48 | 0,44 |

(*) De 2002 a 2005 los vehículos que circularon a menos de 50 km/h están acumulados en el intervalo siguiente (< 80 km/h).
(1) En 2009 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 219 millones de vehículos en 635 estaciones durante 1.074.908 horas.
(2) En 2010 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 434 millones de vehículos en 661 estaciones durante 1.408.856 horas.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.20.** Transporte interior de mercancías según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (miles de toneladas). Año 2010 (1)

| ORIGEN \ DESTINO | Andalucía | Aragón | Asturias | Illes Balears | Canarias | Cantabria | Castilla-La Mancha | Castilla y León | Cataluña | C. Valenciana | Extremadura | Galicia | Madrid | Murcia | Navarra | País Vasco | La Rioja | Ceuta y Melilla | Total cargado | Cargado para otras CC.AA. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Andalucía | 190.736 | 511 | 162 | – | – | 79 | 2.301 | 1.446 | 1.896 | 4.380 | 3.295 | 404 | 3.610 | 1.807 | 333 | 488 | 103 | – | 211.726 | 20.990 |
| Aragón | 533 | 58.518 | 180 | – | – | 337 | 908 | 1.785 | 8.819 | 3.264 | 235 | 258 | 1.792 | 95 | 1.756 | 1.868 | 643 | – | 81.045 | 22.528 |
| Asturias | 237 | 277 | 44.610 | – | – | 860 | 213 | 2.885 | 571 | 266 | 79 | 1.232 | 663 | 120 | 290 | 1.088 | 62 | – | 53.466 | 8.856 |
| Illes Balears | – | – | – | 23.636 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 23.994 | 359 |
| Canarias | – | – | – | – | 44.015 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 44.019 | 4 |
| Cantabria | 197 | 209 | 957 | – | – | 18.026 | 129 | 1.616 | 521 | 66 | 4 | 169 | 599 | 22 | 249 | 2.906 | 92 | – | 25.763 | 7.737 |
| Castilla-La Mancha | 4.144 | 821 | 106 | – | – | 163 | 59.458 | 2.348 | 1.570 | 6.773 | 2.065 | 544 | 15.198 | 2.091 | 202 | 718 | 171 | – | 96.421 | 36.962 |
| Castilla y León | 1.903 | 1.595 | 2.397 | – | – | 2.433 | 2.627 | 96.099 | 1.982 | 1.799 | 947 | 4.531 | 4.856 | 371 | 1.628 | 4.846 | 673 | – | 128.717 | 32.618 |
| Cataluña | 2.300 | 9.180 | 439 | – | – | 416 | 1.641 | 1.669 | 193.948 | 7.137 | 322 | 892 | 3.523 | 1.342 | 1.054 | 2.519 | 358 | – | 227.773 | 33.825 |
| C. Valenciana | 3.624 | 2.709 | 276 | – | – | 124 | 6.502 | 1.462 | 6.832 | 131.029 | 182 | 623 | 4.507 | 5.817 | 415 | 1.083 | 164 | – | 165.646 | 34.618 |
| Extremadura | 1.966 | 94 | 42 | – | – | 0 | 688 | 442 | 322 | 486 | 24.069 | 138 | 1.278 | 65 | 62 | 157 | 45 | – | 29.856 | 5.786 |
| Galicia | 867 | 331 | 2.402 | – | – | 140 | 488 | 2.534 | 914 | 616 | 76 | 103.743 | 1.664 | 147 | 120 | 1.584 | 91 | – | 115.741 | 11.998 |
| Madrid | 3.777 | 1.270 | 730 | – | – | 438 | 9.258 | 4.477 | 2.337 | 2.427 | 1.687 | 1.586 | 67.464 | 459 | 625 | 1.751 | 168 | – | 98.545 | 31.081 |
| Murcia | 3.803 | 114 | 30 | – | – | 5 | 2.664 | 282 | 904 | 7.836 | 104 | 188 | 925 | 43.840 | 72 | 271 | 55 | – | 61.106 | 17.266 |
| Navarra | 428 | 2.725 | 180 | – | – | 215 | 453 | 1.141 | 1.336 | 452 | 14 | 201 | 799 | 95 | 25.209 | 4.187 | 1.787 | – | 39.234 | 14.025 |
| País Vasco | 777 | 2.019 | 820 | – | – | 2.529 | 625 | 4.139 | 2.221 | 947 | 185 | 1.291 | 1.576 | 250 | 3.326 | 57.302 | 1.924 | – | 79.944 | 22.642 |
| Rioja, La | 241 | 450 | 89 | – | – | 138 | 92 | 1.360 | 365 | 249 | 35 | 69 | 283 | 17 | 1.764 | 1.926 | 10.901 | – | 17.994 | 7.092 |
| Ceuta y Melilla | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 1.281 | 1.386 | 105 |
| Total descargado | 215.639 | 80.871 | 53.421 | 25.255 | 44.027 | 25.902 | 88.053 | 123.687 | 224.805 | 167.763 | 33.299 | 115.869 | 108.740 | 56.542 | 37.106 | 82.692 | 17.238 | 1.466 | 1.502.375 | – |
| Descargado de otras CC.AA. | 24.903 | 22.353 | 8.811 | 1.619 | 12 | 7.876 | 28.594 | 27.588 | 30.858 | 36.734 | 9.229 | 12.126 | 41.277 | 12.702 | 11.897 | 25.391 | 6.337 | 185 | – | 308.492 |

(1) Al tratarse de transporte por carretera, los flujos con autonomías insulares, Ceuta y Melilla no son significativos aunque éstos quedan incluidos en las columnas y filas de «Totales».
Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera. Dirección General de Programación Económica y Presupuestos. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.21.** Transporte interior de mercancías según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (milllones de toneladas-km). Año 2010 (1)

| ORIGEN \ DESTINO | Andalucía | Aragón | Asturias | Illes Balears | Canarias | Cantabria | Castilla-La Mancha | Castilla y León | Cataluña | C. Valenciana | Extremadura | Galicia | Madrid | Murcia | Navarra | País Vasco | La Rioja | Ceuta y Melilla | Total cargado | Cargado para otras CC.AA. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Andalucía | 8.830 | 406 | 143 | – | – | 71 | 900 | 965 | 1.764 | 2.506 | 859 | 393 | 1.825 | 543 | 287 | 428 | 84 | – | 20.040 | 11.210 |
| Aragón | 418 | 1.748 | 114 | – | – | 145 | 284 | 625 | 1.983 | 925 | 171 | 217 | 620 | 60 | 271 | 549 | 100 | – | 8.245 | 6.497 |
| Asturias | 219 | 173 | 1.072 | – | – | 160 | 125 | 525 | 508 | 229 | 51 | 269 | 320 | 105 | 146 | 362 | 29 | – | 4.304 | 3.232 |
| Illes Balears | – | – | – | 390 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 434 | 44 |
| Canarias | – | – | – | – | 1.069 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 1.069 | 0 |
| Cantabria | 171 | 86 | 126 | – | – | 454 | 65 | 353 | 358 | 48 | 3 | 82 | 258 | 19 | 73 | 286 | 22 | – | 2.403 | 1.949 |
| Castilla-La Mancha | 1.645 | 229 | 63 | – | – | 86 | 2.247 | 604 | 923 | 1.639 | 538 | 366 | 1.126 | 557 | 94 | 380 | 86 | – | 10.608 | 8.361 |
| Castilla y León | 1.290 | 511 | 460 | – | – | 425 | 771 | 3.903 | 1.247 | 1.048 | 353 | 1.305 | 1.025 | 233 | 402 | 816 | 102 | – | 13.910 | 10.007 |
| Cataluña | 2.216 | 1.966 | 400 | – | – | 286 | 985 | 1.085 | 7.733 | 2.334 | 294,732 | 986 | 2.158 | 818 | 446 | 1.427 | 167 | – | 23.406 | 15.673 |
| C. Valenciana | 2.082 | 768 | 242 | – | – | 97 | 1.578 | 877 | 2.272 | 4.765 | 135 | 610 | 1.724 | 860 | 188 | 690 | 84 | – | 16.991 | 12.226 |
| Extremadura | 454 | 70 | 29 | – | – | 0 | 194 | 154 | 301,568 | 332 | 761 | 99 | 410 | 48 | 42 | 121 | 26 | – | 3.041 | 2.281 |
| Galicia | 885 | 266 | 396 | – | – | 71 | 340 | 954 | 1.012 | 609 | 56 | 3.799 | 994 | 151 | 85 | 926 | 58 | – | 10.631 | 6.832 |
| Madrid | 1.951 | 422 | 353 | – | – | 190 | 801 | 1.046 | 1.443 | 940 | 561 | 962 | 1.632 | 194 | 259 | 766 | 60 | – | 11.620 | 9.988 |
| Murcia | 908 | 68 | 28 | – | – | 4 | 628 | 188 | 560 | 933 | 71 | 192 | 390 | 848 | 50 | 220 | 39 | – | 5.128 | 4.280 |
| Navarra | 381 | 297 | 88 | – | – | 63 | 201 | 285 | 539 | 237 | 9 | 143 | 317 | 73 | 600 | 417 | 101 | – | 3.759 | 3.158 |
| País Vasco | 704 | 588 | 255 | – | – | 295 | 309 | 1.019 | 1.271 | 639 | 122 | 776 | 677 | 197 | 406 | 1.620 | 207 | – | 9.098 | 7.478 |
| Rioja, La | 206 | 74 | 41 | – | – | 31 | 37 | 185 | 168 | 141 | 23 | 46 | 103 | 14 | 83 | 172 | 168 | – | 1.503 | 1.335 |
| Ceuta y Melilla | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 6 | 15 | 9 |
| Total descargado | 22.369 | 7.690 | 3.809 | 646 | 1.085 | 2.379 | 9.467 | 12.769 | 22.101 | 17.326 | 4.007 | 10.244 | 13.579 | 4.722 | 3.433 | 9.180 | 1.333 | 66 | 146.204 | – |
| Descargado de otras CC.AA. | 13.539 | 5.942 | 2.737 | 256 | 16 | 1.925 | 7.220 | 8.866 | 14.368 | 12.561 | 3.246 | 6.445 | 11.947 | 3.874 | 2.833 | 7.559 | 1.165 | 60 | – | 104.559 |

(1) Al tratarse de transporte por carretera, los flujos con autonomías insulares, Ceuta y Melilla no son significativos aunque éstos quedan incluidos en las columnas y filas de «Totales».
Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera. Dirección General de Programación Económica y Presupuestos. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.22.** Relación de autorizaciones bilaterales internacionales expedidas a los transportistas españoles durante el año 2010

| País | Meses | | | | | | | | | | | | | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Cupo | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | |
| Albania | 300 | 2 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 15 |
| Albania (trg) | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Alemania (trg) | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Austria (trg) | 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bielorrusia | 500 | 10 | 44 | 26 | 84 | 65 | 20 | 74 | 30 | 90 | 47 | 0 | 0 | 490 |
| Bielorrusia (trg) | 75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bosnia-herzegovina | 1000 | 5 | 0 | 5 | 7 | 0 | 3 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 23 |
| Bulgaria (trg) | 50 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Croacia | 2500 | 40 | 29 | 45 | 58 | 32 | 26 | 34 | 22 | 51 | 40 | 35 | 41 | 453 |
| Estonia (trg) | 50 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Iran | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kazajistan | 300 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 3 |
| Kirguizistan | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Lituania (trg) | 250 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Macedonia | 750 | 2 | 2 | 11 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 18 |
| Marruecos | 15000 | 811 | 655 | 788 | 725 | 816 | 643 | 565 | 410 | 484 | 724 | 810 | 552 | 7.983 |
| Marruecos (fc) | 300 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| Marruecos (temp) | 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19.000 |
| Moldavia | 300 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Montenegro | 125 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 6 |
| Rusia | 2000 | 102 | 45 | 28 | 82 | 64 | 20 | 74 | 30 | 90 | 47 | 82 | 26 | 690 |
| Serbia | 1000 | 3 | 0 | 6 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 3 | 25 |
| Tunez | 100 | 1 | 1 | 0 | 1 | 4 | 0 | 0 | 1 | 5 | 0 | 0 | 1 | 14 |
| Turquia | 5260 | 11 | 1 | 0 | 2 | 8 | 1 | 5 | 0 | 10 | 28 | 7 | 19 | 92 |
| Ucrania | 2200 | 10 | 16 | 20 | 12 | 47 | 3 | 43 | 6 | 43 | 28 | 45 | 1 | 274 |

Nota: El tránsito y el vacío están computados en la zona larga.
TR = Tránsito; TEMP = Temporal; FC = Fuera de contingente; TRG = Triangular.
Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.23.** Número de autorizaciones (comunitarias y CEMT) para el transporte internacional de mercancías

| Autorizaciones | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CEMT | 239 | 153 | 186 | 142 | 139 | –2,1% |
| UE | 79.588 | 84.081 | 88.429 | 98.935 | 100.809 | 1,9% |

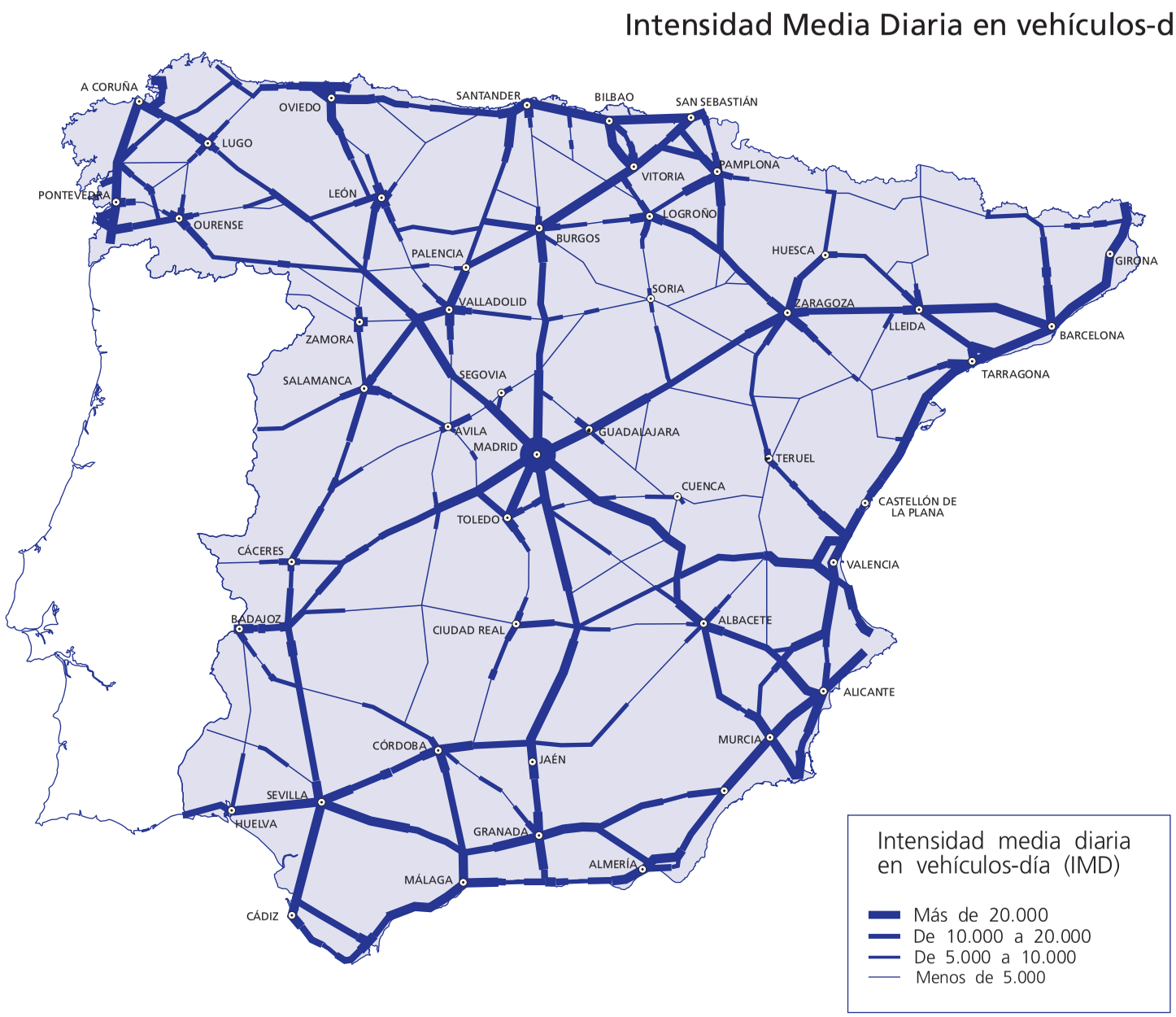
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.2.24.** Transporte internacional de viajeros realizado por transportistas españoles en la UE

| Tipo de servicio | Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| UE (1) | Licencias | 197 | 157 | 172 | 1.272 | 424 |
| | Vehículos | 953 | 902 | 846 | 7.945 | 2.124 |
| Discrecionales UE | Autorizaciones (2) | 909 | 986 | 1.142 | 1.131 | 1.045 |
| | Viajes (3) | 22.365 | 23.834 | 24.404 | 28.275 | 25.997 |
| Lanzaderas no UE | Autorizaciones (2) | 96 | 12 | 80 | 42 | 33 |
| | Viajes (3) | 1.206 | 165 | 746 | 581 | 578 |

(1) Hasta el 31-12-10 se han emitido 6.699 licencias y 35.287 copias certificadas conformes, de las que están vigentes 2.220 licencias y 12.917 copias.
(2) Incluye sólo los documentos emitidos por la Dirección General de Transportes por Carretera.
(3) Estimación.
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.

**Gráfico 1.2.1.** Red principal de carreteras a 31 de diciembre de 2010 (tráfico en la Red de Carreteras del Estado y la Red Prioritaria Autonómica)

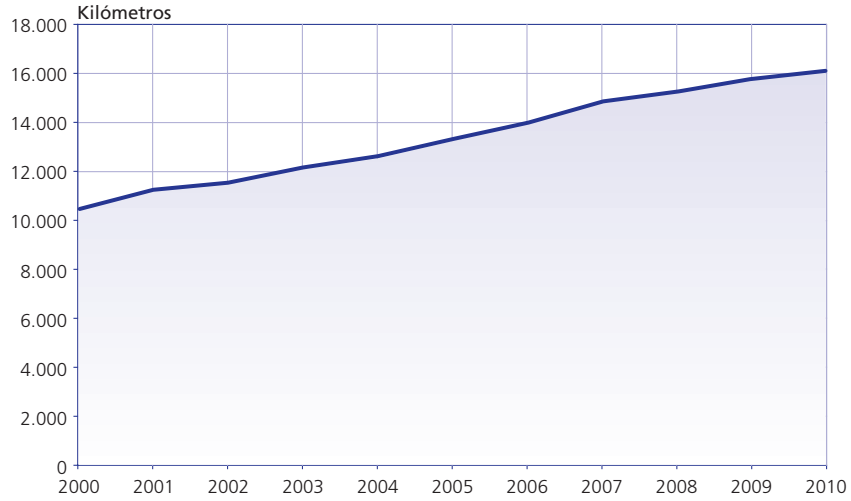



Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio del Fomento.

**Gráfico 1.2.2.** Red de vías de gran capacidad a 31 de diciembre de 2010

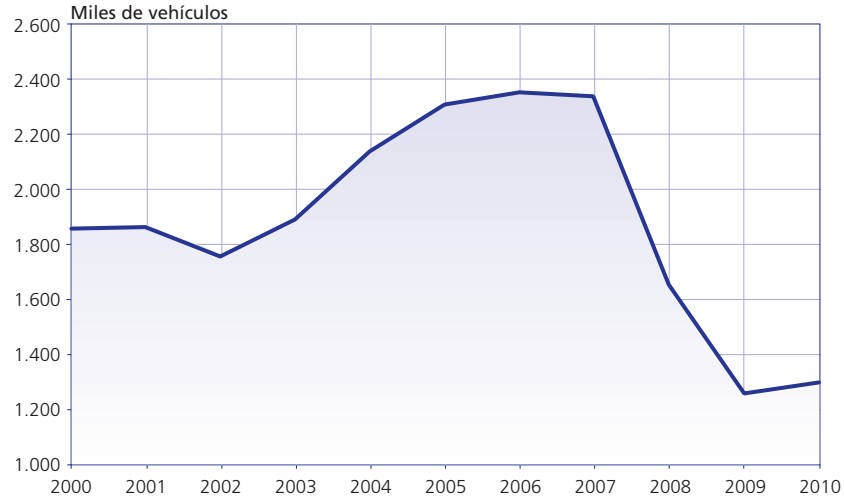
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio del Fomento.

**Gráfico 1.2.3.** Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad



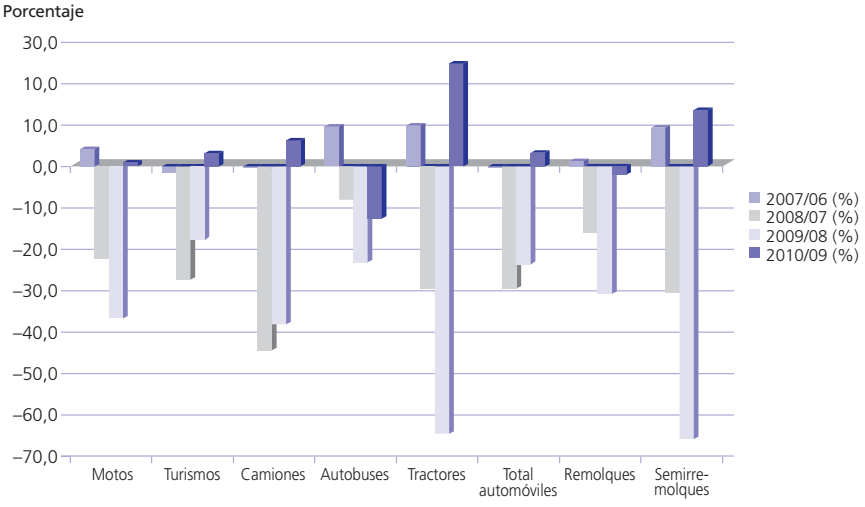

Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

**Gráfico 1.2.4.** Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles



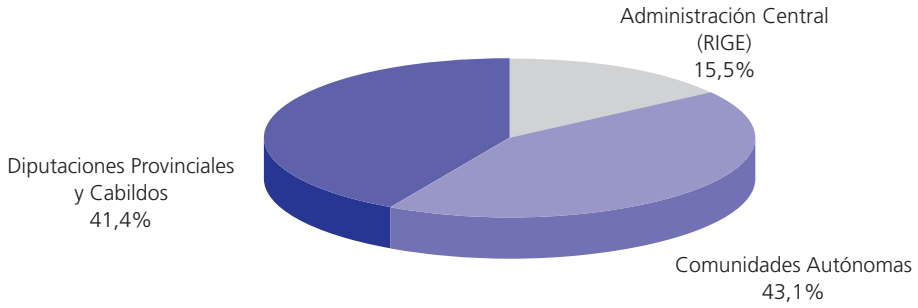

Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

**Gráfico 1.2.5.** Evolución de las matriculaciones de vehículos de carretera. Años 2006 a 2010



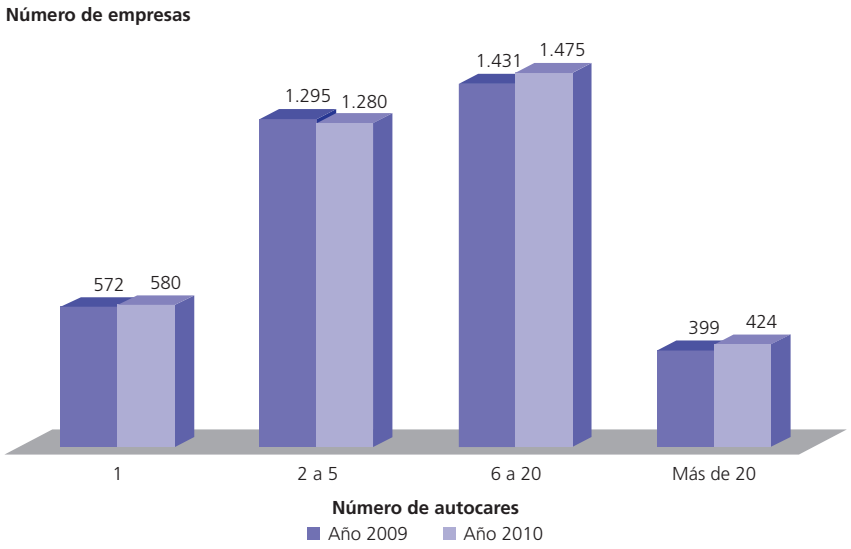

Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

**Gráfico 1.2.6.** Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones. Año 2010



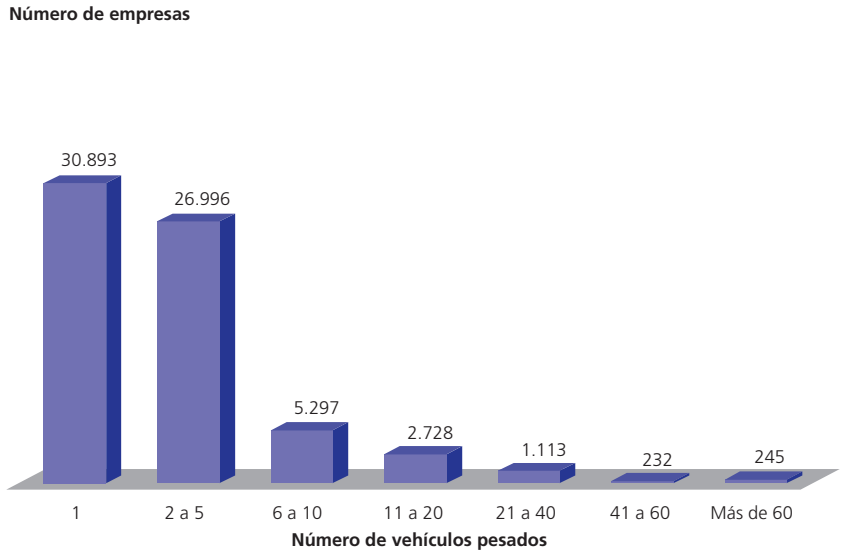

Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio del Fomento.

**Gráfico 1.2.7.** Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera (autocares por empresas)




Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio del Fomento.

**Gráfico 1.2.8.** Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera (vehículos pesados por empresa). Año 2010




Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio del Fomento.

## 1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias

En el año 2010 los resultados del tráfico ferroviario han registrado descensos en el tráfico de viajeros mientras que se ha experimentado un ascenso del 6,5% en el tráfico de mercancías, en toneladas-km.

Globalmente, el número de viajeros ha descendido en 2010 con respecto a 2009 en un 1,4%, el tráfico de viajeros-kilómetro descendió en un 2,9%. Este descenso se debe esencialmente a la caída del 4,1% de FEVE y del 3,3% de Renfe Operadora, ya que los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas han experimentado un incremento del 2,5%. En el desglose por Comunidades Autónomas, se registran incrementos del 3,5% para los ferrocarriles de Cataluña, del 5% para los de Valencia y del 1,6% para los del País Vasco; mientras que presentan una disminución del 11,4% los de las Illes Balears.

Por lo que se refiere a las mercancías, el tráfico global en toneladas transportadas ha experimentado un descenso del 4,8%, mientras que en toneladas-kilómetro se ha experimentado un ascenso del 6,5%, debido fundamentalmente al aumento producido en Renfe Operadora, ya que la importancia relativa de esta clase de transporte en el resto de los ferrocarriles es mínima por su escaso porcentaje de participación en el total.

La longitud de la red ferroviaria ha experimentado un ascenso del 3,2% con respecto a 2009, observándose un incremento de 499 kilómetros en la red del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Esta longitud de la red ha alcanzando en 2010 los 15.999 kilómetros, de los cuales 13.853 pertenecen a ADIF, 1.194 a FEVE, 869 kilómetros a las CCAA, y el resto son de compañías privadas. La longitud de las líneas electrificadas alcanza 9.540 kilómetros, correspondiendo 8.582 a ADIF, 321 a FEVE, 605 a los Ferrocarriles de las Comunidades Autónomas, y 32 a compañías privadas. En cuanto al personal el número de agentes alcanza la cifra de 33.918, de los cuales 13.833 corresponden a Renfe Operadora, 13.904 a ADIF, 1.873 a FEVE, y el resto a los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas.

Las inversiones en el sector ferroviario, disminuyeron un 9,4% sobre las correspondientes al año anterior hasta alcanzar un importe de 8.930 millones de euros, destacando el esfuerzo inversor del Ministerio de Fomento, ya que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias realizó inversiones por valor de 1.659,72 millones de euros. Por otra parte, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias realizó inversiones por un total de 5.400,7 millones de euros, y Renfe Operadora por valor de 777,76 millones de euros.

Como hechos reseñables en 2010 cabe destacar los siguientes:

- La puesta en servicio de la nueva línea de alta velocidad Madrid, Cuenca, Albacete, Requena-Utiel y Valencia.
- La inauguración de cuatro nuevas estaciones: Cuenca Fernando Zóbel, Vialia Abacete Los Llanos, Requena-Utiel y Valencia Joaquín Sorolla.
- La puesta en funcionamiento de la Terminal de llegadas a la estación puerta de Atocha.
- La entrada en servicio del primer corredor transfronterizo de mercancías en ancho internacional entre España y Francia y la inauguración de la estación de Figueres-Vilafant.

Los acontecimientos protagonistas del año han sido la inauguración de la conexión en alta velocidad entre Madrid, Cuenca y Albacete y la puesta en servicio de la línea de alta velocidad entre Madrid y Valencia, junto con las estaciones Fernando Zóbel de Cuenca, Los Llanos de Albacete y Joaquín Sorolla de Valencia.

Con la puesta en servicio de la Línea de alta velocidad Madrid, Cuenca y Albacete, Castilla-La Mancha se ha convertido en la primera comunidad autónoma que cuenta con servicios de alta velocidad en todas sus capitales de provincia. Además la entrada en explotación de esta conexión de 314 kilómetros representa una notable mejora del sistema de transporte interregional, que facilita la vertebración de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha e impulsa el desarrollo social y económico.

La inauguración del trayecto Madrid-Valencia, y la estación Joaquín Sorolla tuvo lugar el 18 de diciembre de 2010. Este trayecto discurre por las provincias de Madrid, Toledo, Cuenca y Valencia y forma parte de la línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.

La nueva infraestructura, de 391 Km. de longitud (438 kilómetros. si se incluye la conexión con Albacete) ha supuesto una inversión de 6.600 millones de euros (incluida la conexión con Albacete) y constituye el eje principal sobre el que se vertebrarán las futuras conexiones de alta velocidad del sureste peninsular con la meseta central.

Con estos 438 nuevos kilómetros, la red española de alta velocidad dispone de 2.665 kilómetros de líneas de alta velocidad, convirtiéndose en el segundo país del mundo y el primero de Europa en número de kilómetros de alta velocidad en servicio.

Del mismo modo, la entrada en explotación de esta línea supone una mejora del sistema de transporte interregional, que facilita la vertebración de la Comunidad Valenciana con Madrid y Castilla-La Mancha, e impulsa el desarrollo socioeconómico y la competitividad empresarial. Además, con la llegada de la alta velocidad a Requena-Utiel y Valencia, ya son 24 las localidades españolas conectadas directamente a la red española de alta velocidad.

### 1.3.1. Inversiones e infraestructuras

En el año 2010, se han realizado inversiones en los ferrocarriles españoles por valor de 8.930 millones de

euros, lo que supone un descenso del 9,4% sobre el ejercicio anterior. En el ámbito del Ministerio de Fomento, la inversión alcanza la cifra de 1.659,72 millones de euros, mientras que las inversiones de Renfe Operadora y ADIF fueron, respectivamente de 777,76 y 5.400,69 millones de euros. Las inversiones realizadas por FEVE, fueron de 109,91 millones de euros, y las de las compañías de ferrocarriles correspondientes a Comunidades Autónomas alcanzaron los 272,55 millones de euros. Por otra parte, la inversión realizada por las compañías privadas fue de 1,30 millones de euros.

El desglose por Comunidades Autónomas del total de inversiones en el sector ferroviario de las respectivas compañías de ferrocarriles (incluidas las inversiones en infraestructuras, material móvil y otras inversiones), realizadas durante 2010, es el siguiente: 48,10 millones de euros la Generalidad de Cataluña; 126,60 millones de euros la Generalidad de Valencia; 28,12 millones de euros el Gobierno Vasco; y 69,73 millones de euros el Gobierno de las Illes Balears.

La longitud de la red ferroviaria (ADIF), ha aumentado respecto a 2009, en 499 kilómetros. De los 13.853 kilómetros de que dispone, 5.114 kilómetros, corresponden a vía doble. Por otra parte, 8.582 kilómetros de la red están electrificados lo que representa más del 61% del total de la red. De estos kilómetros electrificados, 3.582 kilómetros, corresponde a vía única, y 5.000 a vía doble. La longitud de vía sin electrificar es de 5.271 kilómetros que suponen el restante 38% del total de la red; en este caso la mayor parte, 5.157 kilómetros, corresponden a vía única y solamente 113 a vía doble. Por otra parte 11.091 kilómetros de la red están provistos de bloqueo automático y CTC o LZB (tabla 1.3.3).

Las inversiones de ADIF en obras de plataforma, en 2010, alcanzaron la cifra de 2.738,52 millones de euros, de los cuales 135,76 fueron en la Red Titularidad del Estado; y en la vía fueron de 882,43 millones de euros, con 583,26 millones de inversión en la Red Titularidad del Estado. Asimismo destaca la inversión en electrificación y telecomunicación, con una cifra de 322,68 millones de euros; en estaciones, donde las inversiones alcanzan la cifra de 100,69 millones de euros; en instalaciones de seguridad, con 406,49 millones de euros, en reposiciones de servicio, con 389,82 millones de euros y en almacenes, talleres y depósitos, con 498,47 millones de euros. En cuanto a Renfe Operadora, la inversión realizada en material móvil asciende a 692,62 millones de euros, lo que supone un decremento del 35,4% respecto a 2009 (tablas 1.3.12 y 1.3.12bis).

### 1.3.2. Renfe operadora

La participación de Renfe Operadora en el volumen de tráfico ferroviario español es casi exclusiva, ya que representa alrededor del 92% del total en el tráfico de viajeros y el 94% en el de mercancías. Por otra parte, el personal de Renfe Operadora representa alrededor del 41% del total del personal empleado en el sector a nivel nacional. En cuanto a ingresos de tráfico, los de Renfe Operadora ascendieron en 2010 a 2.347,75 millones de euros, ingresos muy superiores a los obtenidos por el resto de compañías existentes. Esta posición de Renfe Operadora en el mercado ferroviario se confirma en las inversiones, que alcanzaron en 2010 la cifra de 777,76 millones de euros, frente a los 383,76 millones de euros invertidos en el resto de compañías ferroviarias.

En cuanto al material móvil utilizado por Renfe Operadora, el parque de locomotoras en el año 2010 ascendía a 524 unidades frente a las 495 existentes en 2009, este incremento ha afectado tanto a las locomotoras diesel, que han pasado de 161 unidades a 170, como a las eléctricas que han pasado de 334 unidades hasta las 354 de 2010. La potencia del total de locomotoras ha aumentado respecto al año anterior el 9,9%, debido al ascenso del 10,8% en las eléctricas, y del 5,4% en las diesel. En este ejercicio, se produce un aumento del 0,5% en el número de automotores situándose la cantidad total de los mismos en 1.079 unidades. Los automotores diesel se incrementaron en un 4,9% mientras que los eléctricos disminuyeron en un 0,2%, con lo que el parque existente fue de 930 automotores eléctricos y 149 diesel. La potencia de esta clase de vehículos ha aumentado en un 4,9%, siendo este aumento del 4,6% en los eléctricos, y del 15,2% en los diesel. Los coches de viajeros han experimentado un descenso, pasando de 1.253 coches en el año 2009 a 1.250 en el año 2010. El parque de vehículos para transporte de mercancías ha tenido un decremento anual del 1,7% en lo que se refiere a vagones que son propiedad de Renfe Operadora, pasando de 13.218 a 12.996 en 2010(tabla 1.3.4).

La carga bruta remolcada ha experimentado un incremento global del 1,1% respecto al año anterior, con un aumento del 6,2% en los trenes de mercancías, y un descenso del 1% en los de viajeros. El 69% de la carga bruta remolcada lo ha sido por tracción eléctrica y el 31% restante por tracción diesel. El consumo energético ha sido de 86 millones de litros de gasóleo, y 2.271 millones de kwh en la tracción eléctrica, un 0,3% superior al año anterior.

En cuanto a la disponibilidad del material móvil que mide el porcentaje del parque de dotación que está disponible diariamente para su utilización, sus índices se mantienen en general sensiblemente iguales a los del año anterior, salvo las locomotoras eléctricas que experimentan un descenso del 10,2%. Las locomotoras de línea, las unidades y automotores eléctricos, los automotores diésel y los coches presentan valores superiores al 99% de disponibilidad, (tablas 1.3.8, 1.3.9 y 1.3.10).

En el año 2010 la plantilla referida a Renfe Operadora a 31 de diciembre ascendía a 13.824, siendo el promedio anual de agentes durante el año de 13.833 (tabla 1.3.11).

Durante el ejercicio 2010 Renfe Operadora realizó inversiones en material móvil por un importe de 692,62 millones de euros experimentando un descenso del 35,4% sobre las realizadas el ejercicio anterior. La princi-

pal partida corresponde a automotores, con un descenso del 28,8%, y supuso un importe de 654,15 millones de euros, equivalente al 94% del total; 25,60 millones correspondieron a material motor; y, 12,87 millones a material remolcado, lo que supone decrementos del 74,3% y del 75,8%, respectivamente, si se comparan con las cifras del año anterior.

La tabla 1.3.15 muestra los resultados del ejercicio 2010 de RENFE Operadora por áreas de actividad. Los ingresos totales ascendieron a 3.094,22 millones de euros y el total de los gastos a 2.984,18 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 110,02 millones de euros. Una vez añadidas las amortizaciones, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de 250,12 millones de euros. El resultado final alcanza un superávit de 90,35 millones de euros.

A continuación se analizan los resultados de las unidades de negocio, operadoras de transporte, en lo relativo a tráficos e ingresos.

### *Alta Velocidad/Larga Distancia*
(AVE larga distancia+larga distancia)

Esta Unidad de Negocio ha tenido, durante 2010, unos ingresos totales de 1.114,20 millones de euros, un 1,2% superiores a los obtenidos en 2009, correspondiendo prácticamente la totalidad de estos a la partida de ingresos de tráfico, con 1.086,10 millones de euros. Los mayores ingresos de tráfico se obtuvieron en el corredor Nordeste con un 32,72% del total, seguido del corredor Sur con un 29,56%. Los gastos totales alcanzaron la cifra de 942,70 millones de euros, un 2,4% inferiores a los del año anterior.

A lo largo de 2010, se transportaron 22.193.000 viajeros, alcanzando el tráfico total en viajeros-km la cifra de 10.423 millones de viajeros-km. El 25,63% de este tráfico corresponde al Corredor Sur, el 19,14% al Corredor Este-Mediterráneo, el 14,54% al Corredor Transversal, el 15,80% al Corredor Norte, y el 24,89% al Corredor Nordeste.

### *Cercanías/Media Distancia*
(Cercanías/media distancia+ave lanzaderas)

Los ingresos totales en esta Unidad de Negocio alcanzaron, en 2010, la cifra de 1.095,90 millones de euros, superiores en un 18% a los obtenidos en 2009, de los cuales 618,7 millones corresponden a ingresos de tráfico. Los gastos totales ascendieron a 953 millones de euros, un 2,6% superiores a los del año anterior.

El servicio ferroviario de cercanías de RENFE operadora, es un elemento fundamental como modo de transporte de acceso a las grandes ciudades. Durante 2010 disminuyeron, tanto el número de viajeros que utilizaron el servicio de cercanías, como el número de viajeros-kilómetro. En relación con 2009 el número de viajeros disminuyó en un 2,7%, alcanzando la cifra de 400 millones de usuarios. El tráfico se situó en 7.288 millones de viajeros-kilómetro, con una disminución del 3,7% respecto al año anterior.

En cuanto a media distancia, incluyendo la media distancia de alta velocidad, el tráfico total en viajeros-km alcanzó los 3.267 millones un 2,4% inferior al ejercicio anterior, de los cuales 2.514 millones fueron para Media distancia y 753 para lanzaderas, con el siguiente desglose: el 16,84% a la Zona Sur, el 26,46% a la Zona Centro, el 11,60% a la Zona Norte, el 36,30% a la Zona Noreste, y el 8,80% a la Zona Noroeste. En el plano del tráfico referido a Lanzaderas el desglose es el siguiente: el 30% correspondió al recorrido Madrid-Puertollano, el 20,14% al recorrido Sevilla-Córdoba-Málaga, el 14,73% al Madrid-Toledo, el 20,53% al Madrid-Segovia-Valladolid, el 0,62% al Zaragoza-Calatayud, el 0% al Zaragoza-Huesca, Jaén-Cádiz el 3,39% y el 10,60% al recorrido Lleida-Barcelona.

### *Mercancías Y Logística*

El transporte de mercancías en régimen de cargas (vagón completo), ha experimentado un descenso del 7,3% en el número de toneladas transportadas, alcanzando la cifra de 11.147.000, destacando el transporte de productos siderúrgicos, cereales, automóviles, cementos y piedras y tierras.

El tráfico en toneladas-kilómetro, experimentó un incremento del 5,6%, pasando de 4.438 millones en 2009 a 4.687 en 2010. Por lo que respecta al transporte combinado, ha tenido un ascenso en cuanto al tráfico del 7,7% respecto al ejercicio anterior, pasando de 2.535 millones de toneladas-kilómetro en 2009 a 2.730 millones de toneladas-kilómetro en 2010.

El total de ingresos ascendió a 261,92 millones de euros, siendo los ingresos por tráfico de 231,42 millones de euros. Los gastos alcanzaron los 279,51 millones de euros con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta negativo por valor de 17,60 millones de euros; una vez añadidos los intereses e impuestos el resultado final cierra con un déficit que alcanza los 36,97 millones de euros.

### *Cuenta de resultados*

La cuenta de resultados de RENFE operadora del ejercicio de 2010 (tabla 1.3.13), refleja los resultados siguientes:

El total de ingresos, incluyendo las subvenciones percibidas, ha alcanzando la cifra de 2.512,75 millones de euros, superior en un 0,5% a los ingresos obtenidos en 2009, que fueron de 2.501,36 millones de euros. Los ingresos de tráfico obtenidos han experimentado un ascenso del 1,4% situándose en 2.347,75 millones de euros. Los ingresos correspondientes al resto de partidas descendieron un 11% alcanzando en conjunto 164,49 millones de euros.

Los gastos propios alcanzaron la cifra de 2.301,69 millones de euros, un 0,2% inferior a los de 2009, con lo que el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de 128,46 millones de euros; añadidos los intereses e impuestos, el déficit se eleva hasta los 19,78 millones de euros. El resultado de gestión presenta un déficit de 19,78 millones de euros.

## 1.3.3. Ferrocarriles de vía estrecha

El concepto de vía estrecha, incluye una serie de ferrocarriles de ancho de vía inferior al normalizado de Renfe, cuya explotación es competencia del Estado si su recorrido abarca a varias Comunidades Autónomas (FEVE) o competencia de dichas Comunidades Autónomas en caso contrario y determinadas líneas privadas. Estos ferrocarriles están integrados por la compañía «Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha» (FEVE) que explota la cornisa Cantábrica y una línea en Murcia; los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas de Cataluña, Valencia, País Vasco e Illes Balears, que se circunscriben al ámbito de su propia Comunidad; y pequeñas líneas explotadas por compañías privadas.

La red de vía estrecha, con una longitud total de 2.146 kilómetros representa el 13,4 % del conjunto de la red ferroviaria española y el personal que trabaja en la misma, 6.181 operarios, supone el 18% del total empleado en el sector ferroviario. Las inversiones en el conjunto de las líneas alcanzaron, en 2010, la cifra de 383,76 millones de euros, excluidas las realizadas por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento y las realizadas por las Direcciones Generales de Transporte de las correspondientes Comunidades Autónomas.

Durante el ejercicio de 2010 han viajado por esta red mas de 195 millones de viajeros con un ascenso del 2,1% sobre el número de viajeros correspondientes a 2009. El transporte de mercancías fue de 3,6 millones de toneladas, con un descenso del 16,2% respecto al año anterior.

En relación con las cuentas de resultados de las empresas, los ingresos por tráfico del total de ellas ascendieron a 180,64 millones de euros, superando en 6,97 millones de euros los ingresos del ejercicio anterior. Los ingresos totales de explotación en el año 2010 supusieron 218,96 millones de euros con un descenso de 10 millones de euros respecto a los ingresos de 2009. Sin embargo los gastos ascendieron a 722,91 millones de euros con lo que el déficit de explotación alcanzó, en 2010, los 503,95 millones de euros.

Por otra parte las subvenciones alcanzaron en 2010, la cifra de 195,14 millones de euros, inferior en 38,7 millones de euros a las subvenciones de 2009. En FEVE la subvención recibida, fue de 84,95 millones de euros lo que supone un descenso del 3,7%. En los Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, las subvenciones recibidas disminuyeron un 3,1 % respecto a las del año anterior, alcanzado los 58,90 millones de euros; las de la Generalidad de Valencia fueron de 0,03 millones de euros, un 95,8% inferior a la del ejercicio anterior.

Los Ferrocarriles del Gobierno Vasco aumentaron las subvenciones recibidas de 43,56 millones de euros en 2009 a 51,26 millones de euros en 2010 y los ferrocarriles de las Illes Balears no recibieron subvención alguna durante 2010. Con todo ello el resultado final arroja un déficit global de 308,81 millones de euros.

### *FEVE*

Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), explota un conjunto de líneas ferroviarias de 1.194 kilómetros de longitud de los cuales solamente 83 son de vía doble, y están electrificados 321 kilómetros de la red, incluido el tramo de doble vía.

FEVE con un 55,65% de la longitud total de líneas de la red de vía estrecha, ha transportado durante 2010 un 4,74% del total de viajeros, con una participación del 9,74% en el tráfico total medido en viajeros-kilómetro. En mercancías ha transportado un 62,64% del tráfico medido en toneladas transportadas, y ha prestado el 82,75% del tráfico total medido en toneladas-kilómetro.

En el año 2010 ha transportado 9,27 millones de viajeros con una disminución del 4,2% respecto al año anterior. El tráfico de viajeros, medido en viajeros-kilómetro, ha descendido en un 3,9% alcanzando la cifra de 188 millones.

En cuanto a mercancías, las toneladas transportadas por FEVE han tenido una disminución del 19,4% respecto a 2009 alcanzando 2,3 millones de toneladas; las toneladas-kilómetro realizadas han tenido un ascenso del 11,1%, situándose en 377 millones.

El material móvil disponible en 2010, constaba de 56 locomotoras, de ellas 39 son locomotoras diesel y 17 eléctricas y diesel eléctricas. Asimismo disponía de 100 automotores, 11 unidades más que en el año anterior, de ellos 58 son eléctricos, 39 Diesel y 3 automotores diesel. En cuanto al material remolcado, el número de coches de viajeros es de 61 unidades, y el número de vagones de mercancías de 1.158, 118 unidades más que el año anterior.

El personal afecto a FEVE durante 2010 estaba formado por 1.873 empleados (tabla 1.3.19), inferior en un 2,7% al año anterior. Por otra parte el consumo energético de tracción durante el pasado ejercicio fue de 23,2 millones de kwh, algo inferior al de 2009; y 7.710,3 toneladas de gasóleo, cantidad un 1,7% superior a las consumidas un año antes (tabla 1.3.20).

Las inversiones realizadas por FEVE (tabla 1.3.21), alcanzaron la cifra de 109,91 millones de euros, dedicándose la mayor parte de esta cantidad, 62,31 millones de euros, a instalaciones fijas; 37,92 millones de euros a material móvil; y 9,68 millones de euros a otras inversiones.

Por lo que se refiere a la cuenta de resultados (tabla 1.3.23), los ingresos totales han disminuido un 0,4%, situándose en 36,67 millones de euros, y los gastos han experimentado un incremento del 2,6% hasta llegar a 182,16 millones de euros, con lo que el resultado antes

de subvenciones refleja un déficit de 145,94 millones de euros, inferior en un 3,4% al registrado en 2009. Con unas subvenciones a la explotación de 84,95 millones de euros, inferiores en un 3,7% a las recibidas el año precedente, el resultado final de explotación alcanza un déficit de 60,99 millones de euros.

### *Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña*

La participación de estos ferrocarriles en el total de la red de vía estrecha (tabla 1.3.22), representa el 40,78% del tráfico de viajeros medido en personas transportadas y el 41,36% en viajeros-kilómetro. Su participación en el tráfico de mercancías es mucho menos importante, alcanzando un 17,39% en toneladas transportadas y un 8,19% medido en toneladas-kilómetro. La longitud de sus líneas, en 2010, alcanzó 291 kilómetros, lo que representa el 13,56% del total de la red.

El tráfico de viajeros no ha experimentado variación alguna respecto al año 2009, siendo el número de viajeros transportados de 79,76 millones. El tráfico de viajeros, medido en viajeros-kilómetro, ha aumentado en un 3,5% alcanzando la cifra de 798 millones. El tráfico de mercancías ha aumentado en las toneladas transportadas en un 42,2% respecto de 2009, al igual que el volumen de tráfico resultante que se situó en 37,3 millones de toneladas-kilómetro, un 53,5% mas que el ejercicio anterior.

El personal estaba integrado por 1.305 agentes, lo que supone un decremento del 0,3% respecto a 2009 (tabla 1.3.19). En cuanto al consumo energético, ha sido de 92,5 millones de kw-hora en la tracción eléctrica y de 579,1 toneladas de gasóleo (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas (tabla 1.3.21) alcanzaron la cifra de 48,10 millones de euros, de los que 11,57 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 23,83 millones de euros en material móvil y 12,71 millones de euros en otras inversiones.

La cuenta de resultados de la compañía (tabla 1.3.24) indica un aumento de ingresos, que con una cifra de 76,50 millones de euros, supone un 3,9% más de los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha experimentado un ascenso del 1,6% con lo que se obtiene un total de 136,65 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 60,15 millones de euros, superior en un 1% al obtenido el año 2009. La subvención a la explotación ha sido de 58,90 millones de euros.

### *Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia*

La participación de los ferrocarriles de la Comunidad de Valencia en el conjunto de la red representa el 11,65% de la longitud de líneas, con 250 kilómetros, el 37,32% del total de viajeros transportados, y el 27% del tráfico de pasajeros medido en viajeros-kilómetro. No existe en sus líneas el transporte de mercancías.

Los viajeros transportados durante 2010 superaron los 72 millones, con un aumento del 2,5% sobre el año anterior y el tráfico resultante alcanzó la cifra de 521 millones de viajeros-kilómetro, un 5% superior al del ejercicio anterior. (tabla 1.3.22).

El personal empleado experimentó un descenso del 2,2% alcanzando la cifra de 1.915 agentes (tabla 1.3.19). El consumo energético fue de 97,2 millones de kwh en electricidad y de 596,1 toneladas de gasóleo en la tracción diesel. Las inversiones realizadas en el año sumaron la cifra de 126,60 millones de euros, de los cuales 19,93 millones de euros fueron destinados a instalaciones fijas, 97,65 millones de euros a material móvil y 9,02 millones de euros a otras inversiones (tabla 1.3.21).

Los ingresos de tráfico aumentaron en un 3,1%, alcanzando los 53,19 millones de euros, siendo el total de ingresos de 58,61 millones de euros, con un crecimiento del 1%. En cuanto a los gastos, el total alcanza la cifra de 253,61 millones de euros, con un aumento del 11,3%. El resultado antes de las subvenciones alcanzó la cifra negativa de 195 millones de euros, un 14,8% superior a la del año 2009. La subvención a la explotación ha sido de 0,03 millones de euros, con lo que el resultado final señala un déficit de 194,97 millones de euros (tabla 1.3.25).

### *Ferrocarriles del Gobierno Vasco*

Sus 242,30 kilómetros de líneas ferroviarias suponen un 11,29% del total de la longitud de la red de vía estrecha. Los 26,5 millones de viajeros transportados representan el 13,56% del total de viajeros de la red, y su tráfico, 287,6 millones de viajeros-kilómetro, suponen alrededor del 15% del total, en tanto que el tráfico de mercancías alcanzó el 6,76%, con 243.800 toneladas. Durante el año 2010, el tráfico de viajeros aumento en un 7,6% en cuanto al valor absoluto de pasajeros transportados; y el tráfico de los mismos, medido en viajeros-kilómetro, ascendió en un 1,6% (tabla 1.3.22).

El personal de estos ferrocarriles disminuyó un 2,2% con lo que alcanzó, en 2010, la cifra de 858 empleados (tabla 1.3.19). La energía consumida ascendió a 39,6 millones de kwh (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas supusieron la cantidad de 28,12 millones de euros, de los cuales 0,02 millones de euros se dedicaron a instalaciones fijas, repartiéndose el resto entre material móvil 20,41 millones de euros y otras inversiones 7,69 millones de euros (tabla 1.3.21).

Los ingresos del tráfico se incrementaron un 4,1% respecto al año anterior, alcanzando una cifra de 24,35 millones de euros; el total de ingresos aumentó un 2,5% siendo de 25,05 millones de euros. Los gastos crecieron un 7,3%, con lo que el total resultante de gastos fue de 80,08 millones de euros. Como consecuencia de todo ello el resultado antes de las subvenciones presenta un déficit de 55,03 millones de euros. La subvención a la explotación ha sido de 51,26 millones de euros, así el resultado final refleja un déficit de 3,77 millones de euros (tabla 1.3.26).

### *Ferrocarriles de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears*

Los 85,2 kilómetros de líneas ferroviarias suponen un 3,97% del total de la red de vía estrecha. Durante el año 2010 han transportado 5.495.000 viajeros con un incremento del 19,5% respecto del año anterior, con un resultado de 112 millones de viajeros-kilómetro, lo que supone un descenso del 11,4% respecto al tráfico de 2009 (tabla 1.3.22).

El número de empleados alcanza la cifra de 230 (tabla 1.3.19). El consumo energético, ha sido de 8,9 millones de kwh en la tracción eléctrica y de 3,2 toneladas de gasóleo (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas supusieron un montante de 69,73 millones de euros, de los cuales 43,86 millones de euros correspondieron a instalaciones fijas, 19,09 millones de euros a material móvil, y 6,78 millones a otras inversiones (tabla 1.3.21).

En cuanto a la cuenta de resultados (tabla 1.3.27), los ingresos procedentes del tráfico de viajeros y mercancías experimentaron un descenso del 1,7% ascendiendo a 4,70 millones de euros, alcanzando el total de ingresos la cantidad de 22,13 millones de euros. Los gastos supusieron 69,96 millones de euros, con un descenso del 4,8% respecto a 2009. El déficit resultante antes de subvenciones supuso asimismo un aumento del 27,6% respecto al déficit del ejercicio anterior, alcanzando los 47,83 millones de euros. Por otra parte, durante 2010 no se aportaron subvenciones a la explotación, en consecuencia el resultado final arroja un déficit de 47,83 millones de euros.

### *Ferrocarriles de compañías privadas*

Las líneas férreas explotadas por compañías privadas en España tenían 83 kilómetros de longitud en 2010, representando alrededor del 4% del total de líneas de vía estrecha. Los viajeros transportados por todas ellas fueron 1.546.000, con un tráfico resultante de 22,7 millones de viajeros-kilómetro. En mercancías se han transportado 476.000 toneladas frente a 884.000 del año 2009; el tráfico en toneladas-km fue de 23,4 millones, lo que supone un descenso del 39,1 %.

De los 83 kilómetros de líneas, todas ellas de vía doble, 32 estaban electrificados y el resto sin electrificar. Se realizaron inversiones por valor de 1,30 millones de euros, todas ellas en material móvil (tabla 1.3.21).

## 1.3.4. Administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF)

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias es una entidad pública empresarial surgida tras la entrada en vigor, el día 1 de enero de 2005, de la Ley del Sector Ferroviario, con vocación de servicio público, al cual atenderá con la aplicación de criterios empresariales que optimicen los recursos disponibles para asegurar el interés público, satisfacer las necesidades sociales con la máxima calidad y garantizar la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

La misión del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias incluye la gestión del tráfico ferroviario, la administración de la infraestructura, el cobro de cánones y la realización de infraestructura que le encargue el Gobierno de la Nación.

Asimismo tiene bajo su responsabilidad tanto la construcción de las nuevas infraestructuras que le son encomendadas por el Gobierno, como el mantenimiento para su perfecto uso por los servicios de transporte, de toda la red ferroviaria, convencional y de alta velocidad, de la que es titular.

En el ámbito de la gestión de la infraestructura ferroviaria, está especializado en el mantenimiento de las Líneas Convencionales y de la extensa Red de Telecomunicaciones que las acompaña.

Su misión es ofrecer a los Operadores de Transporte Ferroviario, las máximas prestaciones de la infraestructura con calidad, fiabilidad y seguridad, comprometiéndose a:

- Garantizar la seguridad en la circulación desde el ámbito de sus competencias y en coordinación con los órganos responsables de la misma.
- Garantizar la disponibilidad de la infraestructura.
- Proporcionar a los operadores ferroviarios y de telecomunicaciones la fiabilidad de las instalaciones y mejorar las prestaciones.
- Asegurar su compromiso con criterios de calidad, seguridad para los trabajadores y respeto al medioambiente.

### *Cuenta de resultados*

La cuenta de resultados de explotación de ADIF durante el ejercicio de 2010 (tabla 1.3.14), refleja un saldo positivo de 177,15 millones de euros, un 135,79% superior al registrado en 2009 en el que fue de 75,13 millones de euros. La cuenta de resultados financieros refleja un saldo positivo de 139,20 millones de euros. El resultado final presenta un superávit de 139,20 millones de euros

El total de ingresos durante 2010, ha alcanzando la cifra de 2.929,50 millones de euros, superior en un 5,4% a los ingresos obtenidos en 2009 que fueron de 2.777,18 millones de euros. Los ingresos obtenidos en concepto de canon por utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General han sido de 250,26 millones de euros, lo que supone un 0,4% más que en 2009; y en concepto de canon por utilización de las estaciones y otras infraestructuras han ascendido a 67,97 millones de euros, un 2,6% inferior al ejercicio anterior.

Los gastos alcanzaron la cifra de 2.752,35 millones de euros, un 1,9% superior a la de 2009. El 25,8% son gastos de personal, 709,56 millones de euros, con un incremen-

to del 5,2%; y, el 56,15% gastos en Materiales y Servicios, por importe de 1.545,56 millones de euros, un 0,4% inferior a la del ejercicio anterior que fueron de 1.551,45 millones de euros.

### *Contrato programa*

En enero de 2007 el Consejo de Ministros aprobó el primer Contrato-Programa del Administrador de Infraestructuras ferroviarias por el cual el Estado aportará a esta entidad pública un total de 11.884,2 millones de euros en el periodo 2007-2010. Con esta aportación ADIF alcanza un volumen de inversión de 23.000 millones de euros en cuatro años, tal como está previsto en su Plan Estratégico, a través de recursos propios, fondos comunitarios y otras fuentes de financiación.

El ámbito de aplicación del Contrato Programa es la red ferroviaria de titularidad del Estado administrada por ADIF, e integrada en la Red de Interés General. Contempla actuaciones relativas a su mantenimiento, a la explotación y gestión de los sistemas de control, la circulación y seguridad del tráfico ferroviario, así como la ejecución de las inversiones que el Ministerio de Fomento encomiende a ADIF en la red convencional y en la de altas prestaciones de titularidad del Estado.

Entre las principales iniciativas que llevará a cabo ADIF en la red de titularidad del Estado, por encomienda del Ministerio de Fomento destaca el plan de renovaciones que afecta a 500 kilómetros de vías. Asimismo, llevará a cabo actuaciones en la red y terminales de mercancías y en la red y estaciones de cercanías, de las que se renovarán 45. Además está previsto mejorar la seguridad y funcionalidad de la red, con la extensión del sistema denominado Control de Tráfico Centralizado (CTC) a 800 nuevos kilómetros; y la modernización de 350 kilómetros de catenaria y de 15 subestaciones eléctricas. Otras actuaciones prevén la supresión de bloqueos telefónicos, a través de la eliminación de este sistema de regulación y control en 600 kilómetros; y, la intervención en 900 pasos a nivel mediante su supresión o el reforzamiento de los dispositivos de protección.

El Consejo de Ministros en su reunión de 30 de diciembre de 2010, autorizó la prórroga hasta el 30 de junio del 2011 del contrato-programa 2007-2010 entre la Administración General del Estado y ADIF, de manera que en dicho periodo pueda avanzarse en la negociación de un nuevo contrato.

El Contrato-Programa entre la Administración general del Estado y ADIF para el periodo 2007-2010 fue suscrito el 16 de febrero de 2007 y modificado el 18 de diciembre 2007, con el fin de garantizar la coherencia y continuidad de la gestión de la Red de titularidad del Estado, estableciendo los objetivos, obligaciones y compromisos mutuos entre el Estado y ADIF para el cuatrienio, además de comprometer el correspondiente apoyo financiero y de fijar unos resultados para el proyecto de inversión y gestión.

Dada la inminente finalización de la vigencia del Contrato-Programa y la necesidad de continuar con las actuaciones de ADIF en dicha Red de titularidad del Estado, se procede a prorrogar para el primer semestre del año 2011 el Contrato-Programa existente.

De esta forma se da cobertura a las actuaciones de ADIF en el mantenimiento, la explotación y gestión de la Red titularidad del Estado, la modernización de activos en la red convencional, así como la construcción de la línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia, en el tramo Ourense-Santiago.

Con fecha 30 de diciembre de 2010, El Consejo de Ministros autorizó, a solicitud del Ministerio de Fomento, una encomienda de gestión a ADIF para la promoción de actuaciones en la Red de Ferrocarriles de Titularidad del Estado.

Esta encomienda supondrá una inversión de 154,7 millones de euros, de los cuales 2,3 corresponden al ejercicio 2010 y el resto (152,4 M€) a las previsiones de compromiso de gasto posteriores a 2010, que se incorporarán al próximo Contrato-Programa.

Esta encomienda es la sexta que se realiza en el Marco del convenio entre el Ministerio de Fomento, ADIF y la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITT), cuyo objetivo es promocionar inversiones en la Red Ferroviaria del Estado y que se enmarca en el vigente Contrato-programa entre la Administración General del Estado (AGE) y ADIF 2007-2010.

Las actuaciones a realizar, contempladas en la encomienda, incluyen nuevas actuaciones en cercanías (estaciones y red) para la mejora de la seguridad y de la funcionalidad de la red ferroviaria; en mercancías (terminales y red) así como la modernización de activos. Se contempla tanto la ejecución de las obras, como la redacción de proyectos para futuras actuaciones.

Además se incluye la subrogación por parte de ADIF de actuaciones iniciadas por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias relativas a la electrificación del Eje Atlántico, con el objeto de que se unifique toda la electrificación y se coordine la puesta en servicio del tramo Ourense-Santiago-A Coruña en el año 2011.

**Tabla 1.3.1.** Evolución de las características de explotación de las redes ferroviarias

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Longitud de las líneas (km) | 15.086 | 15.486 | 15.475 | 15.498 | 15.999 | 3,2% |
| Personal empleado (promedio anual) (1) | 35.193 | 34.544 | 34.714 | 34.404 | 33.918 | –1,4% |
| Viajeros (millones) | 701 | 695 | 692 | 658 | 649 | –1,4% |
| Viajeros-km (millones) | 22.105 | 21.857 | 23.968 | 23.597 | 22.908 | –2,9% |
| Toneladas (millones) (2) | 31 | 31 | 28 | 21 | 20 | –4,8% |
| Toneladas-km (millones) (2) | 11.592 | 11.116 | 10.279 | 7.391 | 7.872 | 6,5% |
| Inversiones (miles de euros) (3) | 7.117.018 | 8.236.321 | 9.181.590 | 9.854.260 | 8.929.950 | –9,4% |

(1) No incluye los datos correspondientes a las compañías privadas de ferrocarriles.
(2) Incluye los tráficos comercial y de servicio.
(3) Incluye Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias (Ministerio de Fomento), Comunidades Autónomas, RENFE Operadora, FEVE, Compañías de las Comunidades Autónomas y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Cifras provisionales, año 2010.
Fuente: RENFE OPERADORA, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. del País Vasco, C.A. de las Illes Balears y Compañías privadas.

**Tabla 1.3.2.** Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 (*) | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km) | | | | | | |
| RENFE | 20.259 | 19.966 | 22.074 | 21.700 | 20.978 | –3,3% |
| FEVE (1) | 214 | 201 | 208 | 196 | 188 | –4,1% |
| Comunidades Autónomas | 1.606 | 1.664 | 1.670 | 1.677 | 1.719 | 2,5% |
| Compañías privadas | 26 | 26 | 16 | 24 | 23 | –4,2% |
| **Total viajeros** | **22.105** | **21.857** | **23.968** | **23.597** | **22.908** | **–2,9%** |
| Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km) | | | | | | |
| RENFE (1) | 11.011 | 10.547 | 9.737 | 6.973 | 7.417 | 6,4% |
| FEVE | 473 | 460 | 429 | 339 | 377 | 11,2% |
| Comunidades Autónomas | 56 | 58 | 58 | 41 | 55 | 34,1% |
| Compañías privadas | 52 | 51 | 55 | 38 | 23 | –39,5% |
| **Total mercancías** | **11.592** | **11.116** | **10.279** | **7.391** | **7.872** | **6,5%** |

(*) Cifras provisionales.
(1) Incluye los tráficos comercial y de servicio.
Fuente: RENFE Operadora, FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. de las Illes Balears, C.A. del País Vasco y Compañías privadas.

**Tabla 1.3.3.** Longitud de la red, según características de las líneas (1) (km)

| Años | Sin electrificar | | | Electrificadas | | | Total | Con bloqueo automático y CTC o LZB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vía única | Vía doble | Total | Vía única | Vía doble | Total | | |
| 2000 | 5.347 | 21 | 5.368 | 3.599 | 3.343 | 6.942 | 12.310 | 6.248 |
| 2001 | 5.347 | 21 | 5.368 | 3.599 | 3.343 | 6.942 | 12.310 | 6.293 |
| 2002 | 5.327 | 21 | 5.348 | 3.596 | 3.354 | 6.950 | 12.298 | 6.729 |
| 2003 | 5.297 | 21 | 5.318 | 3.643 | 3.866 | 7.509 | 12.827 | 7.663 |
| 2004 | 5.295 | 21 | 5.316 | 3.632 | 3.889 | 7.521 | 12.837 | 8.019 |
| 2005 | 5.295 | 21 | 5.316 | 3.614 | 3.909 | 7.523 | 12.839 | 8.019 |
| 2006 | 5.277 | 21 | 5.298 | 3.604 | 4.085 | 7.689 | 12.987 | 8.720 |
| 2007 | 5.206 | 67 | 5.273 | 3.605 | 4.490 | 8.095 | 13.368 | 9.149 |
| 2008 | 5.170 | 91 | 5.261 | 3.577 | 4.514 | 8.091 | 13.352 | 10.404 (2) |
| 2009 | 5.153 | 112 | 5.265 | 3.583 | 4.506 | 8.089 | 13.354 | 10.511 |
| 2010 | 5.157 | 113 | 5.271 | 3.582 | 5.001 | 8.582 | 13.853 | 11.091 |

(1) Hasta el año 2004, RENFE; desde el año 2005, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).
(2) A partir de 2008, incluye BA y BLA con/sin CTC; BCA y BSL.
Fuente: RENFE y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

## Tabla 1.3.4. RENFE. Parque de material motor y remolcado (1)

| Concepto | 2006 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | | 10/09 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Núm. | Potencia (Kwx1.000) | Núm. | Potencia (Kwx1.000) | Núm. | Potencia (Kwx1.000) | Núm. | Potencia (Kwx1.000) | Núm. | Potencia (Kwx1.000) | Núm. | Potencia (Kwx1.000) |
| Locomotoras | | | | | | | | | | | | |
| Eléctricas | 363 | 1.501 | 360 | 1.429 | 347 | 1.393 | 334 | 1.450 | 354 | 1.606 | 6,0% | 10,8% |
| Diésel | 188 | 272 | 202 | 301 | 190 | 299 | 161 | 279 | 170 | 294 | 5,6% | 5,4% |
| **Total locomotoras** | **551** | **1.773** | 562 | **1.730** | 537 | **1.692** | **495** | **1.729** | **524** | **1.900** | **5,9%** | **9,9%** |
| Automotores | | | | | | | | | | | | |
| Eléctricos | 757 | 2.328 | 827 | 3.760 | 876 | 4.301 | 932 | 4.654 | 930 | 4.866 | –0,2% | 4,6% |
| Diésel y sistemas especiales | 138 | 112 | 135 | 109 | 137 | 110 | 142 | 145 | 149 | 167 | 4,9% | 15,2% |
| **Total automotores** | **895** | **2.440** | **962** | **3.869** | 1.013 | **4.411** | **1.074** | **4.799** | **1.079** | **5.033** | **0,5%** | **4,9%** |
| Coches | | | | | | | | | | | | |
| Coches de viajeros | 1.310 | – | 1.194 | – | 1.179 | – | 1.253 | – | 1.250 | – | –0,2% | – |
| Coches automotores (2) | 2.552 | – | 2.664 | – | 2.811 | – | 3.241 | – | 3.337 | – | 3,0% | – |
| **Total coches** | **3.862** | **–** | **3.858** | **–** | 3.990 | **–** | **4.494** | **–** | **4.587** | **–** | **2,1%** | **–** |
| **Concepto** | **Núm.** | **Capacidad (tx1.000)** | **Núm.** | **Capacidad (tx1.000)** | **Núm.** | **Capacidad (tx1.000)** | **Núm.** | **Capacidad (tx1.000)** | **Núm.** | **Capacidad (tx1.000)** | **Núm.** | **Capacidad (tx1.000)** |
| Vagones | | | | | | | | | | | | |
| De RENFE (2) | 13.817 | 651 | 14.311 | 681 | 13.718 | 665 | 13.218 | 637 | 12.996 | 637 | –1,7% | 0,0% |
| De uso privado | 7.500 (3) | 305 (3) | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| **Total vagones** | **21.317** | **956** | **14.311** | **681** | **13.718** | **665** | **13.218** | **637** | **12.996** | **637** | **–1,7%** | **0,0%** |

(1) Comprende las unidades disponibles aunque estén fuera de servicio.
(2) No incluye el parque interior.
(3) Datos estimados.
Fuente: RENFE Operadora.

## Tabla 1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 (1) | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km) | | | | | | |
| Larga Distancia + Ave Larga Distancia | 8.468 | 8.465 | 10.491 | 10.788 | 10.423 | 3,4% |
| Media Distancia + Ave Lanzaderas | 3.236 | 3.206 | 3.395 | 3.347 | 3.267 | –2,4% |
| Cercanías | 8.555 | 8.294 | 8.188 | 7.565 | 7.288 | –3,7% |
| **Total viajeros** | **20.259** | **19.965** | **22.074** | **21.700** | **20.978** | **–3,3%** |
| Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km) | | | | | | |
| Cargas (vagón completo) | 7.031 | 7.212 | 6.415 | 4.438 | 4.687 | 5,6% |
| Transporte combinado | 3.980 | 3.335 | 3.322 | 2.535 | 2.730 | 7,7% |
| Transportes internos | – | – | – | – | – | – |
| **Total mercancías** | **11.011** | **10.547** | **9.737** | **6.973** | **7.417** | **6,4%** |

(1) Cifras provisionales.
Fuente: RENFE Operadora.

**Tabla 1.3.6.** RENFE. Transporte de mercancías en régimen de cargas (vagón completo)

| Concepto | Toneladas transportadas (miles) | | | Toneladas-km (millones) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2009 | 2010 | 10/09 | 2009 | 2010 | 10/09 |
| Dirección del Automóvil | 1.550,0 | 1.451,0 | -6,4% | 746,0 | 696,0 | -6,7% |
| Dirección Siderúrgicos | 2.893,0 | 3.489,0 | 20,6% | 1.537,0 | 1.904,0 | 23,9% |
| Dirección Multiproducto | 2.335,0 | 2.436,0 | 4,3% | 1.167,0 | 1.238,0 | 6,1% |
| *Transportes excepcionales* | *1,9* | *2,0* | *8,1%* | *0,0* | *0,6* | *--* |
| *Cualquier mercancía* | *161,3* | *177,7* | *10,2%* | *119,4* | *133,0* | *11,4%* |
| *Transportes militares* | *30,2* | *33,6* | *11,2%* | *20,5* | *21,8* | *6,2%* |
| *Sal* | *176,9* | *151,9* | *-14,1%* | *42,5* | *36,5* | *-14,2%* |
| *Bebidas* | *276,4* | *0,0* | *--* | *69,2* | *0,0* | *-100,0%* |
| *Butano* | *372,9* | *381,5* | *2,3%* | *157,6* | *155,8* | *-1,1%* |
| *Maderas* | *229,6* | *240,7* | *4,8%* | *202,7* | *212,9* | *5,0%* |
| *Combustibles líquidos* | *315,0* | *308,4* | *-2,1%* | *211,9* | *205,5* | *-3,0%* |
| *Aceites* | *42,9* | *333,4* | *676,7%* | *16,0* | *105,5* | *559,3%* |
| *Productos químicos* | *267,3* | *291,5* | *9,1%* | *94,4* | *114,0* | *20,8%* |
| *Papel* | *319,2* | *342,4* | *7,3%* | *178,5* | *196,7* | *10,2%* |
| *Material móvil FF.CC.* | *0,8* | *0,5* | *-41,6%* | *0,1* | *0,1* | *-16,7%* |
| *Resto* | *0,0* | *0,0* | *--* | *0,0* | *0,0* | *--* |
| *Internacional* | *140,8* | *172,3* | *22,3%* | *53,9* | *55,9* | *3,7%* |
| Dirección Graneles | 5.251,0 | 3.771,0 | -28,2% | 988,0 | 849,0 | -14,1% |
| *Cereales* | *901,5* | *852,8* | *-5,4%* | *230,5* | *235,0* | *2,0%* |
| *Combustibles minerales* | *1.532,1* | *598,8* | *-60,9%* | *176,0* | *107,6* | *-38,9%* |
| *Cementos* | *1.104,4* | *947,6* | *-14,2%* | *256,8* | *228,0* | *-11,2%* |
| *Cenizas y Calizas* | *474,6* | *322,4* | *-32,1%* | *26,3* | *14,4* | *-45,2%* |
| *Material de construcción* | *252,1* | *130,7* | *-48,1%* | *98,8* | *37,8* | *-61,8%* |
| *Piedras y tierras* | *865,6* | *698,4* | *-19,3%* | *184,4* | *159,3* | *-13,6%* |
| *Minerales* | *0,0* | *71,2* | *--* | *0,0* | *47,9* | *--* |
| *Abonos* | *78,7* | *114,9* | *46,1%* | *10,5* | *12,9* | *22,5%* |
| *Resto* | *0,0* | | *--* | *0,0* | | *--* |
| *Internacional* | *42,5* | *33,9* | *-20,3%* | *4,8* | *6,2* | *31,2%* |
| Total | 12.029,0 | 11.147,0 | –7,3% | 4.438,0 | 4.687,0 | 5,6 |

Fuente: RENFE Operadora.

**Tabla 1.3.7.** RENFE. Evolución de los tráficos, recorridos y ocupaciones

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010(2) | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Viajeros (miles) | 516.676 | 506.620 | 499.746 | 466.658 | 453.747 | –2,8% |
| Viajeros-km (millones) | 20.266 | 19.966 | 22.074 | 21.700 | 20.978 | –3,3% |
| Toneladas (miles) (1) | 24.918 | 24.737 | 22.012 | 16.562 | 16.064 | –3,0% |
| Toneladas-km (millones) (1) | 11.011 | 10.547 | 9.737 | 6.973 | 7.417 | 6,4% |
| Recorrido medio del viajero (km) | 39 | 25 | 23 | 22 | 22 | 0,0% |
| Viajeros-km/trenes-km (n.º viajeros por tren) | 115 | 112 | 120 | 139 | 134 | –3,6% |
| Recorrido medio de la tonelada (km) | 442 | 634 | 717 | 765 | 741 | –3,1% |
| T-km (brutas)/trenes-km (n.º de t por tren) | 783 | 775 | 806 | 826 | 875 | 5,9% |
| Recorridos totales trenes-km (miles) | 176 | 178 | 185 | 178 | 179 | 0,6% |
| Viajeros | 141 | 144 | 154 | 156 | 157 | 0,6% |
| Mercancías | 35 | 34 | 31 | 22 | 22 | 0,0% |
| Toneladas-km brutas (millones) | 62.767 | 62.932 | 66.285 | 61.292 | 61.958 | 1,1% |
| Viajeros | 34.942 | 36.585 | 41.546 | 43.414 | 42.980 | –1,0% |
| Mercancías | 27.825 | 26.347 | 24.739 | 17.878 | 18.978 | 6,2% |

(1) No incluye los tráficos de servicio interior y proveedores.
(2) Cifras provisionales.
Fuente: RENFE Operadora.

## Tabla 1.3.8. RENFE. Carga bruta remolcada (millones de TKBR)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| — Trenes de viajeros | 34.943 | 36.585 | 41.546 | 43.414 | 42.980 | –1,0% |
| — Trenes de mercancías | 27.824 | 26.347 | 24.739 | 17.878 | 18.978 | 6,2% |
| — Trenes complementarios y maniobras | – | – | – | – | – | – |
| **Total** | **62.767** | **62.932** | **66.285** | **61.292** | **61.958** | **1,1%** |
| — Por tracción eléctrica (%) | 56 | 58 | 63 | 71 | 69 | –2,8% |
| — Por tracción diésel (%) | 44 | 42 | 37 | 29 | 31 | 6,9% |

Fuente: RENFE Operadora.

## Tabla 1.3.9. Consumos energía de tracción RFIG (1)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Absoluto** | | | | | | |
| Gasóleo (millones de litros) | 101 | 95 | 92 | 86 | 86 | –0,2% |
| Energía eléctrica (millones de kwh) | 2.157 | 2.112 | 2.315 | 2.264 | 2.271 | 0,3% |
| **Relativo** | | | | | | |
| Tracción diésel (Ml/TKBR) | 13 | N/A | N/A | N/A | N/A | – |
| Tracción eléctrica (Wh/TKBR) | 39 | 54 | 40 | 41 | 40 | –3,3% |
| Medios (Kcal/TKBR) | 43 | 54 | 34 | 36 | 35 | –3,3% |

(1) El criterio es todo el sistema ferroviario.
Fuente: ADIF.

## Tabla 1.3.10. RENFE. Disponibilidad del material motor y remolcado (en porcentaje) (1)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Locomotoras de línea | 88,5 | 90,1 | 88,7 | 90,9 | 91,2 | 0,3% |
| Locomotoras eléctricas | 80,9 | 82,7 | 84,0 | 84,6 | 76,0 | –10,2% |
| Unidades y automotores eléctricos | 98,7 | 99,0 | 99,1 | 99,2 | 98,2 | –1,0% |
| Automotores diésel | 99,3 | 99,4 | 99,5 | 99,5 | 99,6 | 0,1% |
| Coches | 97,6 | 99,1 | 98,7 | 99,2 | 99,2 | 0,0% |

(1) Mide el porcentaje del parque de dotación que está disponible diariamente para su utilización.
Fuente: RENFE Operadora.

## Tabla 1.3.11. RENFE y ADIF. Efectivos de personal y su productividad

| Años | Número de agentes (1) (a 31 de diciembre) | | | Número de agentes (1) (promedio anual) | | | Unidades de tráfico (millones) | Unidades de tráfico/ número de agentes (promedio anual) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RENFE Operadora | ADIF | Total | RENFE Operadora | ADIF | Total | | |
| 2000 | – | – | 33.336 | – | – | 33.747 | 30.192 | 894.657 |
| 2001 | – | – | 32.584 | – | – | 32.868 | 30.940 | 941.341 |
| 2002 | – | – | 31.422 | – | – | 31.860 | 31.140 | 977.401 |
| 2003 | – | – | 30.803 | – | – | 31.016 | 31.174 | 1.005.094 |
| 2004 | – | – | 29.752 | – | – | 30.279 | 30.470 | 1.006.308 |
| 2005 | 14.916 | 14.734 | 29.650 | 15.061 | 14.684 | 29.745 | 30.880 | 1.038.158 |
| 2006 | 14.916 | 14.287 | 29.203 | 15.061 | 14.525 | 29.586 | 31.278 | 1.057.189 |
| 2007 | 14.338 | 14.177 | 28.515 | 14.420 | 14.141 | 28.561 | 30.513 | 1.068.345 |
| 2008 | 14.287 | 13.872 | 28.159 | 14.358 | 14.095 | 28.453 | 31.811 | 1.118.019 |
| 2009 | 13.903 | 14.020 | 27.923 | 14.080 | 14.027 | 28.107 | 21.700 | 772.050 |
| 2010 | 13.824 | 13.761 | 27.585 | 13.833 | 13.904 | 27.737 | 28.395 | 1.023.723 |

(1) Comprende el personal fijo, contratado y militares en prácticas.
Fuente: RENFE Operadora, ADIF y otros.

## Tabla 1.3.12. RENFE Operadora. Inversiones realizadas (millones de euros)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 (1) | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Material motor | 151,41 | 36,88 | 112,45 | 99,76 | 25,60 | –74,3% |
| Material remolcado | 54,42 | 59,95 | 108,19 | 53,27 | 12,87 | –75,8% |
| Automotores | 708,28 | 854,30 | 884,71 | 918,55 | 654,15 | 28,8% |
| **Total material móvil** | **914,11** | **951,13** | **1.105,35** | **1.071,58** | **692,62** | **–35,4%** |
| Otras inversiones (2) | 102,24 | 155,48 | 127,69 | 69,20 | 85,14 | 23,0% |
| **Total RENFE Operadora** | **1.016,35** | **1.106,61** | **1.233,04** | **1.140,78** | **777,76** | **–31,8%** |

(1) Datos provisionales pendientes de cierre definitivo.
(2) Se incluyen las inversiones financiadas mediante aportación de activos (terrenos, equipos informáticos).
Fuente: RENFE Operadora.

**Tabla 1.3.12bis.** ADIF. Inversiones realizadas (millones de euros)

| Concepto | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 (1) | | 10/09 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Red Titularidad del Estado (2) | Activos propios | Red Titularidad del Estado (2) | Activos propios | Red Titularidad del Estado (2) | Activos propios | Red Titularidad del Estado (2) | Activos propios | Red Titularidad del Estado | Activos propios |
| Plataforma | 310,17 | 2.326,14 | 354,05 | 3.068,57 | 366,65 | 2.540,46 | 135,76 | 2.602,76 | –63,0% | 2,5% |
| Vía | 317,35 | 233,64 | 351,90 | 409,50 | 440,03 | 630,50 | 583,26 | 299,17 | 32,6% | –52,6% |
| Electrificación y telecomunicación | 46,27 | 265,70 | 55,42 | 122,09 | 75,03 | 459,80 | 95,52 | 227,16 | 27,3% | –50,6% |
| Estaciones | 2,29 | 293,70 | 8,03 | 223,88 | 11,89 | 250,40 | 19,89 | 80,80 | 67,3% | –67,7% |
| Instalaciones de seguridad | 120,89 | 327,09 | 133,90 | 177,07 | 98,71 | 453,51 | 57,82 | 348,67 | –41,4% | –23,1% |
| Almacenes, talleres y depósitos | 4,66 | 11,63 | 3,12 | 32,71 | 0,00 | 3,28 | 140,45 | 358,02 | – | 10.815,2% |
| Reposiciones de servicio | 5,70 | 267,71 | 9,89 | 166,18 | 9,39 | 280,38 | 46,10 | 343,72 | 390,9% | 22,6% |
| Otras inversiones de infraestructura | 4,53 | 29,90 | 6,74 | 0,00 | 4,34 | 55,67 | 0,00 | 0,00 | – | – |
| **Total infraestructura** | **811,86** | **3.755,51** | **923,05** | **4.200,00** | **1.006,04** | **4.674,00** | **1.078,78** | **4.260,29** | **7,2%** | **–8,9%** |
| Material móvil | 0,00 | 7,29 | 0,00 | 5,34 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 2,57 | – | – |
| Otras inversiones | 0,00 | 131,35 | 0,00 | 253,12 | 0,00 | 80,42 | 0,00 | 59,05 | – | –26,6% |
| **Total ADIF** | **811,86** | **3.894,15** | **923,05** | **4.458,46** | **1.006,04** | **4.754,42** | **1.078,78** | **4.321,91** | **7,2%** | **–9,1%** |

(1) Datos provisionales.
(2) Inversiones efectuadas por ADIF.
Fuente: ADIF.

**Tabla 1.3.13.** RENFE Operadora. Resultados económicos (millones de euros)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 (1) |
|---|---|---|---|---|---|
| **Ingresos de tráfico** | **1.888,78** | **1.985,90** | **2.360,59** | **2.315,89** | **2.347,75** |
| Títulos de transporte de viajeros y mercancías | 1.555,72 | 1.622,03 | 1.940,59 | 1.894,07 | 1.936,46 |
| Convenios específicos CC.AA. | 32,52 | 37,67 | 40,02 | 38,84 | 44,61 |
| Venta de tráfico al Estado de Cercanías y Media Distancia (2) | 300,54 | 326,20 | 379,98 | 382,98 | 366,68 |
| **Otros ingresos** | **130,84** | **137,60** | **160,04** | **184,92** | **164,49** |
| Alquileres y cánones | 18,96 | 23,79 | 26,43 | 24,86 | 20,57 |
| Beneficios venta de inmovilizado | 2,40 | 7,33 | 4,87 | 20,19 | 4,31 |
| Otros ingresos | 43,99 | 47,55 | 62,77 | 82,16 | 84,45 |
| Convenios ADIF | 47,55 | 46,07 | 47,16 | 42,13 | 39,88 |
| Trabajos para el inmovilizado | 17,94 | 12,86 | 18,81 | 15,58 | 15,28 |
| Aplicación de subvenciones en capital | 0,64 | 0,67 | 0,61 | 0,55 | 0,51 |
| Subvención devengada Plan RR. HH. (ERE) | 35,05 | 30,87 | – | – | – |
| **Total ingresos** | **2.055,31** | **2.155,04** | **2.521,24** | **2.501,36** | **2.512,75** |
| **Gastos** | | | | | |
| Personal | 699,36 | 731,60 | 761,76 | 768,47 | 782,97 |
| Plan de RR. HH. (ERE) | 36,16 | 34,22 | 0,84 | 35,08 | –0,30 |
| Energía de tracción | 216,45 | 233,75 | 245,54 | 211,02 | 232,80 |
| Energía UDT y consumo de materiales (almacén) (3) | – | – | – | – | – |
| Cánones y servicios ADIF (excepto energía de tracción) | 309,12 | 334,25 | 439,02 | 450,48 | 448,82 |
| Otros materiales y servicios | 682,80 | 684,25 | 833,63 | 841,82 | 837,40 |
| Efecto prorrata IVA | – | – | – | – | – |
| **Total gastos** | **1.943,89** | **2.018,07** | **2.280,80** | **2.306,87** | **2.301,69** |
| Resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA) | 111,42 | 136,97 | 240,44 | 194,49 | 211,06 |
| Variación de provisión para reparaciones | -3,03 | –2,24 | – | – | – |
| Amortizaciones y retiros del inmovilizado | –241,45 | –276,38 | -334,27 | –352,35 | –339,52 |
| **Resultado antes de intereses e impuestos (EBIT)** | **–133,06** | **–141,65** | **–93,83** | **–157,86** | **–128,46** |
| Intereses del activo circulante | 7,96 | – | – | – | – |
| Intereses financieros estructurales | 70,47 | 97,30 | -111,24 | –66,85 | –109,32 |
| Intereses ERE | – | – | – | – | – |
| Resultados de ejercicios anteriores | – | -- | 27,99 | 30,62 | 2,88 |
| Resultados extraordinarios | 4,80 | 4,09 | – | 107,25 | 215,12 |
| Impuesto de sociedades | – | – | – | – | – |
| Impuesto diferido | – | – | –0,18 | –0,16 | – |
| **Resultado del ejercicio** | **–206,69** | **–234,86** | **–177,26** | **–87,00** | **–19,78** |
| Compensación de pérdidas | 227,13 | 247,66 | 157,43 | 64,28 | – |
| **Resultado de gestión** | **20,44** | **12,80** | **–19,83** | **–22,72** | **–19,78** |

(1) Cifras provisionales.
(2) En 2005 son ingresos por aportaciones del Estado Cercanías y Regionales. En el año 2006 respecto del 2005 las áreas de actividad pasan a ser: Cercanías-Media Distancia, Ave-Larga Distancia y Mercancías.
El Área Media Distancia incluye las lanzaderas de AVE Media Distancia.
(3) En 2006 esta partida está incluida en Otros Materiales y Servicios.
Fuente: RENFE Operadora.

**Tabla 1.3.14.** ADIF. Resultados económicos (millones de euros)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 (*) |
|---|---|---|---|---|---|
| Ingresos comerciales | | | | | |
| Canon por utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General | 105,32 | 128,74 | 217,03 | 249,24 | 250,26 |
| Canon por utilización de las estaciones y otras infraestructuras ferroviarias | 55,87 | 56,41 | 68,81 | 69,82 | 67,97 |
| Ingresos por administración de la red convencional | 635,40 | 675,10 | 717,29 | 762,11 | 802,92 |
| Actuaciones por cuenta del Estado | 332,79 | 702,46 | 789,02 | 866,76 | 863,21 |
| Otros ingresos comerciales | 605,46 | 627,21 | 614,77 | 666,13 | 652,22 |
| *Beneficios por venta de inmovilizado* | *56,30* | *46,02* | *162,03* | *92,30* | *78,60* |
| *Alquileres y servicios* | *133,81* | *152,70* | *107,08* | *161,49* | *180,92* |
| *Ingresos por convenios con Comunidades Autónomas* | – | – | – | – | – |
| *Otros* | *415,00* | *428,49* | *345,67* | *412,34* | *392,70* |
| Trabajos realizados por la empresa | 9,65 | 14,57 | 15,54 | 21,58 | 24,17 |
| Tasa de seguridad ferroviaria | 13,35 | 13,30 | 14,89 | 15,09 | 15,40 |
| Ingresos a distribuir de varios ejercicios | 33,92 | 37,97 | 42,26 | 51,74 | 55,40 |
| Resultados enajenaciones y otras | | | 99,33 | 69,82 | 193,99 |
| Exceso de provisiones | | | 18,28 | 4,90 | 3,97 |
| **Total ingresos explotación** | **1.791,76** | **2.255,76** | **2.597,21** | **2.777,18** | **2.929,50** |
| Gastos | | | | | |
| Personal | 589,22 | 614,29 | 652,96 | 674,50 | 709,56 |
| Plan RR. HH. (ERE) (1) | 40,75 | 34,31 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Energía de tracción | 211,81 | 232,95 | 245,93 | 206,19 | 223,96 |
| Materiales y servicios | 893,67 | 1.335,38 | 1.451,28 | 1.551,45 | 1.545,56 |
| *Energía, usos distintos de tracción* | *27,83* | *32,55* | *33,59* | *40,20* | *35,99* |
| *Consumo de materiales* | *110,04* | *66,12* | *59,63* | *69,50* | *69,25* |
| *Servicios externos y gastos diversos* | *434,55* | *555,53* | *594,45* | *601,84* | *618,70* |
| *Actuaciones por cuenta del Estado (consumo materiales y servicios)* | *321,25* | *684,18* | *763,61* | *839,92* | *833,45* |
| Provisiones | – | –21,06 | 0,00 | 11,89 | –3,17 |
| Amortizaciones | 149,94 | 175,83 | 223,71 | 254,60 | 274,65 |
| Retiros del inmovilizado | 1,65 | 2,30 | – | 3,43 | 1,80 |
| Resultados enajenaciones y otras | 23,27 | –7,12 | – | – | – |
| Efecto prorrata IVA | – | – | – | – | – |
| **Total gastos explotación** | **1.910,30** | **2.366,88** | **2.573,88** | **2.702,04** | **2.752,35** |
| **Total gastos explotación (2)** | **–118,54** | **–111,12** | **23,33** | **75,13** | **177,15** |
| Ingresos financieros | 121,54 | 176,40 | 182,35 | 103,95 | 81,90 |
| Gastos financieros | 87,29 | 161,63 | 213,12 | 111,33 | 119,85 |
| **Resultado financiero** | **–84,29** | **14,77** | **–7,44** | **67,75** | **139,20** |
| **Resultado antes de impuestos** | **–84,29** | **–96,35** | **–7,44** | **67,75** | **139,20** |
| Impuestos sobre sociedades | – | 7,70 | 2,31 | –0,34 | – |
| **Resultado** | **–84,29** | **–88,65** | **–5,13** | **67,41** | **139,20** |

(*) Datos provisionales pendientes de cierre definitivo.
(1) En el año 2006 se inicia ERE 2006-2010. Las cifras del ejercicio 2008 se modificaron en 2009 según criterios NPG.
(2) Hasta el año 2007, se incluyen los resultados extraordinarios que desaparecen por exigencias del Plan Contable.
Fuente: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

**Tabla 1.3.15.** RENFE. Operadora. Resultados del ejercicio 2010 por áreas de actividad (millones de euros) (1)

| Concepto | Dirección General de Viajeros | Mercancías y Logística | Fabricación y Mantenimiento | Dirección Corporativa | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| Ingresos | | | | | |
| Ingresos de tráfico | 1.705,04 | 231,42 | 0,00 | 0,00 | 1.936,46 |
| Convenios específicos CC.AA. | 44,61 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 44,61 |
| Venta de tráfico al estado de Cercanías y MD | 366,68 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 366,68 |
| Otros ingresos | 44,75 | 29,51 | 67,03 | 8,11 | 149,40 |
| Ingresos propios | 2.161,09 | 260,93 | 82,60 | 8,14 | 2.512,76 |
| **Por transferencias** | **5,32** | **0,99** | **485,00** | **90,15** | **581,46** |
| **Total ingresos** | **2.166,41** | **261,92** | **567,60** | **98,29** | **3.094,22** |
| Gastos | | | | | |
| Personal | 464,90 | 102,09 | 158,37 | 57,60 | 782,96 |
| Plan de Recursos Humanos (ERE) | 0,08 | –0,33 | –1,21 | 0,86 | –0,60 |
| Energía de tracción | 190,96 | 41,78 | 0,05 | 0,00 | 232,79 |
| Cánones y servicios ADIF (excepto energía de tracción) | 384,24 | 3,76 | 3,28 | 0,10 | 391,38 |
| Otros Materiales y servicios | 277,12 | 66,69 | 415,15 | 136,18 | 895,14 |
| Gastos de explotación | 1.317,31 | 213,99 | 575,64 | 194,75 | 2.301,69 |
| **Otros** | | **0,00** | **0,00** | **0,00** | **0,00** |
| **Gastos de transferencia** | **507,44** | **55,52** | **13,93** | **4,57** | **581,46** |
| **Comunes Centro Corp. (antes de amort. e intereses)** | **71,00** | **10,00** | **20,03** | **0,00** | **101,03** |
| **Total gastos** | **1.895,76** | **279,51** | **609,59** | **199,32** | **2.984,18** |
| **Resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA)** | **270,65** | **–17,60** | **–42,00** | **–101,03** | **110,02** |
| Variación de provisiones para reparaciones | – | – | – | – | – |
| Amortizaciones y retiros del inmovilizado | 260,93 | 34,28 | 23,69 | 20,62 | 339,52 |
| Gastos comunes Centro Corp. (amortizado y retiro inmovilizado) | 14,49 | 2,04 | 4,09 | 0,00 | 20,62 |
| **Resultado antes de intereses e impuestos (EBIT)** | **–4,77** | **–53,92** | **–69,78** | **–121,65** | **–250,12** |
| Resultado financiero | –99,89 | –7,22 | –4,96 | 2,77 | –109,30 |
| Resultado ejercicios anteriores | –5,15 | 1,25 | –0,22 | 7,00 | 2,88 |
| Comunes Centro Corp. (financieros, anteriores y excepciones) | –162,91 | –22,92 | –45,95 | 0,00 | –231,78 |
| Impuestos de Sociedades | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **Resultados excepcionales** | **–6,90** | **0,00** | **0,00** | **222,01** | **215,11** |
| **Resultado** | **46,20** | **–36,97** | **–29,01** | **110,13** | **90,35** |

(1) Cifras provisionales.
Fuente: RENFE Operadora.

**Tabla 1.3.16.** RENFE. Compensaciones, ayudas y otras intervenciones financieras asignadas por el Estado (millones de euros) (1)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| A. Mantenimiento de las obligaciones de servicio público (Reglamento CE 1191/69 y 1893/91) | | | | | | |
| Transporte de viajeros de cercanías y regionales (2) | 300,54 | 326,20 | 379,98 | 382,98 | 368,80 | –3,7% |
| Líneas no rentables | – | – | – | – | | – |
| Obligaciones tarifarias | – | – | – | – | | – |
| **Total A** | **300,54** | **326,20** | **379,98** | **382,98** | **368,80** | **–3,7%** |
| B. Normalización de cuentas (Reglamento CE 1192/69) | – | – | – | – | | – |
| **Total B** | **–** | **–** | **–** | **–** | | **–** |
| C. Ayudas al transporte (Reglamento CE 1107/70) | – | – | – | – | | – |
| Mantenimiento de la infraestructura (artículo 3.1B) | – | – | – | – | | – |
| **Total C** | **–** | **–** | **–** | **–** | | **–** |
| **Total ingresos compensatorios (A + B + C)** | **300,54** | **326,20** | **379,98** | **382,98** | **368,80** | **–3,7%** |
| D. Intervenciones financieras (Reglamento CE 1107/70 art. 4 y Decisión del Consejo 75/327 art. 5) | | | | | | |
| Aportación para inversiones | – | – | – | – | | – |
| Amortización de créditos para inversiones | – | – | – | – | | – |
| Subvenciones financieras | – | – | – | – | | – |
| Saneamiento financiero | – | – | – | – | | – |
| **Total D** | **–** | **–** | **–** | **–** | | **–** |
| E. Intereses Deuda Estado y activos infraestuctura (Reglamento 91/440) Directiva | – | – | – | – | | – |
| F. Plan de Viabilidad | 227,13 | 247,66 | 157,43 | 64,28 | 0,00 | – |
| **Total (A + B + C + D + E + F)** | **527,67** | **573,86** | **537,41** | **447,26** | **368,80** | **–17,5%** |

(1) Aportaciones del Estado conforme a los Presupuestos Generales del Estado. A partir de 2005, sólo se refiere a la aportación del Estado a RENFE Operadora ya que ADIF empezó a operar el 1 de enero de 2005.
(2) Incluye obligaciones de Servicio Público de cercanías y regionales y no incluye los incentivos al tráfico de cercanías.
Fuente: RENFE y RENFE Operadora.

**Tabla 1.3.16.A.** RENFE. Contrato-Programa. Aportaciones del Estado (millones de euros)

| Concepto | 2006 (1) | 2007 (1) | 2008 (1) | 2009 (1) | 2010 (1) |
|---|---|---|---|---|---|
| Cercanías-Media Distancia | 300,54 | 326,20 | 379,98 | 382,98 | 366,68 |
| Compensación de pérdidas | 227,13 | 247,66 | 157,43 | 64,28 | 0,00 |
| **Suma** | **527,67** | **573,86** | **537,41** | **447,26** | **366,68** |
| *Financiación Plan Recursos Humanos* | | | | | |
| Plan Recursos Humanos | 36,16 | 34,22 | 0,84 | 35,08 | –0,30 |
| **Total aportaciones** | **563,83** | **608,08** | **538,25** | **482,34** | **366,38** |

Nota: A partir de 2005, sólo se refiere a la aportación del Estado a RENFE Operadora, ya que ADIF empezó a operar en 1 de enero de 2005.
(1) Contrato-Programa 2006-2010.
Fuente: Ministerio de Fomento. Contrato-Programa Estado-RENFE.

**Tabla 1.3.17.** Ferrocarriles de Vía Estrecha. Longitud total de las líneas. Año 2010 (kilómetros)

| Concepto | FEVE | | CC. AA. (1) | | Compañías privadas | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Electrificada | Sin electrificar | Electrificada | Sin electrificar | Electrificada | Sin electrificar | Electrificada | Sin electrificar |
| Vía doble | 83 | – | 278 | 34 | 32 | 51 | 393 | 85 |
| Vía sencilla | 238 | 873 | 327 | 230 | 0 | 0 | 565 | 1.103 |
| **Total** | **321** | **873** | **605** | **264** | **32** | **51** | **958** | **1.188** |
| **Total líneas** | **1.194** | | **869** | | **83** | | **2.146** | |

(1) No se incluye ferrocarriles de cremallera Ribes-Nuria (13 km) y Monistrol-Montserrat (5 km), ni 8,5 km del metro de Palma-Universidad Illes Balears.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C. A. de Valencia, C. A. de las Illes Balears, C. A. del País Vasco y Compañías privadas.

## Tabla 1.3.18. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Parque de material motor y remolcado

| Concepto | FEVE | | CC. AA. (1) | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 |
| *Locomotoras* | | | | | | |
| Eléctricas | – | – | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Diésel | 39 | 39 | 17 | 23 | 56 | 62 |
| Eléctricas y diésel eléctricas | 17 | 17 | 0 | 0 | 17 | 17 |
| **Total** | **56** | **56** | **18** | **24** | **74** | **80** |
| *Automotores y Unidades tren* | | | | | | |
| Automotores diesel | – | 3 | | | – | 3 |
| Eléctricos | 58 | 58 | 327 | 328 | 385 | 386 |
| Diésel | 31 | 39 | 22 | 22 | 53 | 61 |
| **Total** | **89** | **100** | **349** | **350** | **438** | **447** |
| Coches | 64 | 61 | 185 | 185 | 249 | 246 |
| Vagones | 1.040 | 1.158 | 247 | 247 | 1.287 | 1.405 |

(1) Sin incluir los ferrocarriles cremallera Ribes-Núria ni cremallera Monistrol-Montserrat ni el ferrocarril turístico del alto Llobregat: Loc. eléctricas: 2; Loc. diésel: 4; UT eléctricas: 11; Coches: 7; Vagones: 8.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. de las Illes Balears y C.A. del País Vasco.

## Tabla 1.3.19. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Personal empleado

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FEVE | 1.950 | 1.961 | 1.972 | 1.924 | 1.873 | –2,7% |
| Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (1) | 1.246 | 1.256 | 1.294 | 1.309 | 1.305 | –0,3% |
| Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia | 1.469 | 1.778 | 1.953 | 1.959 | 1.915 | –2,2% |
| Ferrocarriles del Gobierno Vasco | 769 | 786 | 824 | 877 | 858 | –2,2% |
| Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears | 173 | 202 | 218 | 228 | 230 | 0,9% |
| **Total** | **5.607** | **5.983** | **6.261** | **6.297** | **6.181** | **–1,8%** |

(1) Sin incluir ferrocarril cremallera Ribes-Núria, Monistrol-Montserrat, ni Ferrocarril Turistic d l'Alt Llobregat.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C. A. de Valencia, C. A. de las Illes Balears y C. A. del País Vasco.

## Tabla 1.3.20. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Consumos energéticos de tracción

| Concepto | 2006 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Electricidad (millones kwh) | Gasóleo (toneladas) | Electricidad (millones kwh) | Gasóleo (toneladas) | Electricidad (millones kwh) | Gasóleo (toneladas) | Electricidad (millones kwh) | Gasóleo (toneladas) | Electricidad (millones kwh) | Gasóleo (toneladas) |
| FEVE | 25,5 | 9.071,4 | 24,6 | 8.776,4 | 23,8 | 8.425,1 | 23,7 | 7.576,5 | 23,2 | 7.710,3 |
| Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (1) | 83,3 | 549,4 | 85,3 | 555,9 | 90,5 | 552,9 | 92,9 | 465,4 | 92,5 | 579,1 |
| Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia | 69,5 | 643,0 | 78,0 | 566,0 | 90,3 | 526,0 | 94,2 | 588,0 | 97,2 | 596,1 |
| Ferrocarriles del Gobierno Vasco | 35,7 | – | 36,8 | – | 36,5 | – | 37,9 | – | 39,6 | 80,0 |
| Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears | – | 2,8 | – | 3,0 | – | 3,3 | 10,7 | 3,5 | 8,9 | 3,2 |
| Compañías privadas | 1,2 | 0,4 | 1,4 | 0,5 | 1,6 | 0,5 | 1,2 | 0,3 | 0,7 | 0,2 |
| **Total** | **215,2** | **10.267,0** | **226,1** | **9.901,8** | **242,7** | **9.507,8** | **260,6** | **8.633,7** | **262,1** | **8.968,9** |

(1) Sin incluir ferrocarril cremallera Ribes-Núria ni Monistrol-Montserrat.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C. A. de Valencia, C. A. de las Illes Balears y C. A. del País Vasco.

## Tabla 1.3.21. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles. Año 2010 (millones de euros) (1)

| Concepto | FEVE | Generalidad de Cataluña (2) | Generalidad de Valencia | Gobierno de las Islas Illes Balears | Gobierno Vasco | Compañías privadas | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Instalaciones fijas | 62,31 | 11,57 | 19,93 | 43,86 | 0,02 | 0,00 | 137,69 |
| Material motor y remolcado | 37,92 | 23,83 | 97,65 | 19,09 | 20,41 | 1,30 | 200,20 |
| Otras inversiones | 9,68 | 12,71 | 9,02 | 6,78 | 7,69 | 0,00 | 45,88 |
| **Total** | **109,91** | **48,10** | **126,60** | **69,73** | **28,12** | **1,30** | **383,76** |

(1) No incluye inversiones realizadas por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.
No incluye inversiones realizadas por las Direcciones Generales de Transportes de las correspondientes Comunidades Autónomas.
(2) Sin incluir ferrocarril cremallera Ribes-Núria, Monistrol-Montserrat, ni Ferrocarril Turistic d l'Alt Llobregat.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C. A. de Valencia, C. A. de las Illes Balears, C. A. del País Vasco y Compañías privadas.

**Tabla 1.3.22.** Ferrocarriles de Vía Estrecha. Evolución del tráfico

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FEVE | | | | | | |
| Viajeros (miles) | 11.299 | 10.962 | 10.430 | 9.676 | 9.265 | –4,2% |
| Viajeros-km (millones) | 213,9 | 201,3 | 207,8 | 195,6 | 188,0 | –3,9% |
| Toneladas (miles) | 4.136 | 3.924 | 3.204 | 2.801 | 2.258 | –19,4% |
| Toneladas-km (millones) | 473,1 | 459,5 | 429,2 | 339,4 | 377,0 | 11,1% |
| Longitud de las líneas (km) | 1.194,1 | 1.194,1 | 1.193,8 | 1.193,8 | 1.194,1 | 0,0% |
| Cataluña (1) | | | | | | |
| Viajeros (miles) | 79.600 | 80.559 | 82.711 | 79.788 | 79.761 | 0,0% |
| Viajeros-km (millones) | 777,1 | 788,2 | 788 | 771 | 798 | 3,5% |
| Toneladas (miles) | 640 | 659 | 633 | 441 | 627 | 42,2% |
| Toneladas-km (millones) | 40,0 | 41,9 | 40,9 | 24,3 | 37,3 | 53,5% |
| Longitud de las líneas (km) | 292,0 | 292,0 | 292,0 | 291,0 | 291,0 | 0,0% |
| Valencia | | | | | | |
| Viajeros (miles) | 67.038 | 70.370 | 72.224 | 71.188 | 72.991 | 2,5% |
| Viajeros-km (millones) | 468,0 | 479,0 | 496,0 | 496,0 | 521,0 | 5,0% |
| Longitud de las líneas (km) | 229,8 | 249,0 | 244,0 | 250,0 | 250,0 | 0,0% |
| País Vasco | | | | | | |
| Viajeros (miles) | 21.046 | 21.224 | 20.898 | 24.638 | 26.518 | 7,6% |
| Viajeros-km (millones) | 285,8 | 297,7 | 285,0 | 283,1 | 287,6 | 1,6% |
| Toneladas (miles) | 167,5 | 173,7 | 183,3 | 174,7 | 243,8 | 39,5% |
| Toneladas-km (millones) | 15,9 | 16,5 | 17,4 | 16,6 | 17,9 | 7,8% |
| Longitud de las líneas (km) | 222,5 | 222,5 | 233,2 | 242,3 | 242,3 | 0,0% |
| Illes Balears (2) | | | | | | |
| Viajeros (miles) | 3.467 | 3.695 | 3.765 | 4.598 | 5.495 | 19,5% |
| Viajeros-km (millones) | 75,4 | 99,2 | 101,0 | 126,4 | 112,0 | –11,4% |
| Longitud de las líneas (km) | 77,0 | 77,0 | 77,0 | 85,2 | 85,2 | 0,0% |
| Compañías privadas | | | | | | |
| Viajeros (miles) | 1.742 | 1.854 | 1.814 | 1.576 | 1.546 | –1,9% |
| Viajeros-km (millones) | 25,7 | 26,4 | 16,7 | 23,7 | 22,7 | –4,2% |
| Toneladas (miles) | 1.391 | 1.350 | 1.470 | 884 | 476 | –46,2% |
| Toneladas-km (millones) | 51,6 | 51,3 | 55,0 | 38,4 | 23,4 | –39,1% |
| Longitud de las líneas (km) | 83,0 | 83,0 | 83,0 | 83,0 | 83,0 | 0,0% |
| Totales | | | | | | |
| **Viajeros (miles)** | **184.192** | **188.664** | **191.842** | **191.464** | **195.576** | **2,1%** |
| **Viajeros-km (millones)** | **1.845,9** | **1.891,8** | **1.894,5** | **1.895,8** | **1.929,3** | **1,8%** |
| **Toneladas (miles)** | **6.334** | **6.107** | **5.490** | **4.301** | **3.605** | **–16,2%** |
| **Toneladas-km (millones)** | **580,6** | **569,2** | **542,5** | **418,7** | **455,6** | **8,8%** |
| **Longitud de las líneas (km)** | **2.098,4** | **2.117,6** | **2.123,0** | **2.145,3** | **2.145,6** | **0,0%** |

(1) Sin incluir ferrocarril cremallera Ribes-Núria, Monistrol-Montserrat, ni Ferrocarril Turistic d l'Alt Llobregat..
(2) Incluye el ferrocarril metropolitano Palma-Universidad de Illes Balears.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. de las Illes Balears, C.A. del País Vasco y Compañías privadas.

**Tabla 1.3.23.** FEVE. Cuenta de resultados (millones de euros)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Ingresos* | | | | | | |
| Del tráfico (viajeros y mercancías) | 33,26 | 34,35 | 32,52 | 29,18 | 31,05 | 6,4% |
| Otros ingresos de explotación | 6,92 | 4,63 | 4,46 | 6,48 | 5,33 | –17,7% |
| Ingresos financieros | 0,44 | 2,04 | 0,18 | 0,28 | 0,19 | –32,1% |
| Exceso de provisiones para riesgos y gastos | – | – | 2,70 | 0,86 | 0,10 | –88,4% |
| **Total ingresos** | **40,62** | **41,02** | **39,86** | **36,80** | **36,67** | **–0,4%** |
| *Gastos* | | | | | | |
| De personal | 70,50 | 73,04 | 80,97 | 83,83 | 78,58 | –6,3% |
| Otros gastos de explotación | 36,40 | 41,69 | 46,06 | 42,82 | 46,09 | 7,6% |
| Amortizaciones | 46,71 | 48,50 | 48,14 | 48,53 | 55,69 | 14,8% |
| Gastos financieros | 6,48 | 9,59 | 11,42 | 8,22 | 8,18 | -0,5% |
| Previsiones | – | – | – | – | – | – |
| Otros ingresos y gastos extraordinarios (saldo) | –54,49 | –27,56 | –32,53 | –5,47 | –5,93 | –8,4% |
| **Total gastos** | **105,60** | **145,26** | **154,06** | **177,93** | **182,61** | **2,6%** |
| **Resultados antes subvención** | **–64,98** | **–104,24** | **–114,20** | **–141,13** | **–145,94** | **–3,4%** |
| Subvención a la explotación | 80,36 | 87,94 | 89,82 | 88,25 | 84,95 | –3,7% |
| **Resultado** | **15,38** | **–16,30** | **–24,38** | **–52,88** | **–60,99** | **–15,3%** |

Fuente: FEVE.

**Tabla 1.3.24.** Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña. Cuenta de resultados (millones de euros) (1)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Ingresos* | | | | | | |
| Del tráfico | 57,39 | 57,07 | 59,21 | 64,71 | 67,35 | 4,1% |
| Otros ingresos de explotación | 6,38 | 11,31 | 13,42 | 8,94 | 9,15 | 2,3% |
| **Total ingresos** | **63,77** | **68,38** | **72,63** | **73,65** | **76,50** | **3,9%** |
| *Gastos* | | | | | | |
| De personal | 57,70 | 61,75 | 65,42 | 67,11 | 67,37 | 0,4% |
| Otros gastos de explotación | 26,50 | 29,73 | 32,59 | 32,73 | 31,86 | –2,7% |
| Amortizaciones | 33,33 | 36,04 | 36,77 | 38,58 | 37,20 | –3,6% |
| Gastos financieros | 0,09 | 0,38 | 0,89 | 0,67 | 1,01 | 50,7% |
| Previsiones | 0,78 | 0,51 | 0,00 | 0,00 | 0,04 | – |
| Otros ingresos y gastos (saldo) | –12,36 | –11,51 | 0,94 | -4,65 | -0,83 | –82,2% |
| **Total gastos** | **106,04** | **116,90** | **136,61** | **134,44** | **136,65** | **1,6%** |
| **Resultados antes subvención** | **–42,27** | **–48,52** | **–63,98** | **–60,79** | **–60,15** | **1,1%** |
| Subvención a la explotación | 43,30 | 53,32 | 52,56 | 60,79 | 58,90 | –3,1% |
| **Resultado** | **1,03** | **4,80** | **–11,42** | **0,00** | **–1,25** | **–** |

(1) Sin incluir ferrocarril cremallera Ribes-Núria, Monistrol-Montserrat, ni Ferrocarril Turistic d l'Alt Llobregat.
Fuente: Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña.

**Tabla 1.3.25.** Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia. Cuenta de resultados (millones de euros)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Ingresos* | | | | | | |
| Del tráfico | 43,70 | 49,41 | 52,35 | 51,61 | 53,19 | 3,1% |
| Otros ingresos de explotación | 4,05 | 4,87 | 4,82 | 6,43 | 5,42 | –15,7% |
| **Total ingresos** | **47,75** | **54,28** | **57,17** | **58,04** | **58,61** | **1,0%** |
| *Gastos* | | | | | | |
| De personal | 62,82 | 75,77 | 85,35 | 96,03 | 91,97 | –4,2% |
| Otros gastos de explotación | 28,82 | 39,97 | 53,12 | 52,40 | 62,13 | 18,6% |
| Amortizaciones | 41,53 | 50,51 | 66,69 | 78,73 | 87,26 | 10,8% |
| Gastos financieros | 12,80 | 18,50 | 29,43 | 28,68 | 28,52 | –0,6% |
| Previsiones | – | – | – | – | – | – |
| Otros ingresos y gastos (saldo) | –75,34 | –40,57 | –29,86 | –27,89 | –16,27 | –41,7% |
| **Total gastos** | **70,63** | **144,18** | **204,73** | **227,95** | **253,61** | **11,3%** |
| **Resultados antes subvención** | **–22,88** | **–89,90** | **–147,56** | **–169,91** | **–195,00** | **–14,8%** |
| Subvención a la explotación | 44,39 | 57,57 | 81,37 | 0,71 | 0,03 | –95,8% |
| **Resultado** | **21,51** | **–32,33** | **–66,19** | **–169,20** | **–194,97** | **–104,7%** |

Fuente: C. A. de Valencia.

**Tabla 1.3.26.** Ferrocarriles del Gobierno Vasco. Cuenta de resultados (millones de euros)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Ingresos* | | | | | | |
| Del tráfico | 20,35 | 20,88 | 21,43 | 23,39 | 24,35 | 4,1% |
| Otros ingresos de explotación | 1,47 | 1,27 | 1,48 | 1,04 | 0,70 | –32,7% |
| **Total ingresos** | **21,82** | **22,15** | **22,91** | **24,43** | **25,05** | **2,5%** |
| *Gastos* | | | | | | |
| De personal | 34,15 | 32,26 | 34,92 | 38,85 | 39,40 | 1,4% |
| Otros gastos de explotación | 22,41 | 21,23 | 22,85 | 25,77 | 25,62 | –0,6% |
| Amortizaciones | 14,10 | 8,68 | 9,53 | 9,68 | 11,30 | 16,7% |
| Gastos financieros | 0,82 | 1,15 | 0,01 | 0,01 | 0,03 | 200,0% |
| Previsiones | – | – | – | – | – | – |
| Otros ingresos y gastos (saldo) | –0,10 | –1,11 | 0,07 | 0,29 | 3,73 | 1.186,2% |
| **Total gastos** | **71,38** | **62,21** | **67,38** | **74,60** | **80,08** | **7,3%** |
| **Resultado antes subvención** | **–49,56** | **–40,06** | **–44,47** | **–50,17** | **–55,03** | **–9,7%** |
| Subvención a la explotación | 35,63 | 32,08 | 37,16 | 43,56 | 51,26 | 17,7% |
| **Resultado** | **–13,93** | **–7,98** | **–7,31** | **–6,61** | **–3,77** | **–43,0%** |

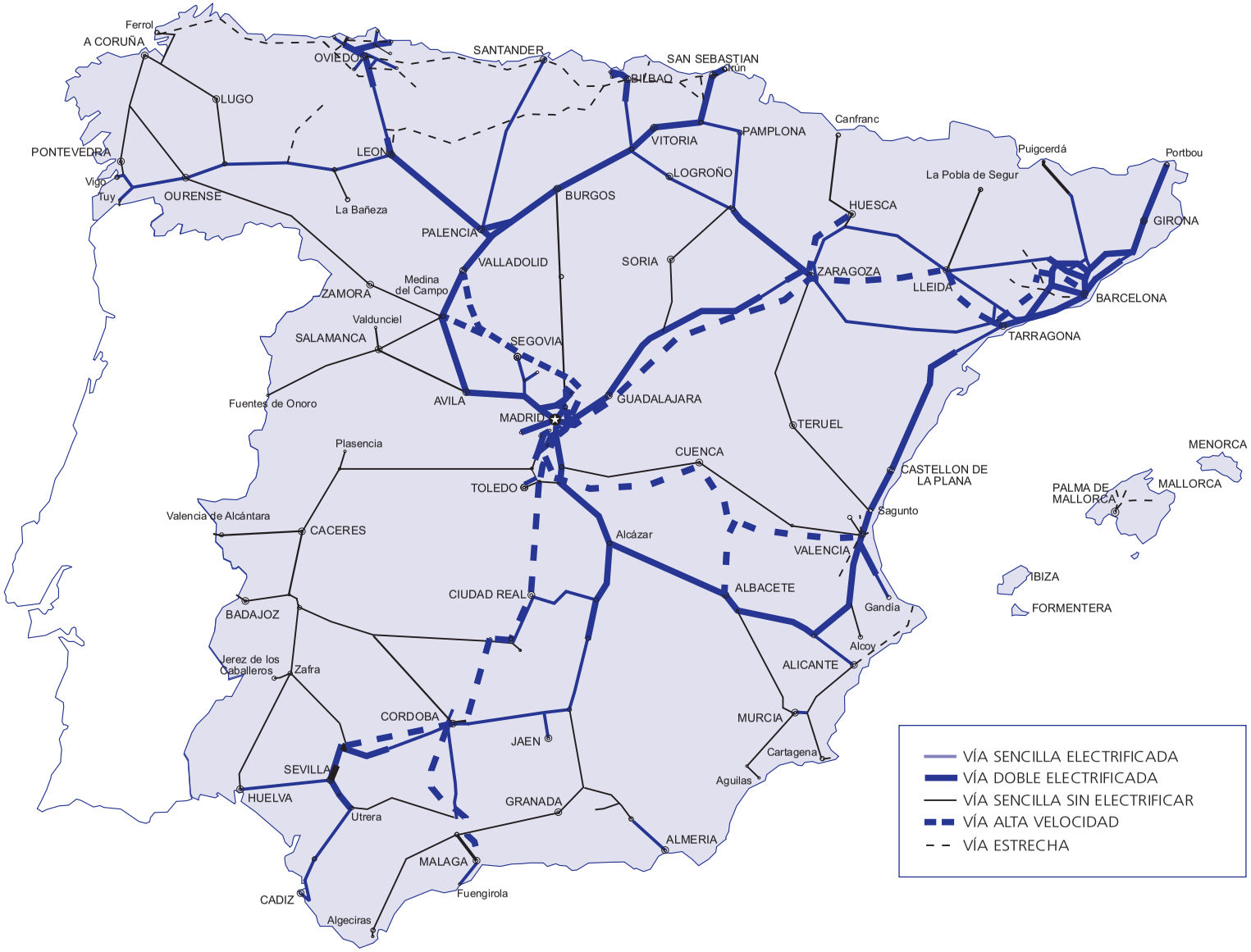
Fuente: C. A. del País Vasco.

**Tabla 1.3.27.** Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears. Cuenta de resultados (millones de euros)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Ingresos* | | | | | | |
| Del tráfico (viajeros y mercancías) | 3,91 | 4,01 | 4,40 | 4,78 | 4,70 | –1,7% |
| Otros ingresos de explotación | 5,67 | 35,76 | 2,90 | 31,26 | 17,43 | –44,2% |
| **Total ingresos** | **9,58** | **39,77** | **7,30** | **36,04** | **22,13** | **–38,6%** |
| *Gastos* | | | | | | |
| De personal | 9,12 | 13,52 | 12,57 | 14,04 | 14,07 | 0,2% |
| Otros gastos de explotación | 5,16 | 10,06 | 12,84 | 22,64 | 20,01 | –11,6% |
| Amortizaciones | 15,09 | 14,21 | 14,52 | 27,62 | 28,28 | 2,4% |
| Gastos financieros | 9,14 | 13,02 | 15,67 | 9,21 | 7,60 | –17,5% |
| Previsiones | – | – | – | – | – | – |
| Otros ingresos y gastos extraordinarios (saldo) | –1,03 | 35,50 | 3,44 | – | – | – |
| **Total gastos** | **37,48** | **86,31** | **59,04** | **73,51** | **69,96** | **–4,8%** |
| **Resultado antes subvención** | **–27,90** | **–46,54** | **–51,74** | **–37,47** | **–47,83** | **–27,6%** |
| Subvención a la explotación | 2,77 | 32,26 | 36,90 | 40,53 | – | – |
| **Resultado** | **–25,13** | **–14,28** | **–14,84** | **3,06** | **–47,83** | **–** |

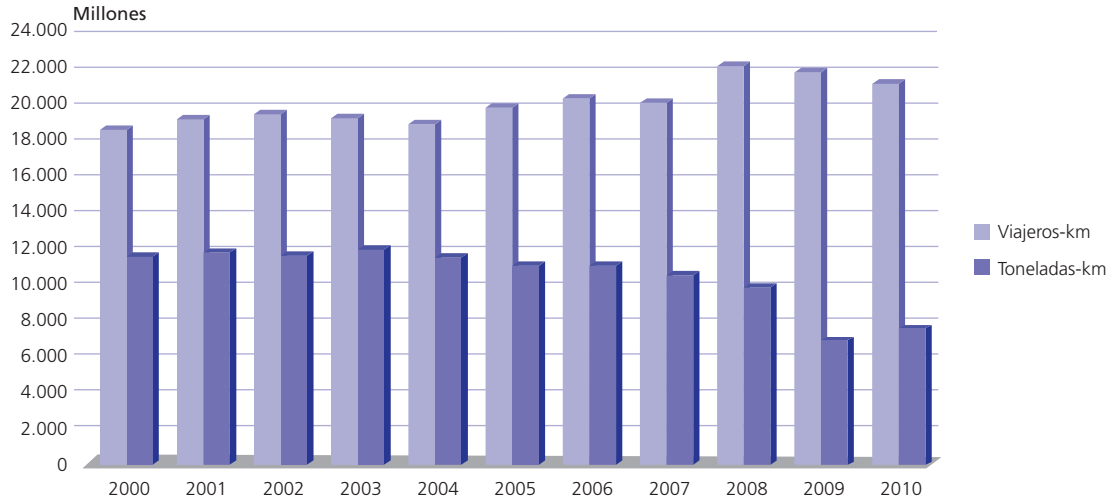
Fuente: C. A. de las Illes Balears.

**Gráfico 1.3.1.** Red de ferrocarriles a 31 de diciembre de 2010



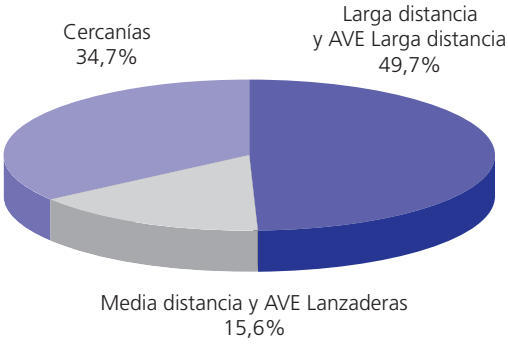

Fuente: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

**Gráfico 1.3.2.** RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías




Fuente: RENFE Operadora.

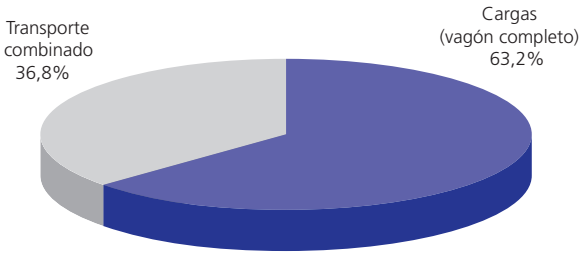
**Gráfico 1.3.3.** RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren (año 2010)




Viajeros-km

Fuente: RENFE Operadora.

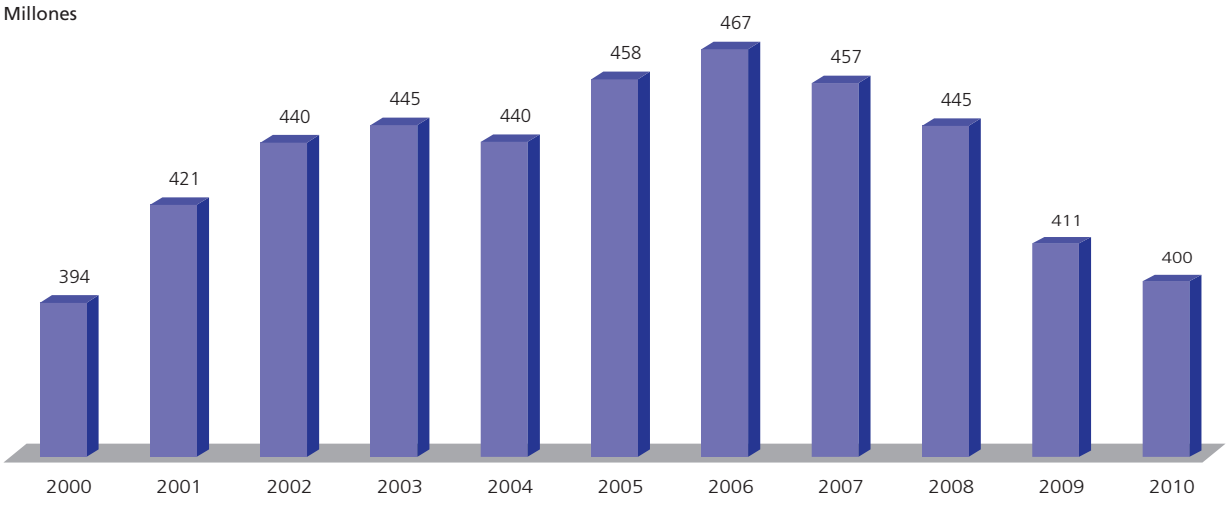
**Gráfico 1.3.4.** RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por conceptos (año 2010)




Toneladas-km

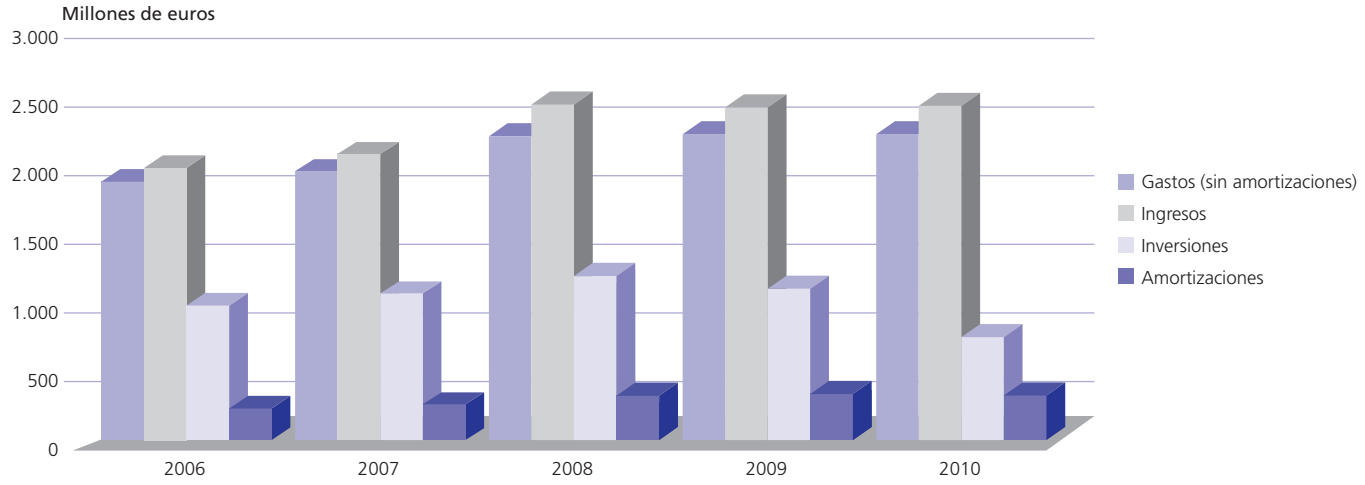
Fuente: RENFE Operadora.

**Gráfico 1.3.5.** RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías



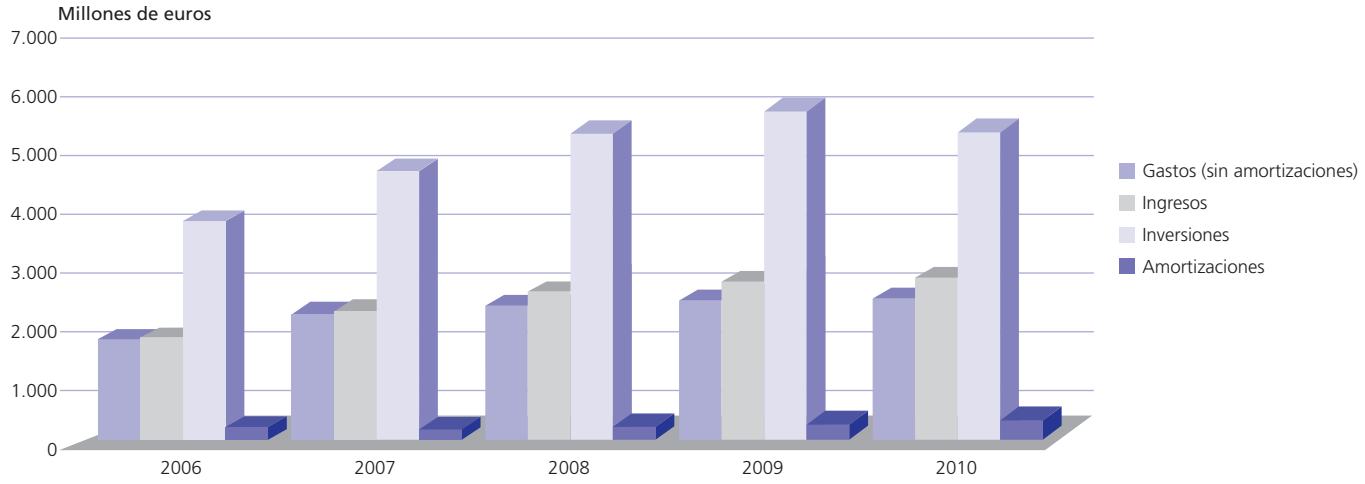

Fuente: RENFE Operadora.

**Gráfico 1.3.6.** RENFE. Evolución de datos económicos



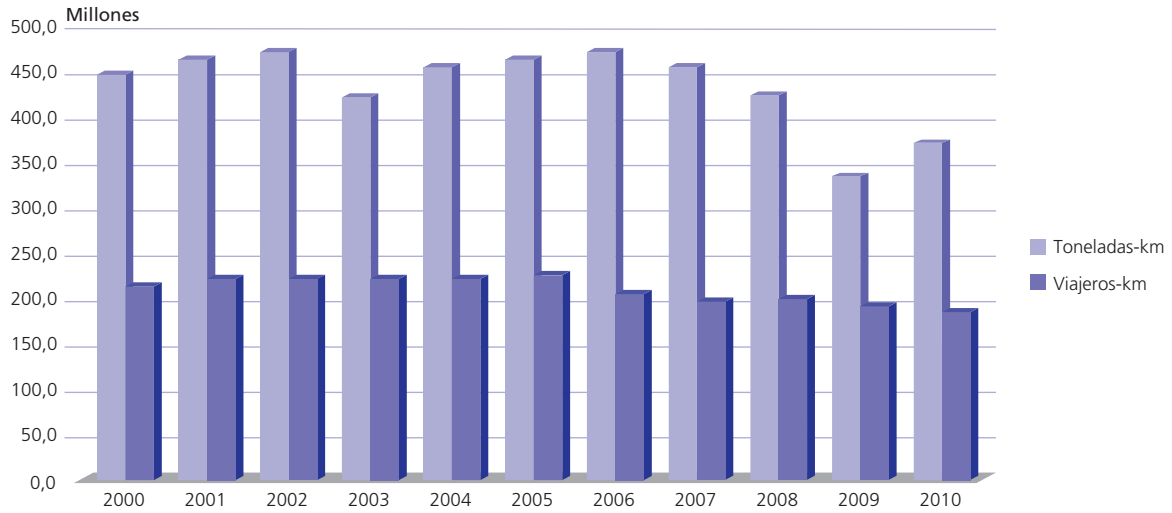

Fuente: RENFE Operadora.

**Gráfico 1.3.7.** ADIF. Evolución de datos económicos



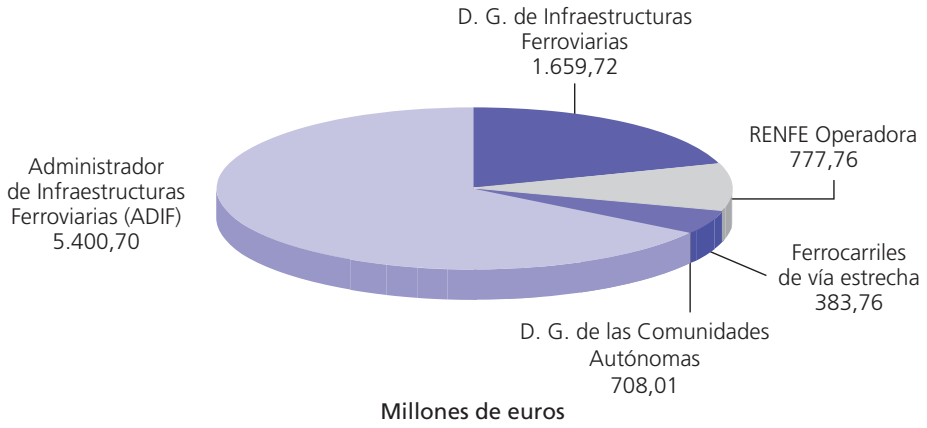

Fuente: ADIF.

**Gráfico 1.3.8.** FEVE. Tráfico de viajeros y mercancías



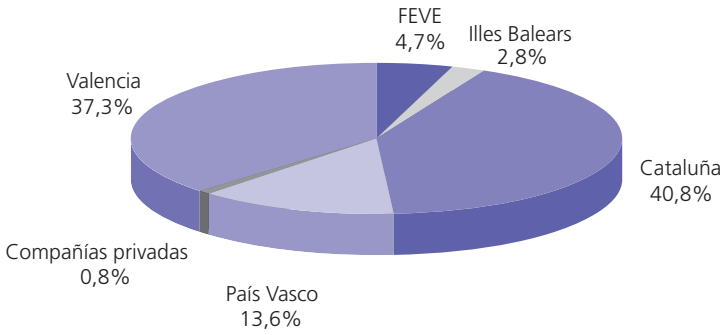

Fuente: FEVE.

**Gráfico 1.3.9.** Inversiones ferroviarias (año 2010)




Fuente: Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias (Ministerio de Fomento), Comunidades Autónomas, RENFE Operadora, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), FEVE y Compañías de las Comununidades Autónomas.

**Gráfico 1.3.10.** Ferrocarriles de Vía Estrecha. Distrubución del tráfico de viajeros (año 2010)




Fuente: FEVE, compañías de las Comununidades Autónomas y companías privadas.

# 1.4. Transporte e infraestructuras marítimas

Durante el año 2010 las inversiones realizadas por el conjunto del Sistema Portuario de titularidad estatal en infraestructuras de transporte marítimo, obras e instalaciones portuarias tuvieron decremento con relación a la cifra del año anterior. El esfuerzo inversor público en los puertos de interés general se dirige básicamente a mejorar la conectividad y la intermodalidad; adecuar la oferta portuaria a la demanda previsible; desarrollar la logística portuaria, compatibilizar las inversiones portuarias con el desarrollo medioambiental del entorno y fomentar el cabotaje europeo.

La flota abanderada en España tuvo en 2010 una evolución positiva en su tonelaje de registro. En el Registro Especial de Buques de las Islas Canarias también se han contabilizado incrementos en las GT (tonelaje bruto) registradas.

El tráfico portuario total de mercancías (incluido pesca, avituallamiento y tráfico local) tuvo un aumento del 4,5% en relación con el pasado año. Esta subida se materializó en los graneles líquidos y mercancía general; los graneles sólidos sufrieron un ligero descenso.

En relación con las novedades acaecidas en el ámbito normativo, se apunta la Ley 33/2010, de 5 de agosto, que modifico la Ley 48/2003, de régimen económico y de prestación de servicios de los Puertos de Interés General.

## 1.4.1. Infraestructura portuaria

La evolución de los principales parámetros técnicos de los puertos, no ha supuesto ningún cambio, ya que ha permanecido estable en todas las magnitudes (tabla 1.4.1).

La inversión llevada a cabo en el ejercicio correspondiente a 2010 por el Sistema Portuario de titularidad estatal, ha alcanzado la cifra de 1.058 millones de euros, lo que ha supuesto un decremento del 7,5% en relación con la inversión efectuada en el año 2009. El objetivo fundamental de esa inversión es el mantenimiento y mejora de la oferta portuaria para conseguir su adecuación a la demanda previsible de tráfico; mejorar la calidad de los servicios portuarios y optimizar la conectividad y la intermodalidad, así como el progreso de la logística portuaria, coordinando el desarrollo medioambiental exigido respecto al entorno, y su adaptación a los cambios tecnológicos.

Las inversiones correspondientes a los puertos menores de Comunidades Autónomas han tenido un descenso de casi el 6% respecto al pasado año. En la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima cayó la cifra de las inversiones efectuadas (tabla 1.4.2).

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, realizó durante el año 2010 inversiones (Crédito general + Plan E) para la conservación, protección y restauración del dominio público marítimo-terrestre, por un total de 186,4 millones de euros. Las inversiones se han destinado básicamente a la regeneración en playas, rehabilitación de dunas y zonas húmedas, acondicionamiento de paseos marítimos, accesos y defensa de la costa en varios puntos del litoral español.

En el capítulo económico, los Puertos Españoles tuvieron un resultado positivo de 550,95 millones de euros lo que ha significado un incremento del 3,7% en la cifra de ingresos de explotación menos gastos, sin incluir amortizaciones. El conjunto global de ingresos ha sido de 1.085,54 millones de euros, inferior en un 0,1% a los obtenidos en el ejercicio anterior (tabla 1.4.3.).

## 1.4.2. Flota y estructura empresarial

El número de buques mercantes que al finalizar el año 2010 permanecían dados de alta en el Registro de Buques y Empresas Navieras (flota abanderada en España) era de 1.240 con un tonelaje de 3.026.000 GT. De estos buques, los específicos de transporte son 272 con un tonelaje de 2.574.900 GT, ya que el resto corresponde a buques especiales o de tráfico de puerto, rada o bahía. Comparando las cifras totales del Registro de Buques y Empresas Navieras en 2010 con las del año anterior, se puede comprobar que ha existido crecimiento en el tonelaje de registro. En estas cifras se encuentran incluidos los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, que al concluir 2010 se situaban en 275 unidades, de estos buques, 203 unidades eran buques de transporte, alcanzando 2.546.100 GT; lo que ha significado un aumento del 10,6% en el tonelaje registrado.

En relación con los buques de transporte de navieras españolas bajo pabellones extranjeros en 2010, estas empresas controlaban algo más de 1.600.000 GT. Esto lleva a concluir que la flota de transporte bajo el control de las navieras españolas al finalizar el año 2010, estaba sobre 4.200.000 GT.

Durante el año 2010, se incorporaron al pabellón español 5 buques de nueva construcción, que alcanzaron 366.400 GT, 3 gaseros LNG, un ro-ro y un buque tanque de productos de petróleo. Esto representa una inversión aproximada de 715 millones de euros. La edad media de la flota mercante bajo pabellón español se sitúa en 12,6 años.

Como en años precedentes, en 2010 se ha mantenido la tendencia a la concentración de buques de transporte en los segmentos menores, destacando el número de los que se encuentran entre los de 100 a 500 GT en primer lugar con 123 unidades, seguido por los de 3.000 a 6.000 GT con 37 buques y los de 1000 a 3.000 GT y de 6.000 a 12.000 GT con 30 unidades en cada segmento respectivamente, (tabla1.4.6).

La forma en que se ha producido la disminución de la flota en 2010, ha sido debida principalmente a exporta-

ciones y desguaces, así como a pérdidas y bajas de oficio. El factor más relevante ha correspondido, como en años anteriores, a las exportaciones, con el 90% de las GT dadas de baja durante 2010 (tabla 1.4.7).

En relación con la edad de los buques de la flota mercante de transporte abanderada en España a 31 de diciembre de 2010, el 51% del total del tonelaje lo ocupó el segmento de 5 a 9 años, seguido de los buques de menos de 5 años con un 21%, siendo estos dos los segmentos más numerosos. A continuación se encuentran los de 10 a 14 años con un 17%. (Tabla 1.4.8).

La estructura empresarial ha bajado en el número de compañías navieras pero se ha incrementado el tonelaje controlado por las empresas, pasando de 2.311.708 GT en 2009 a 2.539.870 GT para 2010. El mayor número de empresas se concentra en las que tienen uno, 40% o dos buques, 19%, sin embargo el porcentaje mayor sobre el total de GT lo tienen las empresas con nueve buques por naviera y que suponen el 35,3% del total de GT (tabla 1.4.9).

En referencia a la evolución de la construcción naval, en 2010 se produjo un crecimiento del tonelaje del 35% en las entregas, que alcanzaron 278.000 GT, de estas entregas el 66% fueron para exportación. La cartera de pedidos bajó de manera destacada durante 2010. La contratación de nuevos buques ha tenido un aumento significativo pasando de 29.000 GT a 91.000 GT, de estas toneladas contratadas el 97% corresponden a exportaciones (tabla 1.4.10).

## 1.4.3. Tráficos

El tráfico portuario en el año 2010 (excluido pesca, avituallamiento y tráfico local) tuvo una subida del 4,7%, lo que ha supuesto un movimiento de 418 millones de toneladas. El tráfico total a su vez alcanzó 431,3 millones de toneladas con un 4,5% de incremento respecto al año anterior. Esta variación se ha reflejado con crecimiento en graneles líquidos y mercancía general y un ligero descenso en graneles sólidos.

Analizando por separado los distintos tipos de tráfico, se ha originado un crecimiento del 3,8% en graneles líquidos alcanzando 149 millones de toneladas que suponen un 35,6% del total de mercancías movidas en los puertos, y que incluyen los crudos de petróleo, productos petrolíferos refinados, gas natural y otros gráneles líquidos. Los puertos que ocupan los primeros puestos son los que cuentan con instalaciones o están conectados con plantas para la recepción de productos petrolíferos, gas natural y productos petroquímicos, así destacan en cifras absolutas, Bahía de Algeciras 23,6 millones de toneladas, Bilbao 19,8 millones de toneladas, Tarragona 19,5 millones de toneladas, Huelva 16,5 millones de toneladas, Cartagena y Barcelona con 15 y 11,5 millones de toneladas, respectivamente.

En graneles sólidos (carbón, mineral de hierro, grano, etc.) se produjo un decremento del 0,5%, alcanzando 78,5 millones de toneladas, que representa un 18,8% del total de mercancías movidas, centrándose en los productos siderometalúrgicos, abonos, materiales de construcción y productos agro-alimentarios. El primer lugar de los puertos en estos tráficos lo ocupa la Autoridad Portuaria de Gijón con 13,4 millones de toneladas con una subida del 7,5% con relación al año precedente; le sigue Tarragona con 9,4 millones, que baja un 3,8% y Ferrol-San Cibrao con 7,4 millones, lo que supone una caída del 19,8%. A continuación se sitúan Huelva con 5,4 millones de toneladas, Bilbao 4,5%, Barcelona 3,5% y Almería 3,2%.

La mercancía general creció un 7,8%, pasando de 176,6 millones de toneladas movidas en 2009 a 190,3 millones de toneladas en 2010 y que representa el 45,5% del total de las mercancías. Como en 2009, Valencia ocupa el primer puerto, alcanzando los 56 millones de toneladas, cifra muy superior a la del pasado año, que supuso un 16% de incremento. Bahía de Algeciras ha continuado ocupando el segundo lugar con 40,3 millones de toneladas y una caída de casi el 5%. Otros puertos que han tenido movimientos destacados han sido Barcelona, 27,7 millones de toneladas y Las Palmas, 15,2 millones de toneladas. Dentro de este tráfico la mercancía convencional aumentó un 7,6% y la contenerizada, entre el tráfico de cabotaje y exterior, creció un 8%.

El tráfico de contenedores, medido en TEUs (unidad de medida equivalente a 20 pies) ha superado los 12,5 millones de unidades alcanzando 137,8 millones de toneladas transportadas, lo que ha situado a varios de los puertos españoles entre los principales de la Unión Europea. Los puertos que más contenedores han manejado han sido Valencia que alcanzó 4,2 millones de TEUs y un incremento del 15%, continuando con la posición de liderazgo; en segundo lugar Bahía de Algeciras con 2,8 millones de TEUs y una bajada del 7,8%, y el tercer puesto lo ocupa Barcelona, con 1,9 millones y un 7,2% de crecimiento. El resto de puertos se distancia de forma significativa de estas cifras, así Las Palmas movió 1,1 millones de TEUs, Bilbao 531.400 TEUs, Santa Cruz de Tenerife 357.500 TEUs y Málaga 298.000 TEUs. Aproximadamente el 90% del tráfico de contenedores se mueve por las Autoridades Portuarias de Valencia, Bahía de Algeciras, Barcelona, Las Palmas, Bilbao, Santa Cruz de Tenerife y Málaga.

El número de buques entrados en los puertos españoles en 2010 fue de 122.695 un 6% superior al del año anterior, con un tonelaje de registro bruto total (GT) de 1.746 millones de toneladas, un 7,7% mas que en 2009. El tráfico ro-ro subió un 4,5% con un registro de 39,8 millones de toneladas. El número de pasajeros que utilizó los puertos españoles fue de 27,2 millones, lo que representa una subida del 2%; los automóviles en régimen de pasaje alcanzaron los 3,9 millones, un 1,1% menos que el pasado año. En términos absolutos Illes Balears ha sido la Autoridad Portuaria con mayor tráfico de pasajeros, alcanzando 5,5 millones, seguida de Bahía de Algeciras 4,7; Santa Cruz de Tenerife 4,6; Barcelona 3,4, y Ceuta 1,9 millones. El movimiento de pasajeros de crucero ha sido de 7 millones, con un incremento del 17,7%

sobre el pasado año; los puertos con mayor número de pasajeros de crucero han sido Barcelona, Illes Balears, Santa Cruz de Tenerife, Málaga y Las Palmas.

En cifras absolutas los puertos que han tenido mayor tráfico total han sido Bahía de Algeciras, con 70,3 millones de toneladas, 0,7% de incremento, continuando a la cabeza como primera Autoridad Portuaria por volumen de tráfico, seguido de Valencia con 64 millones de toneladas, cifra que supone una subida del 10,8%; Barcelona con 43,7 millones de toneladas, crece un 1,7%, y Bilbao con 34,7 millones, aumenta un 7,8%, a continuación les siguen Tarragona con 32,7 millones de toneladas, continuando Las Palmas y Huelva con 22,6 y 22,4 millones, respectivamente.

El tráfico exterior se ha incrementado con relación al año anterior. Esta tendencia se ha reflejado de igual manera en importaciones y en exportaciones, así en las importaciones ha crecido el 2%, y en las exportaciones el 11%. El tráfico de cabotaje, en su conjunto, tuvo una subida del 4,7%, (tablas 1.4.13 y 1.4.14).

La evolución del tráfico de contenedores, ha supuesto un incremento en las toneladas transportadas del 7,7% y el número total de contenedores ha aumentado en un 3,2%. La mercancía general en contenedores, ha alcanzado el 72,4% del total de la mercancía general transportada. Los puertos con mayor volumen de mercancía general transportada en contenedores y que han tenido un mayor incremento han sido: Valencia que destaca ocupando el primer lugar con 49 millones de toneladas, y un 15,4% de incremento, seguido de Bahía de Algeciras con 36 millones y una caída del 5,5% y Barcelona con 19 millones y un 8% de aumento sobre 2009. (Tablas 1.4.15, 1.4.16 y 1.4.17).

Hay que destacar que el trasbordo de mercancías y contenedores continúa con gran relevancia como en años precedentes (contenedores en tránsito/trasbordo, descargados en puertos españoles con destino a terceros países). Se han alcanzado 85 millones de toneladas y 6,6 millones de TEUs, lo que representa una subida del 6% y 3,5%, respectivamente. Estos datos confirman la ventajosa posición de los puertos españoles como plataformas logísticas en las principales rutas interoceánicas. Bahía de Algeciras ocupa la primera posición con 2,6 millones de TEUs, seguida de Valencia con 2,1 millones, Las Palmas 675.000 y Barcelona 633.000 TEUs.

## 1.4.4. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

- **Intervención en emergencias marítimas**

*a*) *Emergencias atendidas*

A lo largo del año 2010 se han atendido un total de 5.264 actuaciones, que se desglosan del modo siguiente:

— **Salvamento Marítimo.** En este conjunto de actividad se encuadran todas aquellas actuaciones que los Centros de Coordinación llevan a cabo, en las que se ha generado una emergencia directamente relacionada con la labor de salvaguarda de la vida humana en la mar.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Salvamento Marítimo | = 3.864 | RB (1) | = 3.218 | Real = 2.600 |
| | | | | Falsa = 618 |
| | | NRB (2) | = 646 | Real = 434 |
| | | | | Falsa = 212 |

— **Medio Ambiente.** Este apartado se corresponde directamente con la defensa y conservación del medio ambiente marino, dando respuesta de forma reactiva a cualquier amenaza que pueda sobrevenir por la actividad misma del medio o proveniente del entorno marítimo.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Medio Ambiente | = 491 | RB (1) | = 108 | Real = 99 |
| | | | | Falsa = 9 |
| | | NRB (2) | = 383 | Real = 305 |
| | | | | Falsa = 78 |

— **Seguridad Marítima.** Conjunto de actividad que los CCS llevan a cabo de forma preventiva, es decir, toda aquella actividad que, sin que se haya producido accidente, se realiza con el fin de evitar éste. Actividad totalmente encuadrada dentro de las responsabilidades que le han sido transmitidas a la Sociedad de Salvamento.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Seguridad Marítima | = 580 | RB (1) | = 21 | Real = 21 |
| | | | | Falsa = 0 |
| | | NRB (2) | = 559 | Real = 541 |
| | | | | Falsa = 18 |

— **Servicios Complementarios.** Por último, y como complemento a los tres apartados anteriores, en este capítulo se encuadran todos aquellos servicios que de alguna manera suponen una actividad adicional de los CCS y que no se pueden enmarcar en ninguno de los tres anteriores, pero generan una serie de intervenciones y operaciones merecedoras de ser registradas.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Servicios Complementarios | = 329 | RB (1) | = 127 | Real = 124 |
| | | | | Falsa = 3 |
| | | NRB (2) | = 202 | Real = 189 |
| | | | | Falsa = 13 |

(1) RB: Relacionadas con Buques.
(2) NRB: No Relacionadas con Buques.

*b) Buques involucrados*

En las emergencias se han visto involucrados un total de 3.552 buques que se pueden clasificar de acuerdo con la tipología siguiente: Mercantes 508 (14%); Pesqueros 614 (17%); Recreo 1.785 (51%) y Otros (pontonas, artefactos flotantes, «pateras», «cayucos», etc.…) 645 (18%).

*c) Personas involucradas*

El total de personas involucradas en las actuaciones relacionadas con el total de emergencias fue de 12.338, con los siguientes resultados: Rescatados 3.737, Asistidos 8.091; Evacuados 292; Muertos 141; Desaparecidos 77.

- **Control de tráfico marítimo**

El número total de buques controlados por los Centros de Salvamento Marítimo durante el año 2010 ha sido de 358.493 de los cuales 192.519 corresponden a buques identificados a su paso por los Dispositivos de Separación de Tráfico de Finisterre, Tarifa y Cabo de Gata y los dos de las Islas Canarias; el resto fueron controlados en las entradas/salidas de los puertos españoles.

- **Radioavisos naúticos**

Durante el año 2010, desde el Área de Radioavisos del Centro Nacional de Coordinación se ha gestionado la preparación de los radioavisos Costeros y Locales en un número total de 2.433, siendo 1.200 Costeros y 1.233 Locales.

## Tabla 1.4.1. Evolución de los principales parámetros técnicos de los puertos

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010(1) |
|---|---|---|---|---|---|
| *Superficie de agua (millones $m^2$)* | | | | | |
| (Dársenas, accesos, fondeaderos) | 1.702,8 | 1.777,7 | 2.015,8 | 2.026,7 | 2.026,7 |
| **Total superficie de agua** | **1.702,8** | **1.777,7** | **2.015,8** | **2.026,7** | **2.026,7** |
| *Superficie de tierra (millones $m^2$)* | | | | | |
| Almacenes | 25,4 | 28,5 | 32,1 | 33,5 | 33,5 |
| Viales y otros | 52,8 | 53,8 | 49,9 | 48,9 | 48,9 |
| **Total superficie de tierra** | **78,2** | **82,3** | **82,0** | **82,4** | **82,4** |
| *Longitud de los muelles (miles de metros)* | | | | | |
| Calado > 4 m | 248,6 | 252,1 | 282,1 | 286,4 | 286,4 |
| Calado < 4 m | 50,1 | 69,3 | 59,7 | 56,2 | 56,2 |
| **Total longitud de los muelles** | **298,7** | **321,4** | **341,8** | **342,6** | **342,6** |

(1) Cifras Provisionales.
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

## Tabla 1.4.2. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo (millones de euros)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010(1) | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Autoridades Portuarias | 1.113,67 | 1.099,39 | 1.321,90 | 1.144,24 | 1.058,33 | –7,5% |
| Puertos Menores de CC.AA. | 119,91 | 157,80 | 199,60 | 199,54 | 187,71 | –5,9% |
| *Otras Inversiones* | | | | | | |
| D. G. Marina Mercante (Prog. 514A) | 8,93 | 10,01 | 9,67 | 7,14 | 8,25 | 15,5% |
| Sociedad Estatal Salvamento y Seguridad Marítima | 69,70 | 196,28 | 104,67 | 78,43 | 60,68 | –22,6% |
| **Total** | **1.312,21** | **1.463,48** | **1.635,84** | **1.429,35** | **1.314,97** | **–8,0%** |

(1) Cifras Provisionales.
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado, Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

## Tabla 1.4.3. Estructura de los ingresos y gastos de explotación de los puertos españoles (millones de euros)

| Concepto | 2007 | 2008 | 2009 | 2010(1) | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|
| *Ingresos de explotación* | | | | | |
| A. Tasas portuarias | 942,05 | 974,38 | 903,53 | 926,74 | 2,6% |
| a) Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario | 192,25 | 244,12 | 263,16 | 262,79 | –0,1% |
| b) Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias | 502,97 | 564,42 | 521,78 | 539,79 | 3,5% |
| 1. *Tasa del buque* | *174,06* | *198,51* | *189,74* | *190,77* | *0,5%* |
| 2. *Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo* | *10,37* | *11,34* | *10,92* | *11,72* | *7,3%* |
| 3. *Tasa del pasaje* | *54,07* | *64,20* | *64,78* | *66,68* | *2,9%* |
| 4. *Tasa de la mercancía* | *257,07* | *282,81* | *249,12* | *262,96* | *5,6%* |
| 5. *Tasa de la pesca fresca* | *7,40* | *7,56* | *7,22* | *7,66* | *6,1%* |
| c) Tasa por aprovechamiento especial del dominio público portuario | 84,70 | 101,59 | 109,69 | 115,21 | 5,0% |
| d) Tasas por servicios no comerciales | 162,13 | 64,25 | 8,63 | 8,96 | 3,8% |
| 1. *Tasa por servicios generales* | – | – | – | – | – |
| 2. *Tasa por servicio de señalización marítima* | – | – | – | – | – |
| B. Otros ingresos de negocio | 64,48 | 70,66 | 70,77 | 76,27 | 7,8% |
| Otros ingresos | 26,73 | 97,58 | 113,13 | 82,53 | –27,0% |
| **Total ingresos de explotación** | **1.033,26** | **1.142,62** | **1.087,16** | **1.085,54** | **–0,1%** |
| *Gastos de explotación* | | | | | |
| Personal | 236,97 | 252,55 | 268,94 | 267,37 | -0,6% |
| Compras | – | – | – | – | – |
| Conservación y otros gastos | 215,48 | 260,98 | 286,85 | 267,22 | -6,8% |
| Transferencias corrientes | | | | | |
| **Total gastos (2)** | **452,45** | **513,53** | **555,79** | **534,59** | **–3,8%** |
| **Resultados (3)** | **580,81** | **629,09** | **531,36** | **550,95** | **3,7%** |

(1) Datos provisionales.
(2) Sin amortizaciones.
(3) Sin resultados excepcionales:

| | 2009 | 2010 |
|---|---|---|
| Amortizaciones | 321,92 | 336,51 |
| Resultado de explotación | **209,45** | **214,45** |

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.4.4.** Evolución de la flota de transporte abanderada en España (1)

| Clase de buque | 2006 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | N.º de buques | GT (miles) | N.º de buques | GT (miles) | N.º de buques | GT (miles) | N.º de buques | GT (miles) | N.º de buques | GT (miles) |
| *Transporte* | | | | | | | | | | |
| Granelero | | | | | | | | | 1 | 0,7 |
| Portacontenedor puro | 20 | 190,5 | 18 | 190,8 | 19 | 232,1 | 12 | 121,5 | 8 | 60,5 |
| Portacontenedor/carga rodada | 18 | 198,8 | 18 | 205,9 | 15 | 150,2 | 12 | 118,8 | 11 | 151,6 |
| Carga convencional | 20 | 98,2 | 18 | 90,4 | 19 | 71,5 | 20 | 69,7 | 21 | 70,2 |
| Cementero | 9 | 26,4 | 9 | 26,4 | 9 | 26,4 | 9 | 26,4 | 7 | 21,5 |
| Frigorífico | 11 | 25,6 | 11 | 25,6 | 10 | 23,0 | 10 | 23,0 | 8 | 19,7 |
| Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto) | 154 | 522,3 | 154 | 481,5 | 151 | 498,5 | 156 | 508,0 | 151 | 441,4 |
| Hidroala | 1 | 0,3 | -- | -- | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1 | 0,2 |
| Hidro-reactor | 2 | 0,8 | 2 | 0,8 | 2 | 0,8 | 2 | 0,8 | 2 | 0,8 |
| Tanque de crudo | 5 | 338,7 | 5 | 338,7 | 5 | 338,7 | 6 | 351,6 | 6 | 351,6 |
| Tanque de productos | 12 | 138,2 | 14 | 149,2 | 14 | 148,6 | 14 | 146,8 | 14 | 146,8 |
| Gasero | 9 | 654,3 | 11 | 749,5 | 11 | 749,5 | 11 | 749,5 | 14 | 1.082,2 |
| Quimiquero | 10 | 115,2 | 9 | 103,8 | 7 | 79,9 | 8 | 91,2 | 9 | 93,8 |
| Transporte de automóviles | 8 | 105,0 | 10 | 136,7 | 8 | 105,0 | 8 | 105,0 | 8 | 105,0 |
| Multipropósito | 4 | 9,9 | 6 | 15,9 | 7 | 19,7 | 8 | 23,2 | 9 | 28,6 |
| Carga pesada | 1 | 6,6 | 1 | 6,6 | 1 | 6,6 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 |
| Sin clasificar | 1 | 0,1 | 1 | 0,1 | 1 | 0,1 | 1 | 0,1 | 2 | 0,3 |
| **Total transporte** | **285** | **2.430,9** | **287** | **2.521,9** | **279** | **2.450,6** | **277** | **2.335,6** | **272** | **2.574,9** |
| *Especiales y de puerto* | | | | | | | | | | |
| Gabarra | 202 | 55,2 | 203 | 58,1 | 205 | 60,4 | 199 | 48,2 | 199 | 48,3 |
| Remolcadores | 235 | 58,6 | 235 | 59,3 | 235 | 60,7 | 238 | 64,2 | 235 | 63,0 |
| Ganguil | 153 | 63,9 | 153 | 65,3 | 151 | 65,0 | 150 | 64,7 | 149 | 64,1 |
| Aljibe | 22 | 3,3 | 22 | 3,3 | 22 | 3,3 | 23 | 3,4 | 22 | 3,3 |
| Antipolución/limpieza | 1 | 0,5 | 1 | 0,5 | 20 | 22,7 | 24 | 24,9 | 26 | 25,8 |
| Excursiones | 16 | 2,7 | 17 | 2,8 | 17 | 2,8 | 14 | 2,2 | 14 | 2,2 |
| Otros especiales | 331 | 254,6 | 333 | 263,5 | 320 | 242,7 | 319 | 255,6 | 323 | 244,6 |
| **Total especiales y de puerto** | **960** | **438,8** | **964** | **452,7** | **970** | **457,6** | **967** | **463,2** | **968** | **451,1** |
| **Total general** | **1.245** | **2.869,7** | **1.251** | **2.974,6** | **1.249** | **2.908,2** | **1.244** | **2.798,8** | **1.240** | **3.026,0** |

(1) Buques mayores de 100 GT.
Incluye los buques inscritos en el Registro Especial de Canarias.
Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.4.5.** Flota de transporte española. Registro especial de las Islas Canarias (1)

| Clase de buque | 2006 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | N.º de buques | GT (miles) | N.º de buques | GT (miles) | N.º de buques | GT (miles) | N.º de buques | GT (miles) | N.º de buques | GT (miles) |
| *Transporte* | | | | | | | | | | |
| Granelero | | | | | | | | | 1 | 1,0 |
| Portacontenedor puro | 20 | 190,5 | 18 | 190,8 | 19 | 232,1 | 12 | 121,5 | 8 | 60,5 |
| Portacontenedor/carga rodada | 18 | 198,8 | 18 | 205,9 | 15 | 150,2 | 12 | 118,8 | 11 | 151,6 |
| Carga convencional | 17 | 96,6 | 15 | 88,8 | 16 | 70,0 | 15 | 67,6 | 15 | 67,6 |
| Cementero | 9 | 26,4 | 9 | 26,4 | 9 | 26,4 | 9 | 26,4 | 7 | 21,5 |
| Frigorífico | 8 | 23,2 | 8 | 23,2 | 7 | 20,6 | 7 | 20,6 | 5 | 17,3 |
| Pasaje de crucero | 51 | 20,3 | 48 | 12,3 | 49 | 12,2 | 52 | 13,0 | 53 | 12,2 |
| Pasaje/carga rodada | 54 | 488,9 | 52 | 455,4 | 48 | 472,5 | 46 | 480,3 | 40 | 414,7 |
| Mixto carga/pasaje | 1 | 3,5 | 1 | 3,5 | 1 | 3,5 | 1 | 3,5 | 1 | 3,5 |
| Hidroala | 1 | 0,3 | – | – | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1 | 0,2 |
| Hidro-reactor | 2 | 0,8 | 2 | 0,8 | 2 | 0,8 | 2 | 0,8 | 2 | 0,8 |
| Tanque de crudos | 5 | 338,7 | 5 | 338,7 | 5 | 338,7 | 5 | 338,7 | 5 | 338,7 |
| Tanque de productos | 12 | 138,2 | 14 | 149,2 | 13 | 145,7 | 12 | 141,3 | 14 | 146,8 |
| Gasero | 9 | 654,3 | 11 | 749,5 | 11 | 749,5 | 11 | 749,5 | 14 | 1.082,2 |
| Quimiquero | 10 | 115,2 | 9 | 103,8 | 7 | 79,9 | 8 | 91,2 | 9 | 94,0 |
| Transporte de Automóviles | 8 | 105,0 | 10 | 136,7 | 8 | 105,0 | 8 | 105,0 | 8 | 105,0 |
| Carga pesada | 1 | 6,6 | 1 | 6,6 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | | |
| Multipropósito | 4 | 9,9 | 6 | 15,9 | 7 | 19,7 | 8 | 23,2 | 9 | 28,6 |
| Sin clasificar | – | – | – | – | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | | |
| **Total transporte** | **230** | **2.417,1** | **227** | **2.507,4** | **217** | **2.426,5** | **208** | **2.301,3** | **203** | **2.546,1** |
| *Especiales y de puerto* | | | | | | | | | | |
| Remolcador | 16 | 8,9 | 18 | 9,5 | 23 | 10,8 | 30 | 13,7 | 28 | 12,0 |
| Otros especiales | 25 | 74,4 | 21 | 76,7 | 29 | 82,6 | 33 | 85,6 | 44 | 98,0 |
| **Total especiales** | **41** | **83,3** | **39** | **86,2** | **52** | **93,4** | **63** | **99,3** | **72** | **110,0** |
| **Total general** | **271** | **2.500,4** | **266** | **2.593,6** | **269** | **2.519,9** | **271** | **2.400,6** | **275** | **2.656,1** |

(1) Buques mayores de 100 GT.
Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.4.6.** Número de buques de la flota de transporte abanderada en España distribuidos según tamaño de GT (a 31-12-2010) (1)

| Clase de buque | 100 a 500 | 500 a 1.000 | 1.000 a 3.000 | 3.000 a 6.000 | 6.000 a 12.000 | 12.000 a 20.000 | 20.000 a 30.000 | 30.000 a 50.000 | 50.000 a 75.000 | 75.000 a 100.000 | 100.000 a 150.000 | 150.000 a 300.000 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Transporte* | | | | | | | | | | | | | |
| Granelero | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Portacontenedor puro | 0 | 0 | 1 | 0 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| Portacontenedor/carga rodada | 0 | 1 | 0 | 3 | 3 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 |
| Carga convencional | 6 | 0 | 7 | 7 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21 |
| Cementero | 0 | 0 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| Frigorífico | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto) | 109 | 4 | 4 | 9 | 12 | 7 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 151 |
| Pasaje/Contenedor | | | | | | | | | | | | | |
| Hidroala | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Hidro-reactor | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Tanque de crudo | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 6 |
| Tanque de productos | 0 | 0 | 7 | 4 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 14 |
| Gasero | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 3 | 0 | 14 |
| Quimiquero | 0 | 0 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| Transporte de automóviles | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| Carga pesada | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Multipropósito | 1 | 0 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| Sin clasificar | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| **Total transporte** | **123** | **7** | **30** | **37** | **30** | **17** | **10** | **2** | **0** | **13** | **3** | **0** | **272** |
| *Especiales y de puerto* | | | | | | | | | | | | | |
| Gabarra | 181 | 13 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 199 |
| Remolcador | 224 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 235 |
| Ganguil | 128 | 20 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 149 |
| Aljibe | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 |
| Salvamento, antipolución, incendios | 10 | 7 | 7 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 |
| Excursiones | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| Otros especiales | 235 | 32 | 36 | 17 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 323 |
| **Total especiales y de puerto** | **814** | **83** | **47** | **20** | **1** | **3** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **968** |
| **Total general** | **937** | **90** | **77** | **57** | **31** | **20** | **10** | **2** | **0** | **13** | **3** | **0** | **1.240** |

(1) Buques mayores de 100 GT.
Incluye los buques inscritos en el Registro Especial de Canarias.
Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.4.7.** Bajas en la flota abanderada en España (*)

| Años | Pérdidas | | Desguaces | | Exportaciones | | Bajas de oficio | | Otros motivos | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | N.º de buques | GT (miles) | N.º de buques | GT (miles) | N.º de buques | GT (miles) | N.º de buques | GT (miles) | N.º de buques | GT (miles) | N.º de buques | GT (miles) |
| 2000 | 1 | 0,2 | 4 | 3,7 | 49 | 520,2 | 6 | 3,9 | 1 | 0,0 | 61 | 528,0 |
| 2001 | 4 | 0,3 | 3 | 2,5 | 29 | 166,1 | 5 | 3,0 | – | – | 41 | 171,9 |
| 2002 | 2 | 0,5 | 3 | 2,7 | 19 | 155,2 | 4 | 2,1 | 0 | 0 | 28 | 160,5 |
| 2003 | 1 | 0,8 | 4 | 2,9 | 16 | 148,2 | 0 | 0,0 | – | – | 21 | 151,9 |
| 2004 | 1 | 0,9 | 5 | 3,1 | 12 | 142,3 | 0 | 0,0 | – | – | 18 | 146,3 |
| 2005 | 13 | 2,5 | 55 | 17,9 | 44 | 216,1 | 18 | 4,4 | – | – | 130 | 240,9 |
| 2006 | 7 | 1,6 | 47 | 15,8 | 20 | 49,2 | 4 | 0,6 | – | – | 78 | 67,32 |
| 2007 | 5 | 0,7 | 53 | 14,6 | 30 | 115,2 | 1 | 1,3 | – | – | 89 | 131,9 |
| 2008 | 3 | 0,5 | 36 | 15,9 | 37 | 118,1 | 2 | 0,8 | – | – | 78 | 135,32 |
| 2009 | 5 | 12,2 | 45 | 12,6 | 39 | 205,8 | 1 | 0,1 | – | – | 90 | 230,71 |
| 2010(1) | 6 | 2,0 | 59 | 18,0 | 37 | 185,0 | 1 | 0,0 | – | – | 103 | 205,0 |

(*) Buques mayores de 100 GT.
(1) Cifras provisionales.
Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.4.8.** Distribución por edades de la flota de transporte abanderada en España (a 31-12-2010) (1)

| Clase de buque | Menores de 5 años | | De 5 a 9 años | | De 10 a 14 años | | De 15 a 19 años | | De 20 a 24 años | | Mayores de 25 años | | Edad desconocida | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | N.º | GT (miles) | N.º | GT (miles) | N.º | GT (miles) | N.º | GT (miles) | N.º | GT (miles) | N.º | GT (miles) | N.º | GT (miles) | N.º | GT (miles) |
| *Transporte* | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Granelero | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1 | 0,7 | 0 | 0,0 | 1 | 0,7 |
| Portacontenedor puro | 0 | 0,0 | 3 | 22,1 | 0 | 0,0 | 1 | 7,4 | 0 | 0,0 | 4 | 31,0 | 0 | 0,0 | 8 | 60,5 |
| Portacontenedor/carga rodada | 5 | 95,6 | 0 | 0,0 | 2 | 43,7 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 4 | 12,3 | 0 | 0,0 | 11 | 151,6 |
| Carga convencional | 5 | 14,5 | 0 | 0,0 | 4 | 38,0 | 4 | 13,0 | 0 | 0,0 | 8 | 4,7 | 0 | 0,0 | 21 | 70,2 |
| Cementero | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 7 | 21,4 | 0 | 0,0 | 7 | 21,4 |
| Frigorífico | 0 | 0,0 | 1 | 7,2 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 3 | 9,9 | 4 | 2,6 | 0 | 0,0 | 8 | 19,7 |
| Pasaje de crucero | 15 | 2,6 | 22 | 3,9 | 32 | 5,2 | 11 | 2,0 | 4 | 0,5 | 23 | 7,9 | 1 | 0,2 | 108 | 22,4 |
| Pasaje/Carga rodada | 3 | 64,7 | 16 | 131,2 | 12 | 117,7 | 8 | 81,5 | 1 | 19,6 | 1 | 0,9 | 0 | 0,0 | 41 | 415,5 |
| Mixto carga /pasaje | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1 | 3,5 | 0 | 0,0 | 1 | 0,2 | 0 | 0,0 | 2 | 3,6 |
| Hidroala | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1 | 0,0 |
| Hidro-reactor | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 2 | 0,8 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 2 | 0,8 |
| Tanque de crudo | 0 | 0,0 | 3 | 171,2 | 2 | 167,4 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1 | 12,9 | 0 | 0,0 | 6 | 351,6 |
| Tanque de productos | 4 | 13,2 | 7 | 101,7 | 2 | 28,0 | 1 | 4,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 14 | 146,8 |
| Gasero | 3 | 332,8 | 9 | 742,0 | 0 | 0,0 | 1 | 4,7 | 1 | 2,8 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 14 | 1.082,2 |
| Quimiquero | 2 | 13,9 | 4 | 47,9 | 1 | 4,2 | 1 | 6,1 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1 | 21,7 | 9 | 93,8 |
| Transporte de automóviles | 0 | 0,0 | 5 | 70,7 | 2 | 30,4 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1 | 3,9 | 0 | 0,0 | 8 | 105,0 |
| Carga pesada | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 |
| Multipropósito | 2 | 7,6 | 2 | 6,7 | 3 | 11,4 | 1 | 2,8 | 0 | 0,0 | 1 | 0,1 | 0 | 0,0 | 9 | 28,6 |
| Sin clasificar | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1 | 0,2 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1 | 0,1 | 0 | 0,0 | 2 | 0,3 |
| **Total transporte** | **39** | **544,8** | **72** | **1.304,5** | **61** | **446,2** | **29** | **125,0** | **11** | **33,6** | **58** | **98,8** | **2** | **21,9** | **272** | **2.574,8** |
| *Especiales y de puerto* | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gabarra | 1 | 3,9 | 0 | 0,0 | 1 | 0,7 | 1 | 0,4 | 1 | 0,4 | 194 | 42,6 | 1 | 0,2 | 199 | 48,2 |
| Remolcadores | 35 | 14,0 | 36 | 12,1 | 15 | 4,8 | 15 | 5,0 | 3 | 0,7 | 131 | 26,5 | 0 | 0,0 | 235 | 63,0 |
| Ganguil | 7 | 4,5 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1 | 0,2 | 141 | 59,3 | 0 | 0,0 | 149 | 64,0 |
| Aljibe | 1 | 0,1 | 1 | 0,2 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 20 | 3,0 | 0 | 0,0 | 22 | 3,3 |
| Antipolución/limpieza | 10 | 6,5 | 6 | 12,2 | 0 | 0,0 | 1 | 1,5 | 0 | 0,0 | 8 | 5,1 | 1 | 0,4 | 26 | 25,8 |
| Excursiones | 2 | 0,2 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 2 | 0,3 | 2 | 0,3 | 8 | 1,4 | 0 | 0,0 | 14 | 2,2 |
| Otros especiales | 17 | 19,6 | 38 | 68,2 | 6 | 4,2 | 9 | 8,0 | 6 | 3,2 | 242 | 140,3 | 5 | 1,0 | 323 | 244,6 |
| **Total especiales y de puerto** | **73** | **48,9** | **81** | **92,7** | **22** | **9,7** | **28** | **15,2** | **13** | **4,8** | **744** | **278,3** | **7** | **1,6** | **968** | **451,1** |
| **Total general** | **112** | **593,7** | **153** | **1.397,2** | **83** | **455,9** | **57** | **140,2** | **24** | **38,3** | **802** | **377,1** | **9** | **23,5** | **1.240** | **3.026,0** |

(1) Buques mayores de 100 GT.
Incluye los buques inscritos en el Registro Especial de Canarias.
Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.4.9.** Distribución de la flota según el número de buques por naviera (a 31-12-2010)

| Número de buques por naviera | Número de empresas | Porcentaje sobre total de empresas | Total GT | Porcentaje sobre total de GT |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 17 | 40,5 | 73.552 | 2,9 |
| 2 | 8 | 19,0 | 66.165 | 2,6 |
| 3 | 6 | 14,3 | 206.776 | 8,1 |
| 4 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 |
| 5 | 1 | 2,4 | 41.051 | 1,6 |
| 6 | 3 | 7,1 | 675.039 | 26,6 |
| 7 | 2 | 4,8 | 96.104 | 3,8 |
| 8 | 1 | 2,4 | 111.386 | 4,4 |
| 9 | 2 | 4,8 | 895.480 | 35,3 |
| 10 a 15 | 1 | 2,4 | 38.653 | 1,5 |
| Más de 15 | 1 | 2,4 | 335.664 | 13,2 |
| **Total** | **42** | **100,0** | **2.539.870** | **100,0** |

Fuente: ANAVE.

**Tabla 1.4.10.** Evolución de la construcción naval española

| Años | Entregas | | Tonelaje ponderado | | Cartera | Nuevos contratos | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | GT (miles) | % Exportación | GT (miles) | CGT (miles) | GT (miles) | GT (miles) | % Exportación |
| 2000 | 383 | 90 | 242 | 290 | 698 | 494 | 30 |
| 2001 | 233 | 56 | 221 | 296 | 779 | 313 | 74 |
| 2002 | 206 | 49 | 364 | 399 | 770 | 178 | 79 |
| 2003 | 416 | 35 | 309 | 401 | 460 | 102 | 26 |
| 2004 | 379 | 89 | 186 | 242 | 219 | 139 | 64 |
| 2005 | 91 | 63 | 152 | 247 | 519 | 392 | 85 |
| 2006 | 143 | 45 | 201 | 289 | 688 | 295 | 46 |
| 2007 | 252 | 76 | 255 | 366 | 815 | 382 | 73 |
| 2008 | 238 | 58 | 289 | 403 | 767 | 220 | 64 |
| 2009 | 206 | 82 | 243 | 351 | 582 | 29 | 98 |
| 2010 | 278 | 66 | 169 | 234 | 361 | 91 | 97 |

Fuente: Gerencia del Sector Naval. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

**Tabla 1.4.11.** Tráfico portuario

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 (1) | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Buques entrados en puerto** | | | | | | |
| Número total (miles) | 119,82 | 130,21 | 121,71 | 113,72 | 122,70 | 7,9% |
| Arqueo total (millones GT) | 1.443,54 | 1.604,38 | 1.640,84 | 1.619,34 | 1.745,91 | 7,8% |
| Número de buques extranjeros (miles) | 62,64 | 66,07 | 65,81 | 66,56 | 77,11 | 15,9% |
| Arqueo buques extranjeros (millones GT) | 974,64 | 1.095,93 | 1.147,27 | 1.158,12 | 1.314,99 | 13,5% |
| **Tráfico de pasajeros (millones) (2)** | | | | | | |
| Cabotaje | 15,82 | 16,79 | 15,80 | 14,68 | 15,44 | 5,2% |
| Exterior | 4,59 | 4,46 | 4,52 | 4,59 | 4,62 | 0,7% |
| De crucero | 4,09 | 5,03 | 5,88 | 6,06 | 7,13 | 17,7% |
| **Tráfico de mercancías (millones t) (3)** | | | | | | |
| *Según tipo de navegación* | | | | | | |
| Cabotaje | 87,06 | 91,35 | 86,01 | 76,66 | 78,18 | 2,0% |
| Exterior | 360,08 | 376,42 | 372,81 | 322,41 | 339,61 | 5,3% |
| *Según operación* | | | | | | |
| Embarcadas | 131,09 | 140,70 | 146,90 | 132,51 | 144,65 | 9,2% |
| Desembarcadas | 316,06 | 327,07 | 311,92 | 266,56 | 273,14 | 2,5% |
| Transbordadas | 0,14 | 0,21 | 0,23 | 0,17 | 0,30 | 76,5% |
| *Según presentación de la mercancía* | | | | | | |
| Graneles líquidos | 148,81 | 150,10 | 153,96 | 143,53 | 149,02 | 3,8% |
| Graneles sólidos | 113,45 | 116,86 | 101,35 | 79,13 | 78,74 | –0,5% |
| Mercancía general | 185,03 | 200,70 | 203,74 | 176,58 | 190,32 | 7,8% |
| *Según tipos de productos* (4) | | | | | | |
| Petróleo crudo | 58,96 | 57,43 | 59,97 | 52,87 | 57,31 | 8,4% |
| Carbón | 33,88 | 34,37 | 29,79 | 23,84 | 20,79 | –12,8% |
| Cementos y clinker | 21,64 | 23,32 | 14,60 | 9,74 | 7,63 | –21,7% |
| Fuel | 19,83 | 21,56 | 21,64 | 19,14 | 20,67 | 8,0% |
| Gasóleo | 19,89 | 20,91 | 19,52 | 18,91 | 17,61 | –6,9% |
| Productos siderúrgicos | 17,86 | 18,92 | 17,38 | 11,99 | 15,93 | 32,9% |
| Gas natural | 18,79 | 18,38 | 21,83 | 20,01 | 20,57 | 2,8% |
| Cereales y harina | 11,76 | 13,44 | 13,11 | 13,00 | 10,97 | –15,6% |
| Gasolina | 10,49 | 10,33 | 10,38 | 10,94 | 10,07 | –8,0% |
| Mineral de hierro | 7,00 | 7,12 | 7,19 | 4,75 | 6,70 | 41,1% |
| Otros productos | 227,18 | 242,20 | 243,64 | 214,05 | 229,84 | 7,4% |

(1) Cifras provisionales.
(2) Excluido el tráfico de bahía.
(3) Excluye avituallamiento, pesca y tráfico local.
(4) No incluye los transbordos.
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.4.12.** Tráfico portuario de buques, pasajeros y mercancías. Año 2010 (1)

| Puertos | Buques entrados | | Pasajeros embarcados y desembarcados (2) | Mercancías cargadas y descargadas (toneladas) (3) |
|---|---|---|---|---|
| | Número | GT | | |
| A Coruña | 1.269 | 13.685.031 | 70.695 | 11.876.056 |
| Alicante | 908 | 12.132.942 | 308.365 | 2.189.077 |
| Almería | 1.888 | 25.210.811 | 995.004 | 3.767.180 |
| Avilés | 861 | 4.672.642 | 0 | 4.540.549 |
| Bahía de Algeciras | 29.359 | 296.099.154 | 4.730.699 | 65.435.077 |
| Bahía de Cádiz | 1.536 | 26.986.364 | 353.659 | 3.833.966 |
| Illes Balears | 8.485 | 153.613.615 | 5.467.788 | 11.558.601 |
| Barcelona | 8.175 | 256.120.461 | 3.438.731 | 42.757.835 |
| Bilbao | 3.240 | 43.253.532 | 165.024 | 33.661.626 |
| Cartagena | 1.403 | 26.786.697 | 104.294 | 19.173.083 |
| Castellón | 1.385 | 15.459.004 | 849 | 12.446.926 |
| Ceuta | 12.433 | 64.457.604 | 1.898.304 | 1.954.529 |
| Ferrol-San Cibrao | 1.156 | 13.818.108 | 643 | 10.680.603 |
| Gijón | 1.055 | 14.298.978 | 11.431 | 15.589.590 |
| Huelva | 1.859 | 25.091.583 | 0 | 22.232.181 |
| Las Palmas | 10.623 | 180.742.090 | 1.530.195 | 20.424.419 |
| Málaga | 1.785 | 42.654.922 | 985.038 | 2.261.905 |
| Marín y Ría de Pontevedra | 601 | 3.780.375 | 0 | 1.938.427 |
| Melilla | 1.235 | 14.666.559 | 633.044 | 818.338 |
| Motril | 343 | 2.992.634 | 2.335 | 1.926.352 |
| Pasajes | 1.086 | 6.528.902 | 0 | 3.839.607 |
| Santa Cruz de Tenerife | 17.002 | 205.992.728 | 4.653.629 | 14.823.494 |
| Santander | 1.395 | 21.274.151 | 246.700 | 4.947.127 |
| Sevilla | 1.181 | 5.319.599 | 12.092 | 4.365.589 |
| Tarragona | 3.181 | 45.588.195 | 3.148 | 32.600.311 |
| Valencia | 7.043 | 190.423.071 | 504.452 | 63.741.327 |
| Vigo | 1.987 | 33.051.905 | 1.076.166 | 3.977.340 |
| Vilagarcía | 221 | 1.212.418 | 4.373 | 728.712 |
| **Total** | **122.695** | **1.745.914.075** | **27.196.658** | **418.089.827** |

(1) Cifras provisionales.
(2) Incluye tráfico de cabotaje, exterior y cruceros. No incluye tráfico de bahía.
(3) Comprende el trafico de cabotaje y exterior; no incluye el tráfico de avituallamiento, pesca y tráfico local.
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.4.13.** Tráfico exterior según presentación de la mercancía (toneladas). Año 2010 (1)

| Mercancía y puertos | Cargadas | Descargadas | Total |
|---|---|---|---|
| Granales líquidos | | | |
| Bahía de Algeciras | 3.425.132 | 15.171.628 | 18.596.760 |
| Bilbao | 2.722.407 | 15.684.341 | 18.406.748 |
| Tarragona | 2.567.515 | 14.033.032 | 16.600.547 |
| Cartagena | 472.262 | 12.522.930 | 12.995.192 |
| Huelva | 2.330.705 | 9.806.043 | 12.136.748 |
| Resto Autoridades Portuarias | 4.374.895 | 37.373.600 | 41.748.495 |
| Total graneles líquidos | 15.892.916 | 104.591.574 | 120.484.490 |
| Graneles sólidos | | | |
| Gijón | 750.138 | 11.675.160 | 12.425.298 |
| Tarragona | 1.320.329 | 6.464.381 | 7.784.710 |
| Ferrol-San Cibrao | 855.792 | 5.994.680 | 6.850.472 |
| Huelva | 781.462 | 4.102.346 | 4.883.808 |
| Bilbao | 784.332 | 3.351.450 | 4.135.782 |
| Resto Autoridades Portuarias | 6.515.909 | 25.862.221 | 32.378.130 |
| Total graneles sólidos | 11.007.962 | 57.450.238 | 68.458.200 |
| Mercancía general | | | |
| Valencia | 26.404.481 | 24.559.749 | 50.964.230 |
| Bahía de Algeciras | 18.538.543 | 18.425.976 | 36.964.519 |
| Barcelona | 11.810.544 | 10.597.253 | 22.407.797 |
| Las Palmas | 4.776.578 | 5.011.091 | 9.787.669 |
| Bilbao | 4.854.874 | 4.246.708 | 9.101.582 |
| Resto Autoridades Portuarias | 12.340.363 | 9.097.664 | 21.438.027 |
| Total mercancía general | 78.725.383 | 71.938.441 | 150.663.824 |
| TOTAL | | | |
| Valencia | 27.038.531 | 30.910.304 | 57.948.835 |
| Bahía de Algeciras | 21.974.082 | 34.983.132 | 56.957.214 |
| Barcelona | 13.190.474 | 22.967.149 | 36.157.623 |
| Bilbao | 8.361.613 | 23.282.499 | 31.644.112 |
| Tarragona | 5.374.504 | 22.166.272 | 27.540.776 |
| Resto Autoridades Portuarias | 29.687.057 | 99.670.897 | 129.357.954 |
| Total general | 105.626.261 | 233.980.253 | 339.606.514 |

(1) Cifras provisionales.
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.4.14.** Tráfico de cabotaje según presentación de la mercancía (toneladas). Año 2010 (1)

| Mercancía y puertos | Cargadas | Descargadas | Total |
|---|---|---|---|
| Granales líquidos | | | |
| Bahía de Algeciras | 3.824.901 | 1.180.274 | 5.005.175 |
| Huelva | 1.785.337 | 2.582.952 | 4.368.289 |
| Santa Cruz de Tenerife | 2.149.098 | 1.038.511 | 3.187.609 |
| Tarragona | 2.145.916 | 747.129 | 2.893.045 |
| Las Palmas | 17.907 | 2.545.231 | 2.563.138 |
| Resto Autoridades Portuarias | 4.210.972 | 6.224.822 | 10.435.794 |
| **Total graneles líquidos** | **14.134.131** | **14.318.919** | **28.453.050** |
| Graneles sólidos | | | |
| Tarragona | 1.459.017 | 208.450 | 1.667.467 |
| Illes Balears | 52.619 | 1.589.693 | 1.642.312 |
| Gijón | 736.759 | 231.937 | 968.696 |
| A Coruña | 83.506 | 527.857 | 611.363 |
| Ferrol-San Cibrao | 413.997 | 170.614 | 584.611 |
| Resto Autoridades Portuarias | 1.956.206 | 2.776.657 | 4.732.863 |
| **Total graneles sólidos** | **4.702.104** | **5.505.208** | **10.207.312** |
| Mercancía general | | | |
| Illes Balears | 2.720.694 | 5.146.765 | 7.867.459 |
| Barcelona | 3.489.156 | 1.750.405 | 5.239.561 |
| Las Palmas | 1.975.629 | 3.258.887 | 5.234.516 |
| Santa Cruz de Tenerife | 2.198.886 | 2.927.586 | 5.126.472 |
| Valencia | 3.161.057 | 1.853.594 | 5.014.651 |
| Resto Autoridades Portuarias | 6.641.706 | 4.395.788 | 11.037.494 |
| **Total mercancía general** | **20.187.128** | **19.333.025** | **39.520.153** |
| Total | | | |
| **Illes Balears** | **2.774.458** | **7.948.156** | **10.722.614** |
| **Santa Cruz de Tenerife** | **4.464.863** | **4.238.821** | **8.703.684** |
| **Bahía de Algeciras** | **5.656.346** | **2.785.465** | **8.441.811** |
| **Las Palmas** | **1.996.036** | **6.053.207** | **8.049.243** |
| **Barcelona** | **3.660.968** | **2.930.053** | **6.591.021** |
| **Resto Autoridades Portuarias** | **20.470.692** | **15.201.450** | **35.672.142** |
| **Total general** | **39.023.363** | **39.157.152** | **78.180.515** |

(1) Cifras provisionales.
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.4.15.** Número de contenedores de 20 pies y mayores movidos y toneladas transportadas en los puertos españoles. Año 2010 (1)

| Tráfico | Número total de contenedores | Número de contenedores en TEUS | Mercancías en contenedores (toneladas) |
|---|---|---|---|
| *Cabotaje* | | | |
| Cargados | 629.899 | 1.027.434 | 8.846.956 |
| Descargados | 589.162 | 958.359 | 7.924.645 |
| **Total cabotaje** | **1.219.061** | 1.985.793 | **16.771.601** |
| *Exterior* | | | |
| Cargados | 3.371.705 | 5.230.590 | 63.092.989 |
| Descargados | 3.408.189 | 5.283.659 | 57.948.212 |
| **Total exterior** | **6.779.894** | **10.514.249** | **121.041.201** |
| Total | | | |
| Cargados | 4.001.604 | 6.258.025 | 71.939.945 |
| Descargados | 3.997.351 | 6.242.018 | 65.872.857 |
| **Total general** | **7.998.955** | **12.500.043** | **137.812.802** |

(1) Cifras provisionales.
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.4.16.** Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores (cabotaje y exterior)

| Puertos | Número de contenedores (total) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010(1) | 10/09 |
| Bahía de Algeciras | 2.162.992 | 2.264.369 | 2.190.090 | 1.974.389 | 1.787.595 | –9,5% |
| Valencia | 1.806.804 | 2.060.441 | 2.443.260 | 2.430.204 | 2.776.890 | 14,3% |
| Barcelona | 1.490.013 | 1.655.245 | 1.631.570 | 1.140.809 | 1.175.330 | 3,0% |
| Las Palmas | 911.637 | 893.421 | 899.993 | 675.560 | 743.187 | 10,0% |
| Bilbao | 322.466 | 352.416 | 356.181 | 274.567 | 327.252 | 19,2% |
| Santa Cruz de Tenerife | 334.156 | 314.891 | 252.675 | 214.133 | 215.615 | 0,7% |
| Vigo | 304.340 | 141.392 | 140.891 | 110.496 | 124.022 | 12,2% |
| Illes Balears | 132.360 | 111.889 | 99.271 | 70.943 | 44.092 | –37,8% |
| Alicante | 122.687 | 111.232 | 92.266 | 76.319 | 88.157 | 15,5% |
| Resto de los puertos | 453.519 | 787.342 | 678.237 | 782.417 | 716.815 | –8,4% |
| **Total** | **8.040.974** | **8.692.638** | **8.784.434** | **7.749.837** | **7.998.955** | **3,2%** |

| Puertos | Número de contenedores (EN TEUS) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 (1) | 10/09 |
| Bahía de Algeciras | 3.256.776 | 3.420.533 | 3.327.616 | 3.043.268 | 2.806.884 | –7,8% |
| Valencia | 2.612.049 | 3.042.665 | 3.602.112 | 3.653.890 | 4.206.937 | 15,1% |
| Barcelona | 2.318.239 | 2.610.100 | 2.569.549 | 1.800.214 | 1.931.033 | 7,3% |
| Las Palmas | 1.311.958 | 1.317.320 | 1.312.120 | 1.007.207 | 1.113.262 | 10,5% |
| Bilbao | 523.113 | 554.558 | 557.345 | 443.464 | 531.457 | 19,8% |
| Santa Cruz de Tenerife | 464.838 | 486.697 | 397.788 | 346.254 | 357.472 | 3,2% |
| Vigo | 465.729 | 244.065 | 247.873 | 193.921 | 213.123 | 9,9% |
| Illes Balears | 226.927 | 194.271 | 176.186 | 127.935 | 78.425 | –38,7% |
| Alicante | 201.382 | 179.259 | 150.827 | 132.059 | 147.308 | 11,5% |
| Resto de los puertos | 663.406 | 1.139.411 | 993.508 | 1.001.086 | 1.114.142 | 11,3% |
| **Total** | **12.044.417** | **13.188.879** | **13.334.924** | **11.749.298** | **12.500.043** | **6,4%** |

| Puertos | miles de toneladas | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 (1) | 10/09 |
| Bahía de Algeciras | 39.123 | 42.468 | 42.795 | 37.880 | 35.789 | –5,5% |
| Valencia | 28.157 | 32.527 | 41.124 | 42.482 | 49.030 | 15,4% |
| Barcelona | 22.573 | 25.417 | 25.156 | 17.625 | 19.064 | 8,2% |
| Las Palmas | 13.734 | 14.796 | 14.816 | 11.034 | 12.144 | 10,1% |
| Bilbao | 5.629 | 5.920 | 6.139 | 4.757 | 5.696 | 19,7% |
| Santa Cruz de Tenerife | 3.615 | 3.770 | 3.046 | 2.787 | 2.857 | 2,5% |
| Vigo | 3.637 | 2.431 | 2.365 | 1.969 | 2.213 | 12,4% |
| Illes Balears | 2.334 | 1.029 | 738 | 602 | 500 | –16,9% |
| Alicante | 1.270 | 1.269 | 1.045 | 958 | 1.141 | 19,1% |
| Resto de los puertos | 5.712 | 9.812 | 8.179 | 7.834 | 9.380 | 19,7% |
| **Total** | **125.784** | **139.439** | **145.403** | **127.928** | **137.813** | **7,7%** |

(1) Cifras provisionales.
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.4.17.** Mercancía general transportada en contenedores de 20 pies y mayores. Año 2010 (cabotaje y exterior) (1)

| Puertos | Total (toneladas) (2) (3) | En contenedores (toneladas) (2) | En contenedores sobre total |
|---|---|---|---|
| Valencia | 55.978.881 | 49.029.766 | 87,59% |
| Bahía de Algeciras | 40.321.232 | 35.788.552 | 88,76% |
| Barcelona | 27.647.358 | 19.064.236 | 68,96% |
| Las Palmas | 15.161.888 | 12.143.522 | 80,09% |
| Bilbao | 9.446.446 | 5.696.335 | 60,30% |
| Tarragona | 3.654.542 | 2.865.343 | 78,40% |
| Santa Cruz de Tenerife | 5.781.447 | 2.856.727 | 49,41% |
| Vigo | 3.423.381 | 2.212.671 | 64,63% |
| Castellón | 1.838.274 | 1.362.838 | 74,14% |
| Alicante | 1.334.532 | 1.140.849 | 85,49% |
| Resto de Puertos | 25.736.087 | 5.651.963 | 21,96% |
| **Total** | **190.324.068** | **137.812.802** | **72,41%** |

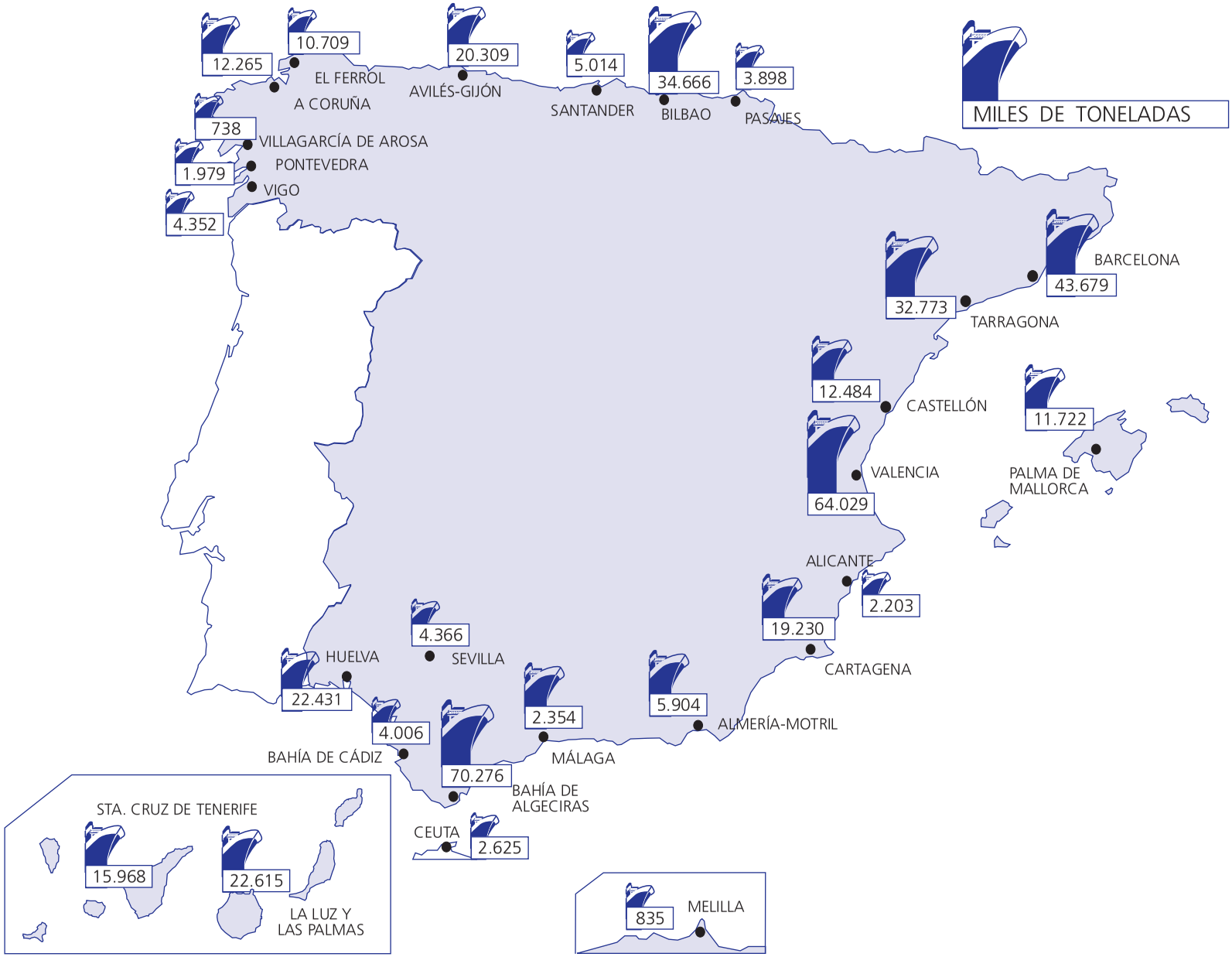
(1) Cifras provisionales.
(2) Embarcados más desembarcados.
(3) No incluye tráfico local, avituallamiento ni pesca.
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.4.18.** Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH, S. A.) (1). Evolución de la actividad de la flota de buques-tanque (miles de toneladas)

| Buques/actividad | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|
| *Flota de altura* | | | | | |
| Transportes propios | 2.303 | 1.987 | 1.982 | 2.085 | 1.849 |
| Fletamentos | 92 | 168 | 205 | 234 | 334 |
| **Total** | **2.395** | **2.155** | **2.187** | **2.319** | **2.183** |
| *Índices de actividad de la flota de altura* | | | | | |
| Distancia recorrida (millas) | 61.747 | 62.388 | 57.959 | 53.863 | 69.123 |
| Millones de toneladas x milla | 363 | 506 | 496 | 454 | 632 |

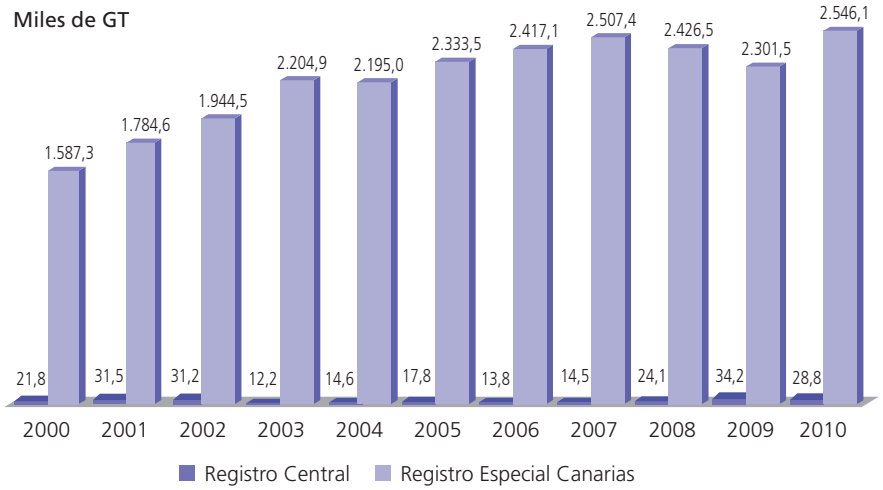
(1) CLH no dispone de flota propia. Tiene contratados dos buques a time-charter y, esporádicamente, según las necesidades, otros.
Fuente: CLHSA.

**Gráfico 1.4.1.** Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior). Año 2010



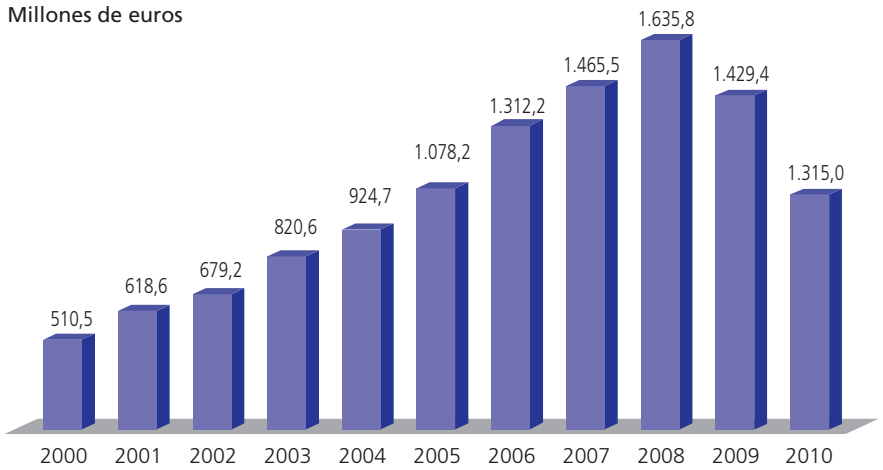

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

**Gráfico 1.4.2.** Flota de transporte abanderada en España



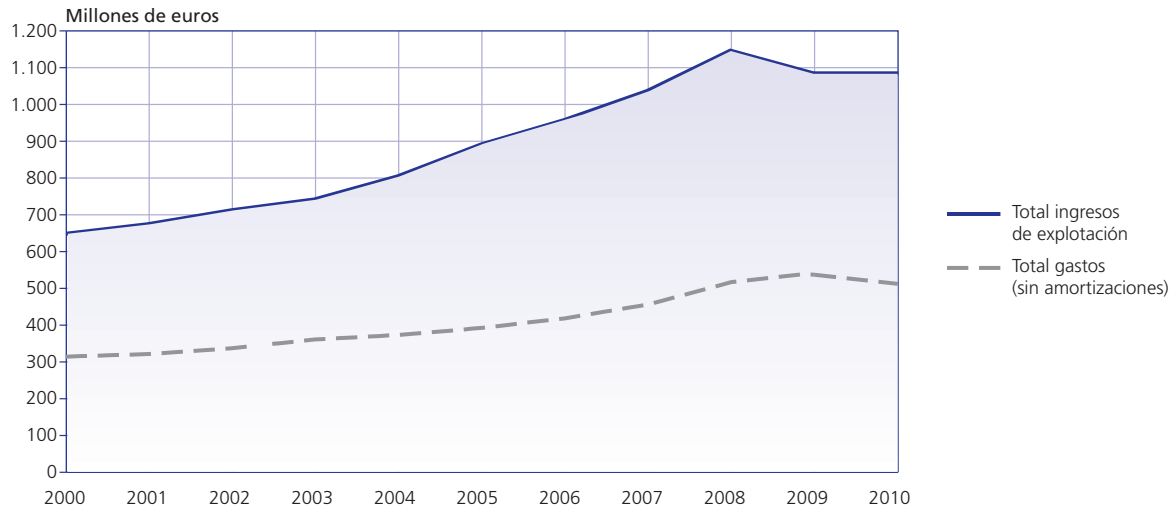

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

**Gráfico 1.4.3.** Inversiones en infraestructura de transporte marítimo



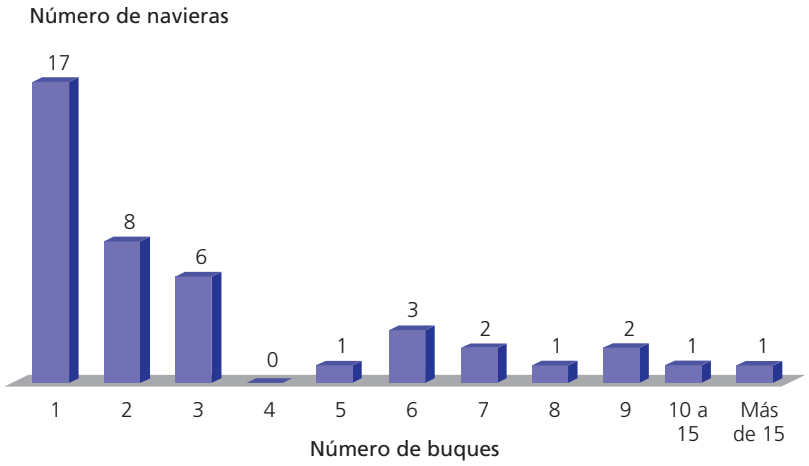

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado, Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

**Gráfico 1.4.4.** Ingresos y gastos en los puertos españoles



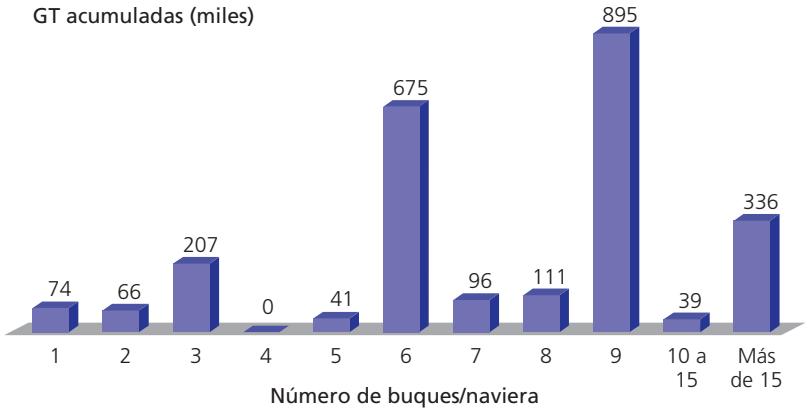

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

**Gráfico 1.4 .5.** Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera (a 31 de diciembre de 2010)



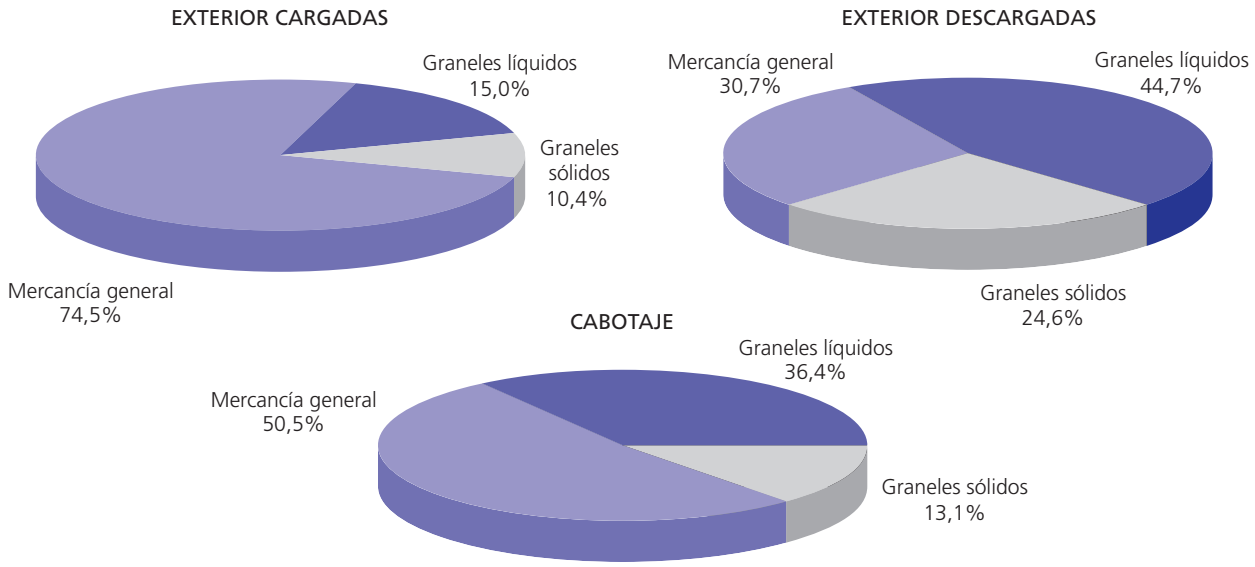

Fuente: ANAVE.

**Gráfico 1.4.6.** Estructura del sector naviero español. GT acumuladas según buques/naviera (a 31 de diciembre de 2010)




Fuente: ANAVE.

**Gráfico 1.4.7.** Distribución del tráfico porturario según presentación de la mercancía (año 2010)




Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

## 1.5. Transporte e infraestructuras aéreas

Las inversiones en infraestructuras aeronáuticas realizadas por AENA descendieron en total en el año 2010 en relación con el año anterior en un 1,7%; en aeropuertos han descendido un 2,6%, sin embargo en navegación aérea han aumentado en un 8,5%.

En relación con el tráfico aéreo el año 2010 ha sido el año del cambio de tendencia ya que tras dos años consecutivos de caídas en el tráfico aéreo en 2010 se han transportado más de 191,5 millones de pasajeros lo que supone un aumento del 3,0% con relación al año anterior. El tráfico total interior subió un 1,3% y el tráfico internacional 4,1%.

En cuanto al sector aéreo en España hay que destacar la puesta en marcha de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Hasta finales de 2008 la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) desempeñó las funciones propias de Autoridad Aeronáutica civil. En octubre de 2008, con la puesta en marcha de AESA, las competencias anteriormente asumidas únicamente por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) se repartieron entre ésta y la nueva Agencia. El estatuto de AESA, aprobado en el Real Decreto 184/2008 de 8 febrero (posteriormente modificado por el Real Decreto 1615/2008 de 3 de octubre), puso de manifiesto el desdoblamiento de la Autoridad Aeronáutica, creando no sólo una nueva Agencia, sino también una nueva DGAC.

En el nuevo modelo de gestión, la DGAC es el órgano mediante el cual el Ministerio de Fomento define la política aeronáutica en materia de aviación civil, dentro de las competencias de la Administración General del Estado.

Por otra parte, AESA se configura como el organismo al que compete, entre otras funciones, el ejercicio de la potestad inspectora y sancionadora en materia de aviación civil, la iniciativa en la elaboración de la normativa reguladora en los ámbitos de la seguridad aérea para su aprobación por los órganos competentes y la protección del usuario del Transporte Aéreo, así como la evaluación de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil.

Igualmente hay que señalar un hecho relevante para las compañías aéreas europeas y norteamericanas qué fue la entrada en vigor del Acuerdo de liberalización de las rutas internacionales entre la Unión Europea y Estados Unidos el 31 de marzo de 2008, denominado acuerdo de «Cielos Abiertos», que ha facilitado el incremento de tráfico entre España y Estados Unidos en los años 2009 y 2010.

### 1.5.1. Las infraestructuras

La inversión en la conservación, mejora y ampliación de las infraestructuras para el transporte aéreo, en la actualidad, se realiza a través de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, dependiente del Ministerio de Fomento.

En 2010 hay que destacar el Nuevo Modelo de Gestión del Sistema Aeroportuario cuya implantación se inició con la reforma estructural de la Navegación Aérea.

Este Nuevo Modelo de Gestión Aeroportuaria busca mejorar su eficacia mediante un proceso de modernización, abriendo la gestión aeroportuaria a la participación de diferentes administraciones e instituciones públicas y privadas. Sus objetivos son mejorar y potenciar la red de aeropuertos y parte de la separación de las que hasta ahora han constituido las dos grandes aéreas de gestión de Aena; la gestión de aeropuertos y los servicios de navegación aérea. Este nuevo modelo se ha concretado con la aprobación del Real Decreto-Ley 13/2010 de 3 de diciembre de 2010.

La reforma estructural de los servicios de Navegación Aérea, soportada en el Real Decreto-Ley 1/2010 y la Ley 9/2010 supone la reorganización integral de su funcionamiento mediante:

— La reducción del coste de personal del colectivo de controladores de la circulación aérea,
— La implantación de los sistemas AFIS («Aerodrome Flight Information Service») en los aeropuertos de menor densidad y complejidad de tráfico).
— La liberalización de los servicios de control de navegación aérea de las torres de control de los aeropuertos.

En AENA la prioridad estratégica sigue siendo la seguridad en su triple perspectiva (operaciones, protección de personas y bienes y prevención de riesgos laborales), en este sentido en el año 2010, se ha implantado el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SGSO) en 37 aeropuertos de la red de Aena. En otros 9 aeropuertos y 2 helipuertos se ha definido el SGSO y está en fase de implantación final.

También se ha impartido formación al personal mediante la realización de 3 cursos presenciales en materia de seguridad y además se han elaborado cursos para impartir formación online.

Por último destacar en lo referente al Equipamiento de Seguridad, que en marzo de 2010 tuvo lugar la puesta en explotación con éxito de la Terminal T1 del Aeropuerto de Málaga, con equipamiento de última generación tanto para la inspección de pasajeros, empleados y equipaje de mano como de equipaje de bodega. Siguiendo con esta línea, durante 2010 se ha instalado el equipamiento de la nueva Terminal de Aeropuerto de Alicante tanto en filtros de pasajeros y empleados como en el Sistema de Tratamiento e Inspección de Equipaje de Bodega.

De igual forma, se ha instalado el equipamiento de las nuevas Terminales de La Palma, Santiago y de la ampliación de la Terminal y Nuevo Edificio de Equipajes del Aeropuerto de Fuerteventura.

Asimismo, y al margen de estas grandes ampliaciones, se ha prosegido con la renovación de equipos en los distintos aeropuertos de la red y la cobertura de nuevas necesidades.

Siguiendo con la incorporación progresiva de nuevo equipamiento, se ha continuado con la instalación de arcos detectores de metales en calzado, de tal forma que a los 126 que ya estaban instalados en 2009 en Palma de Mallorca, Madrid-Barajas y Barcelona, se ha añadido la instalación de 125 más en otros 28 aeropuertos de la red, lo que está permitiendo la mejora en el procedimiento de inspección de pasajeros, al hacer más fluido el paso por el filtro e incrementado la comodidad del pasajero.

En lo referente a Infraestructuras y servicios aeronáuticos las inversiones realizadas por AENA en el último período se presentan en la tabla 1.5.1. En esta tabla se ve como dichas inversiones han disminuido, en su conjunto, en el año 2010 un 1,7%. El descenso de la inversión en Aeropuertos es de un 2,6%, mientras en Navegación Aérea ha aumentado en un 8,25%.

La tabla 1.5.2. recoge el resumen de resultados de AENA. Los ingresos de la explotación han aumentado en el año 2010 un 4,9%. Los ingresos comerciales han aumentado un 4,1%, alcanzando los 595,8 millones de euros, 23,3 millones más que en 2009. El ratio de ingresos comerciales por pasajero es de 3,11 euros, que ha supuesto un incremento del 1,2% frente al año anterior, ya que el tráfico ha aumentado un 3% en 2010.

En líneas generales, cabe destacar la aportación de los Ingresos Comerciales 2010 de los siete primeros Aeropuertos de la red (Madrid-Barajas 27,25%, Barcelona 19,11%, Málaga 7,52%, Palma de Mallorca 7,51%, Alicante 5,35%, Tenerife Sur 4,48% y Gran Canaria 4,31%), lo que ha supuesto un 75,54% del total.

Respeto al control de los ingresos , en el mes de marzo se inició la 1ª fase para la implantación del nuevo sistema de control basado en TPV´s (SAVIA), con la finalidad de mejorar el conocimiento y control de las ventas (se pretende un mejor conocimiento del volumen de ventas y del tipo de producto vendido). A este respecto, los concesionarios comerciales durante el año 2011 deberán adaptar sus software de caja.

En cuanto a los gastos de explotación éstos ascendieron a 3.051,6 millones de euros lo que supuso un descenso del 3,8% respecto al año anterior. El resultado de explotación se sitúa en 17,9 millones de euros.

Los datos relativos a la infraestructura de los principales aeropuertos comerciales españoles a finales del 2010, se indican, a grandes rasgos, en la tabla 1.5.3.

Las obras más significativas en los aeropuertos españoles a lo largo del 2010 se han situado en Málaga con la ampliación del campo de vuelos, balizamientos e instalaciones eléctricas, nueva pista edificio Terminal, urbanización y accesos; en Alicante nueva área Terminal, ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y calles de rodaje, sistema de tratamiento e inspección de equipajes de la nueva Terminal. También se han continuado las obras de la nueva Terminal aérea de Santiago y la ampliación del edificio Terminal de Gran Canaria, La Palma e Ibiza.

## 1.5.2. Tráficos

En el año 2010 se ha producido un aumento del tráfico aéreo, pasando de 186,0 a 191,6 millones de pasajeros, lo que supone un incremento del 3%. El tráfico total interior, y el tráfico internacional han subido un 1,3% y un 4,1% respectivamente. La tabla 1.5.4 recoge la distribución de los diferentes tipos de tráfico entre 2006 y 2010.

Los datos relativos a la distribución del tráfico total anual de pasajeros en los aeropuertos españoles se recogen en la tabla 1.5.5. Los aeropuertos aparecen clasificados en función del número de pasajeros entrados y salidos. Se observa que diecisiete aeropuertos, de un total de 47, soportan el 93,0% del tráfico de pasajeros.

El gráfico 1.5.1 representa un mapa de España con la situación de los aeropuertos españoles y su distribución de tráfico nacional e internacional. El gráfico 1.5.2 resume la variación interanual de los diferentes indicadores de actividad en el conjunto de la red de aeropuertos nacionales. El gráfico 1.5.3 muestra la evolución histórica del tráfico aéreo total, nacional e internacional, regular y no regular en España en el período 2000-2010; se observa después del incremento sostenido que hubo hasta el 2000, la desaceleración del 2001, la disminución en el total de tráfico y en el nacional en el año 2002, la superación de esas bajadas en el año 2003, la vuelta al crecimiento sostenido hasta el 2007 y la disminución en el total de tráfico en años 2008 y 2009, para finalmente volver a crecer en 2010.

La distribución de los tráficos en los aeropuertos españoles con mayor tráfico de pasajeros al año se indica en la tabla 1.5.6. El aeropuerto de Madrid-Barajas continúa manteniendo el máximo tráfico total, con 49,63 millones de pasajeros al año, seguido de Barcelona con 29,17 millones y Palma de Mallorca con 21,10 millones de pasajeros.

Desde 1985, el tráfico de pasajeros internacionales supera a los nacionales; esta tendencia se mantiene a lo largo del 2010, con una proporción del 60% de tráfico internacional sobre el tráfico total. Paralelamente, en torno al 86,1% de estos movimientos internacionales se realizan en vuelos regulares. En el caso de tráfico interior de viajeros se observa igualmente claro predominio de los desplazamientos en vuelos regulares que alcanzan el 97,7% del total.

El transporte aéreo de mercancías en España representa una fracción muy pequeña con respecto al conjunto de las mercancías transportadas en los diferentes modos de transporte. En 2010, la participación del sector aéreo en el transporte interior de mercancías ronda apenas el 0,02%. En el tráfico interior ha disminuido respecto a 2009 en un 5,2%; en el mismo período el tráfico interna-

cional ha aumentado nada menos que en un 24%, con todo esto los tráficos totales de mercancías han experimentado un aumento del 15,8%.

El tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles, ha disminuido un 0,3%, con un total de 1.796.000 operaciones. Esta disminución se debe al tráfico interior con un descenso del 2,8%; mientras que el tráfico internacional subió un 2,4%. Estos datos se recogen en la tabla 1.5.8 y en el gráfico 1.5.4. Se observa después del incremento sostenido del número de operaciones en el período 1995-2001, como en el año 2002 se rompe dicho crecimiento, iniciándose de nuevo en 2003 y afianzándose en 2004 donde se superan los niveles de 2001 en todos los tráficos, continuando creciendo hasta 2007 y finalmente en 2008 y 2009 disminuye el número de operaciones y en 2010 como ya se ha dicho siguen disminuyendo las interiores pero las internacionales crecen.

El gráfico 1.5.5 muestra la evolución del tráfico interior e internacional de mercancías en el periodo 2000-2010.

Los indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles durante el año 2010 registran un descenso de los tráficos interiores en aviones, y en carga donde se han producido disminuciones del 2,8% y del 4,5% respectivamente, pero en pasajeros tuvieron una subida del 1,3%. En los tráficos internacionales se registran incrementos tanto en aviones como en pasajeros y sobre todo en carga (2,4%, 4,1% y 24,2% respectivamente). Estos indicadores se resumen en la tabla 1.5.9.

### 1.5.3. Empresas españolas. Flotas, actividades y resultados ecónomicos

La flota correspondiente al grupo IBERIA se recoge en la tabla 1.5.10. Al finalizar el ejercicio 2010, la flota operativa de Iberia se componía de 112 aviones, tres más que el año anterior, esto se debe a que la compañía ha retomado el plan de renovación de su flota en el ejercicio 2010 tras más de un año de interrupción debido a la reducción de capacidad decidida para afrontar la crisis. Tres aviones Airbus A340/300, que al cierre de 2009 estaban en servicio, fueron devueltos, y se incorporaron a la operación cinco aviones Airbus A340/600 (en marzo, abril, dos en junio y uno en julio). Así la Sociedad amplió el volumen de capacidad disponible en la operación de largo radio, pues el modelo A340/600 ofrece 342 asientos en la configuración actual, frente a las 254 plazas de la versión 300.

Respecto a la flota operativa de corto y medio radio, en febrero fue reincorporado un avión A320 en propiedad que había estado inactivo desde octubre de 2009, y en marzo entraron dos nuevos aviones A319 en arrendamiento operativo, reemplazando a tres unidades (un A319 y dos A320, uno de los cuales no estaba operativo al cierre del ejercicio 2009) que fueron devueltos a los propietarios al finalizar su periodo de arrendamiento.

La flota de Iberia sigue siendo una de las flotas más modernas del sector aéreo mundial, gracias al proceso de renovación y homogeneización desarrollado en los últimos años.

En la tabla 1.5.11 se detalla la flota de algunas de las compañías que operan en España. Estas empresas ofrecen servicios regulares y no regulares en el mercado interior e internacional. En conjunto disponen de una flota de 137 aviones lo que supone una disminución de 8 unidades con relación al año anterior, de estas cinco unidades corresponden a Spanair y tres a Air Nostrum.

La tabla 1.5.12 recoge los datos relativos a la oferta-demanda de Iberia durante 2010, que en general ha respondido a que el tráfico aéreo, se ha ido recuperando a nivel mundial, con lo cual Iberia fue ampliando gradualmente su volumen de oferta, incorporando aviones de mayor capacidad o aumentando el numero de frecuencias. Sin embargo hay que señalar que en el segundo trimestre la actividad aérea de la compañía se vio afectada por el cierre temporal de gran parte del espacio aéreo europeo, como consecuencia de la nube de ceniza volcánica procedente de Islandia (883 vuelos cancelados en abril y mayo). También en diciembre el tráfico aéreo se vio impactado por el cierre del espacio aéreo español debido al paro de los controladores y por el temporal de frío y nieve que sufrió Europa.

Así pues, en el conjunto de la red, el volumen de oferta, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), aumentó un 0,2% respecto al año anterior, aumentando el volumen de tráfico, medido en PKT, un 3,3%.

Si consideramos el agregado de los vuelos internacionales, la compañía aumentó su capacidad (asientos-kilómetro) un 1,8% en el ejercicio, subiendo el tráfico (pasajeros-kilómetro) un 4,6% respecto al año anterior mientras que en el sector doméstico la contratación ha continuado disminuyendo un 9,3% en asientos-Km. y un 6,3% en pasajeros-km. En cuanto al número de pasajeros transportados ha disminuido en total un 4,2%, observándose que en el mercado interior la disminución ha sido de un 6,7% frente al mercado internacional donde solo ha disminuido 2,3%.

Con respecto a la carga, se observa un aumento global del 24,2%, que resulta de la disminución de un 1,6% en el mercado nacional y de un incremento de 31,3% en el internacional.

Por último hay que destacar que el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 82,2% frente al 79,8% alcanzado en 2010 y superando el record anual de Iberia de 81,6% que se consiguió en 2007. En el sector nacional el coeficiente en 2010 fue 74,1% frente al 71,7% del año anterior y en internacional del 83,4% frente 81,1% de 2009.

El gráfico 1.5.6 muestra la evolución del tráfico de pasajeros de IBERIA, correspondiente al período 2000-2010. Se observa como en estos tres últimos años ha disminuido dicho tráfico, muy significativamente.

La distribución de la totalidad del mercado internacional del transporte aéreo regular hacia y desde España se presenta en la tabla 1.5.13. El número de asientos ofertados por compañías españolas ha disminuido un 19,4% y

el porcentaje español en la oferta ha descendido en 2,80 puntos, situándose en el 23,60%, frente 26,41% alcanzado en 2009. Ha bajado la participación en todos los mercados excepto en el Atlántico Norte donde ha subido ligeramente.

Con respecto a la participación de compañías españolas en la distribución del mercado europeo de transporte aéreo no regular hacia y desde España se observa en general una disminución de la misma en los países europeos tanto en la temporada invierno 09/10, como en la de verano 2010, variando según los orígenes y destinos concretos tal y como se puede ver en la tabla 1.5.14.

La evolución de ingresos para el conjunto de los servicios realizados por Iberia, en las rutas nacionales, europeas e intercontinentales, se recoge en la tabla 1.5.15. El total de los ingresos correspondientes a la carga y el pasaje ha aumentado un 8,4%. Los ingresos de pasaje se incrementaron un 6,8% con relación a 2009, el ingreso medio por PKT (*yield*), aumentó un 3,5% este incremento se ha debido sobre todo al aumento de los ingresos en el largo radio. Los ingresos por transporte de mercancías y correo aumentaron un 31,8% respecto a 2009 situándose en 274,32 millones de euros, el ingreso medio o por TKT (*yield*) se situó en 20,87 céntimos de euro en 2010 lo que supone un aumento de 2,5% respecto al año anterior.

El gráfico 1.5.7 representa la distribución de ingresos de Iberia por actividad y por líneas de producto. Los ingresos de pasaje constituyen el 76,1%, los de carga el 5,7% y el resto de las actividades el 18,2%. Por líneas de producto se observa que las rutas nacionales constituyen el 19,8 % de los ingresos, las europeas el 26,2% y las intercontinentales el 54,0%, destaca la subida de 5 puntos desde el año pasado en este último producto.

La tabla 1.5.16A resume los indicadores de actividad de la compañía Iberia. Aquí se ve como en el conjunto del año 2010 Iberia ha aumentado ligeramente su producción. Así, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) subió un 0,2% respecto al año anterior situándose en los 62.312 millones. Sin embargo el aumento del tráfico en términos de PKT fue del 3,3%, de modo que el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 82,2% frente al 79,8% alcanzado en 2009 como ya se ha destacado anteriormente, manteniéndose claramente por encima del nivel medio alcanzado por otras compañías europeas de red. La compañía Iberia transportó 20,03 millones de pasajeros en el año 2010 un 4,2% menos que el año anterior.

La tabla 1.5.16B resume los indicadores de actividad de diversas compañías de transporte aéreo. En todas estas compañías en 2010 ha disminuido el número de viajeros transportados con relación al año anterior. Sin embargo hay que señalar en Air Europa el aumento tanto en asientos-km. afectados (8,4%) como en pasajeros-km. producidos (6,3%) con relación al año anterior, mientras que de las otras compañías disminuyeron. Las comparaciones entre los resultados se debe tener en cuenta que estas empresas se rigen por un calendario anual que no se corresponde con el año natural, sino que va desde el 1 de noviembre de un año al 31 de octubre del año siguiente.

El gráfico 1.5.8 presenta los parámetros más importantes de estos operadores.

La estructura y cuantía de los costes de Iberia se indica en la tabla 1.5.17. Los costes de Iberia se situaron en 4.785,32 millones de euros en el ejercicio 2010, descendieron un 2,3% respecto al año anterior. Esto se ha debido a la reducción del 9,6% en los costes del combustible, (que suponen el 22,4% de los gastos totales de explotación) que se situaron en 1.071 millones de euros, 113 millones por debajo de la cifra del año anterior, como consecuencia principalmente al fuerte descenso del precio medio después de coberturas, parcialmente contrarrestado por el impacto de la depreciación del euro frente al dólar americano que incrementó el gasto un 5,7% respecto al año 2009.

Los gastos de personal de Iberia, que representan el 26,87% del total de los gastos de explotación, se situaron en 1.285,87 millones de euros disminuyendo un 0,1%, como consecuencia principalmente de la reducción del número de empleados de la compañía, un 2,7% respecto al año 2009 y a la congelación salarial acordada con el 90% de la plantilla.

El importe de las dotaciones a la amortización descendió un 1,1% respecto al año anterior, situándose en 173 millones de euros. De esa cifra, la mayor parte corresponde a la amortización de elementos de flota.

En el epígrafe otros gastos de explotación está comprendido el alquiler de flota que ha disminuido un 7,9% situándose en 322 millones de euros, el mantenimiento de flota que ha aumentado en un 11,2% situándose en los 437 millones de euros. También se encuentran en dicho epígrafe los costes comerciales que subieron un 10,5% debido a los mayores ingresos de transporte y al cambio en los orígenes de venta y al aumento de publicidad, los servicios de tráfico que apenas variaron bajando en un 0,1% y las tasas de navegación que descendieron también en 0,3% respecto a 2009.

La tabla 1.5.18 recoge la cuenta de resultados de la compañía Iberia. En el ejercicio 2010 el resultado antes de impuestos se situó en unos beneficios de 66,25 millones de euros frente a unas perdidas de 442,9 millones de euros obtenidos en 2009, esto es debido, como ya se sabe, al aumento de ingresos, impulsado por el crecimiento del tráfico por la recuperación global del sector.

En el 2010 el resultado después de impuestos se situó en unos beneficios netos de 62,70 millones de euros superando así las pérdidas habidas en el año 2009.

## 1.5.4. Tarifas

Las tarifas del transporte aéreo han tenido un intenso proceso de cambio desde 1987, con la entrada en vigor del Primer Paquete Aéreo, que permitía un sistema de «*doble aprobación*», las llamadas zonas de flexibilidad tarifaría. En este marco, los descuentos a aplicar, sobre la tarifa de referencia, oscilaban entre el 10% y 35% en la franja de tarifas reducidas y entre el 35% y 55% en la

franja de tarifas muy reducidas. Para aplicar estos descuentos era necesario, al igual que ahora, cumplir una serie de condiciones mínimas, relativas a estancia mínima de la noche del sábado, billetes de ida y vuelta, antelación en la compra de los billetes, grupos, y otras. Se imponían además limitaciones a los porcentajes de participación de la oferta de plazas. La entrada del Segundo Paquete Aéreo en 1990, introdujo el sistema de *doble desaprobación* para rechazar una tarifa; en cuanto a las tarifas reducidas se ampliaron los descuentos hasta el 70%, con respecto a la tarifa de referencia. Las condiciones mínimas para permitir la aplicación de estos descuentos eran más exigentes en la medida en que se incrementaba la reducción ofertada. A partir del 1 de enero de 1993, entró en vigor el Tercer Paquete Aéreo, con el cual las tarifas aéreas se liberalizaron totalmente en Europa; desde entonces, la única obligación por parte de las compañías aéreas, es la notificación de las tarifas a aplicar con veinticuatro horas de antelación. Lógicamente, los Estados miembros pueden solicitar procedimientos sancionadores a la Comisión, en casos excepcionales: precios abusivos, en caso de monopolios de hecho o sospechas de dumping.

Este conjunto de medidas ha hecho que el concepto de tarifa cambie sustancialmente. Actualmente, existen muchos tipos tarifarios y ofertas por parte de los operadores, destinadas a la mejora de los coeficientes de ocupación. Incluso, a medida que se acercan las fechas de los vuelos se modifican las tarifas. Esta situación hace muy difícil hablar de tarifas.

Otro elemento a considerar en la elección del tipo de servicio es sin lugar a dudas las tarjetas de viajeros frecuentes, ofrecidas por los grandes operadores. En el caso de Iberia, la tarjeta de fidelización del programa Iberia Plus[1] (One World on line) compite en condiciones muy ventajosas frente al resto de los operadores, a la vez que Iberia está generando una imagen de calidad del servicio para el usuario. El programa ha creado nuevas tarjetas para los mejores clientes y ha incorporado nuevas empresas. Más del 31% de los ingresos de tráfico de Iberia provienen de pasajeros que participan en el programa Iberia Plus. La pertenencia de Iberia L.A.E. a Oneworld refuerza los beneficios de los poseedores de la tarjeta Iberia Plus (salas de descanso en otros aeropuertos, más oportunidades de obtener puntos, etc.).

Otros operadores aéreos han alcanzado acuerdos con empresas para generar tarjetas que ofrezcan al usuario productos o servicios que le resulten atractivos, entre los que cabe citar la tarjeta Travel Club.

La tabla 1.5.19 muestra la evolución de algunas tarifas aéreas regulares (turista, sólo ida) durante el año 2010. Se observa como las tarifas internacionales han permanecido invariables o han bajado (Madrid-Lisboa) en relación al año anterior. En cuanto a los servicios nacionales no varían o lo hacen por debajo del IPC.

[1] La Tarjeta IBERIA Plus está asociada a líneas aéreas, agencias de alquiler de vehículos y cadenas hoteleras. En el año 1999 se integró en One World One.

Una consecuencia directa de la puesta en marcha de las medidas de liberalización del transporte aéreo en Europa ha sido la aparición desde mediados de los noventa del modelo de las **compañías de bajo coste,** importado de Estados Unidos, donde fue introducido veinte años antes por los fundadores de la Southwest Airlines con notable éxito.

El modelo de compañía de bajo coste se caracteriza tanto por la reducción de costes propiamente dicha como por la alta eficacia conseguida en todos los aspectos operacionales de este tipo de transporte. Así pues este tipo de compañías opera mayoritariamente desde aeropuertos regionales secundarios e infrautilizados con lo que las tasas aeroportuarias son sensiblemente menores que las que se pagan en los grandes aeropuertos, apenas existen retrasos inducidos por problemas de control de tráfico y además se agiliza enormemente el proceso de puesta a punto de una aeronave desde el momento que aterriza hasta que vuelve a estar lista para el despegue.

La flota de las compañías de bajo coste esta integrada en su mayoría, por un solo tipo de aeronave, lo que hace posible que en caso de necesidad todos los pilotos, tripulaciones de cabina e ingenieros puedan operar cualquier aparato de la compañía. De esta forma se consigue reducir los costes de formación de personal y mantenimiento de las aeronaves así como una mejor posición en la negociación con el fabricante a fin de obtener mejores condiciones de financiación en las nuevas aeronaves. Estas compañías hacen vuelos directos punto a punto de alta densidad, sin tránsitos y en rutas cortas lo que se traduce en menor complejidad y mayor utilización de la capacidad.

Las aeronaves utilizadas en estas compañías tienen una mayor densidad de asientos en la cabina de pasajeros ya que han suprimido la clase business y el catering a bordo lo han reducido al mínimo posible con lo que la necesidad de espacio de almacenamiento en cabina también se ha reducido.

Esta mayor densidad de asientos combinada con un alto factor de ocupación es lo que permite reducir mucho el coste medio por asiento. Además los servicios a bordo son standar, y cualquier extra se paga aparte (catering a bordo o exceso de equipaje) con lo que se consigue menores costes por los servicios auxiliares, menos complejidad e ingresos adicionales.

A su vez la estructura tarifaria de estas compañías de bajo coste es muy sencilla y los billetes se venden fundamentalmente de forma directa por Internet y Centros de atención telefónica, minimizando de esta forma los costes de distribución.

Por último debemos destacar su alta productividad laboral debido a plantillas altamente motivadas y a que la proporción variable del salario llega hasta el 40%.

La aparición de las compañías de bajo coste son un fenómeno reciente que responde claramente a la identificación de un segmento de mercado que hasta la fecha no había sido atendido, los usuarios que valoran por encima de todo el obtener un precio ajustado aún a cambio de renunciar a todo lo que resulta superfluo más allá del

simple servicio de transporte. A estos usuarios se dirige principalmente la oferta de estas nuevas compañías.

Además las compañías de bajo coste han sido las primeras en saber traducir a ventajas competitivas las múltiples oportunidades que ofrecía la liberación del sector y gracias a una mayor eficacia y flexibilidad en sus estructuras de costes han podido ajustar mucho más sus tarifas.

Algunas de las principales compañías europeas de bajo coste son Ryanair, Easyjet, Air Berlín, Transavia, Flybe y Virgin Express.

La nueva compañía Vueling, como resultado de la fusión de Vueling y Clickair, se ha convertido en una de las principales compañías españolas siendo además la única compañía española de bajo coste.

Vueling combina las ventajas de los operadores de bajo coste, como son unos precios reducidos y una elevada productividad, con algunos servicios de valor añadido de las compañías tradicionales, tales como la flexibilidad, el volar a los principales aeropuertos europeos, la utilización de los principales sistemas de reservas (GDS), o el ofrecer a sus clientes la posibilidad de acumular puntos en el programa de fidelización Iberia Plus.

El 16 de julio de 2009 fue inscrita en el Registro Mercantil la Escritura Pública de Fusión mediante absorción por Vueling (la sociedad absorbente) de Clickair (la sociedad absorbida).

En julio de 2009 también se hizo efectiva la integración de las operaciones de Clickair en Vueling. Esta compañía aérea disponía de una flota de 35 aviones Airbus A320 a finales de 2009, con la que operaban en 45 aeropuertos distribuidos en 17 países de Europa y Norte de África, de los cuales seis (Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga, Sevilla y Valencia) son bases operativas de la compañía.

Desde el mes de septiembre de 2009 Vueling opera desde la nueva Terminal 1 del aeropuerto barcelonés de El Prat.

Vueling transportó 11,04 millones de pasajeros en 2010, lo que supone un incremento del 34,6% respecto al año anterior y la convierte en la segunda compañía en España por volumen de pasajeros. Con una oferta de 13.569 millones de AKO (33,3% de incremento respecto a 2009), alcanzó un coeficiente de ocupación del 73,2%. En comparación con el año anterior, hay que tener en cuenta que la nueva compañía resultante de la fusión opera desde el 15 de julio de 2009.

En cuanto a la flota, al finalizar 2010, Vueling cuenta con 36 aviones uno más que el año anterior, todos ellos son Airbus A-320

**Tabla 1.5.1.** Inversiones en infraestructuras aeronáuticas según criterio de pago (millones de euros) (1)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Aeropuertos (2) | 1.297,67 | 1.860,58 | 1.968,19 | 1.622,08 | 1.579,67 | –2,6% |
| Navegación aérea (3) | 127,31 | 127,68 | 153,28 | 140,64 | 152,60 | 8,5% |
| **Total** | **1.424,98** | **1.988,26** | **2.121,47** | **1.762,72** | **1.732,27** | **–1,7%** |

(1) No se incluyen inversiones financieras.
(2) Incluye los gastos gestionados por las Unidades de Planes Especiales, Aeropuertos, Apoyo a la Dirección General.
(3) Incluyen las inversiones gestionadas por Navegación Aérea.
Fuente: Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena). Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.5.2.** AENA. Resumen de resultados (millones de euros)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010(2) | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Ingresos* | | | | | | |
| Servicios aeroportuarios (1) | 1.133,9 | 1.272,8 | 1.325,9 | 1.287,2 | 1.322,9 | 2,8% |
| Ayudas a la navegación | 962,9 | 1.087,9 | 1.053,6 | 1.008,0 | 1.032,3 | 2,4% |
| Comerciales | 518,4 | 595,5 | 607,0 | 572,5 | 595,8 | 4,1% |
| Otros ingresos de explotación | 25,6 | 25,9 | 35,5 | 29,5 | 70,3 | 138,3% |
| Imputación sub. e ingresos excepcionales | | 66,3 | 35,2 | 29,6 | 48,2 | 62,8% |
| **Ingresos de explotación** | **2.640,8** | **3.048,4** | **3.057,2** | **2.926,9** | **3.069,5** | **4,9%** |
| *Gastos* | | | | | | |
| Personal | 1.011,2 | 1.147,2 | 1.201,4 | 1.206,7 | 971,6 | –19,5% |
| Funcionamiento | 859,9 | 933,0 | 1.058,1 | 1.150,8 | 1.182,2 | 2,7% |
| Amortización inmovilizado | 641,0 | 688,9 | 701,1 | 793,7 | 870,4 | 9,7% |
| Variación provisiones | 0,6 | | | | | |
| Bajas y deterioros inmovilizado y gastos excepcionales | | 38,1 | 17,4 | 20,2 | 27,4 | 35,6% |
| **Gastos de explotación** | **2.512,7** | **2.807,2** | **2.978,0** | **3.171,5** | **3.051,6** | **–3,8%** |
| **Resultado explotación** | **128,1** | **241,2** | **79,2** | **–244,6** | **17,9** | **–107,3%** |
| Resultados financieros | –219,3 | –264,0 | –321,3 | –263,4 | –233,3 | –11,4% |
| **Beneficio actividades ordinarias** | **–91,2** | **–22,8** | **–242,1** | **–508,0** | **–215,4** | **–57,6%** |
| Resultados extraordinarios | 64,7 | | | | | |
| **Resultado antes de impuestos** | **–26,5** | **–22,8** | **–242,1** | **–508,0** | **–215,4** | **–57,6%** |
| Impuestos sociedades | –0,1 | –12,6 | –76,9 | 155,0 | 58,0 | –62,6% |
| **Resultado después de impuestos** | **–26,4** | **–10,2** | **–165,2** | **–353,0** | **–157,4** | **–55,4%** |

(1) Ingresos aeroportuarios: Incluyen los ingresos aeronáuticos (aterrizajes, estacionamiento, utilización de infraestructuras, pasarelas, mercancías, tasa seguridad y otros servicios lado aire) y los ingresos no aeronáuticos (comida a bordo, alquileres, mostradores facturación, servicios a concesionarios, handing de rampa y otros servicios lado tierra).
(2) Los datos de 2010 son provisionales, pendientes de la aprobación de las Cuentas Anuales.
Fuente: Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena). Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.5.3.** Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles. Año 2010

| Concepto | Tipo de aeropuerto | | | | | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Con más de 2.000.000 pasajeros-año | Entre 1.000.000 y 2.000.000 pasajeros-año | Entre 500.000 y 1.000.000 pasajeros-año | Entre 100.000 y 500.000 pasajeros-año | Con 100.000 o menos pasajeros-año | |
| Número de aeropuertos (1) | 17 | 6 | 5 | 5 | 15 | 48 |
| Dotados para más de una pista de vuelo | 8 | 1 | 1 | 1 | 2 | 13 |
| Pistas de más de 3.000 m (2) | 16 | 0 | 3 | 1 | 2 | 22 |
| Pistas entre 2.000 y 3.000 m (2) | 12 | 5 | 3 | 1 | 6 | 27 |
| Pistas entre 1.000 y 2.000 m (2) | 0 | 2 | 0 | 3 | 4 | 9 |
| Pistas hasta 1.000 m (2) | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| Clasificados en categoría instrumental III (3) | 6 | 2 | 0 | 1 | 1 | 10 |
| Clasificados en categoría instrumental II (3) | 3 | 1 | 0 | 1 | 0 | 5 |
| Clasificados en categoría instrumental I (3) | 15 | 3 | 4 | 1 | 4 | 27 |
| Dotados de Balizamiento General | 17 | 6 | 5 | 5 | 15 | 48 |
| Dotados de Balizamiento de eje de pista de vuelo | 17 | 3 | 4 | 3 | 3 | 30 |
| Dotados de Balizamiento de eje de pista de rodadura | 16 | 4 | 1 | 1 | 2 | 24 |
| Dotados de radar de aproximación | 14 | 2 | 3 | 3 | 0 | 22 |

(1) Se tiene en cuenta el Helipuerto de Ceuta.
(2) Se ha categorizado cada aeropuerto en función de su pista más larga.
(3) Se ha considerado que el aeropuerto tiene la categoría instrumental de la categoría más alta de sus cabeceras.
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.5.4.** Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles (entradas más salidas) (miles de pasajeros) (1)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 (2) | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Tráfico doméstico* | | | | | | |
| Regular | 79.177 | 86.422 | 80.307 | 73.935 | 74.779 | 1,1% |
| No regular | 2.313 | 2.379 | 1.836 | 1.661 | 1.789 | 7,7% |
| **Total tráfico doméstico** | **81.490** | **88.801** | **82.143** | **75.596** | **76.568** | **1,3%** |
| **Variación anual (en %)** | **7,3%** | **9,0%** | **–7,5%** | **–8,0%** | **1,3%** | **–** |
| *Trafico internacional* | | | | | | |
| Regular | 82.872 | 94.952 | 97.772 | 93.668 | 98.973 | 5,7% |
| No regular | 26.763 | 24.757 | 22.309 | 16.758 | 16.012 | –4,5% |
| **Total tráfico internacional** | **109.635** | **119.709** | **120.081** | **110.426** | **114.985** | **4,1%** |
| **Variación anual (en %)** | **7,2%** | **9,2%** | **0,3%** | **–8,0%** | **4,1%** | **–** |
| **Total** | | | | | | |
| *Regular* | *162.049* | *181.374* | *178.079* | *167.603* | *173.752* | *3,7%* |
| *No regular* | *29.076* | *27.136* | *24.144* | *18.419* | *17.801* | *–3,4%* |
| **Total tráfico aéreo** | **191.125** | **208.510** | **202.223** | **186.022** | **191.553** | **3,0%** |
| **Variación anual (en %)** | **7,3%** | **9,1%** | **–3,0%** | **–8,0%** | **3,0%** | **–** |

(1) Cada desplazamiento en tráfico interior origina dos movimientos: una entrada más una salida.
Cada desplazamiento en la red internacional origina un movimiento.
(2) Avance.
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.5.5.** Distribución del tráfico anual de pasajeros en los aeropuertos civiles (pasajeros entrados y salidos en aeropuertos españoles en 2010) (miles)

| Aeropuerto | Más de 2 millones | Entre 1 y 2 millones | Entre 500.000 y 1 millón | Entre 100.000 y 500.000 | Con 100.000 o menos | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Madrid/Barajas | 49.632.904 | | | | | 49.632.904 |
| Barcelona | 29.172.157 | | | | | 29.172.157 |
| Palma de Mallorca | 21.098.297 | | | | | 21.098.297 |
| Málaga | 11.996.139 | | | | | 11.996.139 |
| Alicante | 9.369.762 | | | | | 9.369.762 |
| Gran Canaria | 9.285.125 | | | | | 9.285.125 |
| Tenerife Sur | 7.184.562 | | | | | 7.184.562 |
| Ibiza | 5.012.690 | | | | | 5.012.690 |
| Valencia | 4.915.838 | | | | | 4.915.838 |
| Girona | 4.840.560 | | | | | 4.840.560 |
| Lanzarote | 4.826.979 | | | | | 4.826.979 |
| Sevilla | 4.211.853 | | | | | 4.211.853 |
| Fuerteventura | 4.110.512 | | | | | 4.110.512 |
| Tenerife Norte | 4.045.087 | | | | | 4.045.087 |
| Bilbao | 3.875.999 | | | | | 3.875.999 |
| Menorca | 2.493.280 | | | | | 2.493.280 |
| Santiago | 2.158.039 | | | | | 2.158.039 |
| Reus | | 1.402.969 | | | | 1.402.969 |
| Asturias | | 1.349.913 | | | | 1.349.913 |
| Murcia | | 1.348.694 | | | | 1.348.694 |
| Vigo | | 1.092.874 | | | | 1.092.874 |
| A Coruña | | 1.085.593 | | | | 1.085.593 |
| Jerez | | | 989.694 | | | 989.694 |
| La Palma | | | 969.197 | | | 969.197 |
| Granada | | | 966.238 | | | 966.238 |
| Santander | | | 917.751 | | | 917.751 |
| Almería | | | 775.956 | | | 775.956 |
| Zaragoza | | | 603.597 | | | 603.597 |
| Valladolid | | | | 383.618 | | 383.618 |
| Melilla | | | | 288.369 | | 288.369 |
| Pamplona | | | | 284.383 | | 284.383 |
| San Sebastián | | | | 278.045 | | 278.045 |
| Hierro | | | | 169.894 | | 169.894 |
| León | | | | | 92.577 | 92.577 |
| Badajoz | | | | | 56.493 | 56.493 |
| Salamanca | | | | | 42.392 | 42.392 |
| Vitoria | | | | | 40.400 | 40.400 |
| Ciudad Real | | | | | 33.469 | 33.469 |
| La Gomera | | | | | 31.699 | 31.699 |
| Ceuta | | | | | 29.521 | 29.521 |
| Burgos | | | | | 28.746 | 28.746 |
| Torrejón | | | | | 25.998 | 25.998 |
| Logroño | | | | | 16.751 | 16.751 |
| Albacete | | | | | 10.232 | 10.232 |
| Huesca | | | | | 5.606 | 5.606 |
| Córdoba | | | | | 1.729 | 1.729 |
| Cuatro Vientos | | | | | 295 | 295 |
| **Total (47 aeropuertos)** | **178.229.783** | **6.280.043** | **5.222.433** | **1.404.309** | **415.908** | **191.552.476** |

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.5.6.** Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles de mayor tráfico. Año 2010. (Entradas más salidas) (miles de pasajeros) (1)

| Aeropuertos | Doméstico | | | Internacional | | | Total | | | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Regular | No regular | Total | Regular | No regular | Total | Regular | No regular | Total | |
| Madrid | 18.631 | 71 | 18.702 | 30.112 | 819 | 30.931 | 48.744 | 889 | 49.633 | 3,51% |
| Barcelona | 11.428 | 201 | 11.629 | 16.807 | 736 | 17.543 | 28.235 | 937 | 29.172 | 6,89% |
| Palma de Mallorca | 6.188 | 38 | 6.226 | 11.325 | 3.547 | 14.873 | 17.513 | 3.585 | 21.098 | –0,42% |
| Málaga | 2.485 | 63 | 2.548 | 8.757 | 691 | 9.448 | 11.242 | 754 | 11.996 | 3,67% |
| Alicante | 1.971 | 87 | 2.058 | 6.778 | 534 | 7.312 | 8.749 | 621 | 9.370 | 2,73% |
| Gran Canaria | 4.280 | 33 | 4.313 | 2.670 | 2.302 | 4.972 | 6.949 | 2.336 | 9.285 | 4,04% |
| Tenerife Sur | 864 | 203 | 1.067 | 3.598 | 2.519 | 6.118 | 4.462 | 2.722 | 7.185 | 3,55% |
| Ibiza | 2.085 | 54 | 2.139 | 2.020 | 853 | 2.874 | 4.105 | 908 | 5.013 | –4,79% |
| Valencia | 2.236 | 94 | 2.329 | 2.522 | 64 | 2.587 | 4.758 | 158 | 4.916 | 3,93% |
| Girona | 809 | 2 | 811 | 3.886 | 143 | 4.029 | 4.695 | 146 | 4.841 | 5,97% |
| Lanzarote | 1.806 | 99 | 1.905 | 1.657 | 1.265 | 2.922 | 3.463 | 1.364 | 4.827 | 6,25% |
| Sevilla | 2.802 | 96 | 2.899 | 1.241 | 72 | 1.313 | 4.043 | 168 | 4.212 | 4,07% |
| Fuerteventura | 1.207 | 28 | 1.235 | 1.742 | 1.134 | 2.875 | 2.948 | 1.162 | 4.111 | 1,82% |
| Fuerteventura | 3.939 | 20 | 3.959 | 79 | 7 | 86 | 4.019 | 27 | 4.045 | 10,19% |
| Bilbao | 2.708 | 149 | 2.857 | 958 | 61 | 1.019 | 3.666 | 210 | 3.876 | 6,57% |
| **TOTAL PARCIAL** | **63.439** | **1.238** | **64.677** | **94.152** | **14.750** | **108.902** | **157.591** | **15.988** | **173.578** | **3,64%** |
| Resto aeropuertos | 11.341 | 550 | 11.891 | 4.821 | 1.262 | 6.083 | 16.162 | 1.812 | 17.974 | –3,04% |
| **TOTAL GENERAL** | **74.779** | **1.789** | **76.568** | **98.973** | **16.012** | **114.984** | **173.752** | **17.800** | **191.552** | **2,97%** |

(1) Avance.
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.5.7.** Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles (entradas más salidas) (toneladas)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 (1) | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Tráfico doméstico* | | | | | | |
| Regular | 150.020 | 173.997 | 166.540 | 140.290 | 134.053 | –4,4% |
| No regular | 63.011 | 36.767 | 27.539 | 15.505 | 13.679 | –11,8% |
| **Total tráfico doméstico** | **213.031** | **210.764** | **194.079** | **155.795** | **147.732** | **–5,2%** |
| **Variación anual (en %)** | **9,2%** | **–1,1%** | **–7,9%** | **–19,7%** | **–5,2%** | **–** |
| *Trafico internacional* | | | | | | |
| Regular | 301.232 | 331.105 | 349.432 | 328.498 | 420.247 | 27,9% |
| No regular | 68.613 | 65.260 | 63.844 | 64.944 | 67.787 | 4,4% |
| **Total tráfico internacional** | **369.845** | **396.365** | **413.276** | **393.442** | **488.034** | **24,0%** |
| **Variación anual (en %)** | **1,6%** | **7,2%** | **4,3%** | **–4,8%** | **24,0%** | **–** |
| **Total** | | | | | | |
| *Regular* | *451.252* | *505.102* | *515.972* | *468.788* | *554.300* | *18,2%* |
| *No regular* | *131.624* | *102.027* | *91.383* | *80.449* | *81.466* | *1,3%* |
| **Total tráfico aéreo** | **582.876** | **607.129** | **607.355** | **549.237** | **635.766** | **15,8%** |
| **Variación anual (en %)** | **–4,5%** | **4,2%** | **0,0%** | **–9,6%** | **15,8%** | **–** |

(1) Avance.
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.5.8.** Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles (entradas más salidas) (miles) (1)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 (2) | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Trafico doméstico | 1.031 | 1.096 | 1.052 | 932 | 906 | –2,8% |
| Variación anual (en %) | 5,6% | 6,3% | –4,0% | –11,4% | –2,8% | – |
| Trafico internacional | 909 | 987 | 968 | 869 | 890 | 2,4% |
| Variación anual (en %) | 7,3% | 8,6% | –1,9% | –10,2% | 2,4% | – |
| **Total tráfico** | **1.940** | **2.083** | **2.020** | **1.801** | **1.796** | **–0,3%** |
| **Variación anual (%)** | **6,4%** | **7,4%** | **–3,0%** | **–10,8%** | **–0,3%** | **–** |

(1) Cada desplazamiento en tráfico interior origina dos movimientos: una entrada más una salida. Cada desplazamiento en la red internacional origina un movimiento.
(2) Avance.
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.5.9.** Indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles (año 2010) (1)

| Movimiento | Doméstico | | | Internacional | | | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Regular | No regular | Total | Regular | No regular | Total | |
| Aviones (miles) | 861 | 45 | 906 | 755 | 135 | 890 | 1.796 |
| Incremento 2010/09 | –2,8% | –2,2% | –2,8% | 3,1% | –1,5% | 2,4% | –0,3% |
| Pasajeros (miles) | 74.779 | 1.789 | 76.568 | 98.973 | 16.012 | 114.985 | 191.553 |
| Incremento 2010/09 | 1,1% | 7,7% | 1,3% | 5,7% | –4,5% | 4,1% | 3,0% |
| Carga (miles de toneladas) | 134 | 14 | 148 | 420 | 68 | 488 | 636 |
| Incremento 2010/09 | –4,3% | –6,7% | –4,5% | 28,0% | 4,6% | 24,2% | 16,1% |

(1) Cada desplazamiento en tráfico interior origina dos movimientos: una entrada más una salida. Cada desplazamiento en la red internacional origina un movimiento.
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.5.10.** Evolución de la flota aérea regular del Grupo IBERIA (a 31-12-2010)

| Flota | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|
| IBERIA | | | | | |
| A-319 | 11 | 19 | 22 | 22 | 23 |
| A-320 | 53 | 45 | 45 | 36 | 35 |
| A-321 | 18 | 19 | 19 | 19 | 19 |
| A-340 | 18 | 19 | 21 | 20 | 18 |
| A-340-600 | 13 | 12 | 12 | 12 | 17 |
| B-747 | – | – | – | – | – |
| B-757 | 7 | – | – | – | – |
| MD-87 | 18 | – | – | – | – |
| MD-88 | 12 | 11 | – | – | – |
| Total | 150 | 125 | 119 | 109 | 112 |

Fuente: Grupo IBERIA.

**Tabla 1.5.11.** Flota de diversas compañías aéreas (a 31-12-2010)

| Compañía | Tipo de avión | Número de aviones | Total |
|---|---|---|---|
| AIR EUROPA | B 767-300 | 2 | |
| | A 330 | 7 | |
| | E 195 | 8 | |
| | B 738 | 25 | 42 |
| SPANAIR | A-320 | 19 | |
| | A-321 | 5 | |
| | MD-82/83/87 | 7 | |
| | B-717 | | |
| | F-100 | | 31 |
| AIR NOSTRUM | ATR 72 | 5 | |
| | CRJ-199 | 35 | |
| | CRJ-900 | 11 | |
| | CRJ-1000 | 2 | |
| | DASH-Q-300 | 11 | 64 |
| Total flotas | | | 137 |

Fuente: Las propias compañías.

**Tabla 1.5.12.** Datos de oferta y demanda de IBERIA

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Pasajeros transportados (miles)** | **27.799** | **26.856** | **23.267** | **20.902** | **20.026** | **–4,2%** |
| Nacional | 14.680 | 13.732 | 10.304 | 8.918 | 8.318 | –6,7% |
| Internacional | 13.119 | 13.124 | 12.963 | 11.984 | 11.709 | –2,3% |
| **Asientos-km (AKO'S) (millones)** | **65.802** | **66.454** | **66.098** | **62.158** | **62.312** | **0,2%** |
| Nacional | 13.232 | 11.516 | 9.546 | 8.492 | 7.703 | –9,3% |
| Internacional | 52.570 | 54.938 | 56.552 | 53.666 | 54.608 | 1,8% |
| **Pasajeros-km (PKT'S) (millones)** | **52.493** | **54.229** | **52.885** | **49.612** | **51.242** | **3,3%** |
| Nacional | 9.633 | 8.734 | 6.810 | 6.091 | 5.709 | –6,3% |
| Internacional | 42.860 | 45.495 | 46.075 | 43.521 | 45.533 | 4,6% |
| **Carga (tm) (1)** | **250.835** | **260.601** | **242.213** | **211.243** | **262.402** | **24,2%** |
| Nacional | 72.382 | 65.730 | 56.608 | 45.219 | 44.475 | –1,6% |
| Internacional | 178.453 | 194.871 | 185.605 | 166.024 | 217.927 | 31,3% |
| **Carga tm-km (millones) (2)** | **1.119** | **1.225** | **1.156** | **1.022** | **1.314** | **28,6%** |
| Coeficiente ocupacion pasaje | 79,8% | 81,6% | 80,0% | 79,8% | 82,2% | 3,0% |
| Nacional | 72,8% | 75,8% | 71,3% | 71,7% | 74,1% | 3,3% |
| Internacional | 81,5% | 82,8% | 81,5% | 81,1% | 83,4% | 2,8% |
| Europea | 72,9% | 72,4% | 72,7% | 75,9% | 76,6% | 0,9% |
| Atlántica | 85,9% | 87,4% | 85,4% | 83,5% | 86,0% | 3,0% |
| Africana | 74,9% | 76,0% | 74,6% | 75,4% | 77,4% | 2,7% |
| Oriente Medio | 76,1% | 82,7% | 81,8% | 75,3% | 79,8% | 6,0% |
| Extremo Oriente | – | – | – | – | – | – |

(1) Desde el ejercicio del año 2005, los datos de carga han sido modificados por sectores.
(2) Corresponde únicamente a la carga efectuada en cargueros y bodegas. No incluye la conversión de actividad de pasajeros en kilos.
Fuente: Grupo IBERIA.

**Tabla 1.5.13.** Distribución del mercado internacional de transporte aéreo regular hacia y desde España (noviembre 2009 a noviembre 2010) (miles de asientos ofrecidos)

| Mercados | Asientos ofrecidos por compañías españolas | Porcentaje español en la oferta del mercado en asientos (1) |
|---|---|---|
| Europa (no incluye UE) | 1.643,00 | 19,08% |
| UE | 20.439,00 | 19,63% |
| África | 1.735,00 | 40,68% |
| Oriente Medio | 311,00 | 24,24% |
| Atlántico Norte | 1.995,00 | 40,64% |
| Altlántico Medio y Sur | 4.584,00 | 65,20% |
| **Total** | **30.707** | **23,60%** |

(1) Datos de Compañías que intercambian estadísticas con IBERIA.
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.5.14.** Distribución del mercado europeo de transporte aéreo no regular hacia y desde España (por temporadas)

| País | Asientos ofrecidos por compañías españolas | | | | Porcentaje español en la oferta del país | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Invierno 08/09 | Verano 2009 | Invierno 09/10 | Verano 2010 | Invierno 08/09 | Verano 2009 | Invierno 09/10 | Verano 2010 |
| Reino Unido | 45.028 | 88.856 | 10.693 | 56.771 | 1,75% | 1,41% | 0,50% | 0,99% |
| Alemania | 12.059 | 79.094 | 9.912 | 57.093 | 4,35% | 15,22% | 3,18% | 4,64% |
| Escandinavia | 369.508 | 207.855 | 246.486 | 202.305 | 33,20% | 26,41% | 24,23% | 25,35% |
| Holanda | 315 | 3.057 | 392 | 672 | 0,08% | 0,33% | 0,10% | 0,08% |
| Bélgica | 3.425 | 41.620 | 1.031 | 16.553 | 1,68% | 8,53% | 0,45% | 3,25% |
| Italia | 36.063 | 367.510 | 26.935 | 307.805 | 25,82% | 37,95% | 26,34% | 32,30% |
| Suiza | 3.726 | 22.299 | 4.102 | 17.127 | 21,19% | 22,40% | 20,32% | 15,62% |
| Austria | 1.382 | 3.271 | 1.343 | 5.770 | 20,08% | 21,63% | 14,43% | 15,86% |
| Finlandia | 55.822 | 51.641 | 16.496 | 44.864 | 17,14% | 38,82% | 5,57% | 30,39% |
| Francia | 24.229 | 248.846 | 16.117 | 268.624 | 16,65% | 34,28% | 8,69% | 33,37% |
| Luxemburgo | 125 | 513 | 75 | 502 | 0,51% | 24,07% | 4,60% | 4,49% |
| Irlanda | 22.030 | 237.351 | 32.826 | 117.635 | 10,35% | 36,04% | 42,03% | 33,95% |

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.5.15.** Ingresos medios por mercado de IBERIA

| Pasaje | Ingresos (millones de euros) | | | Pasajeros-km (PKT) (millones) | | | Ingresos por PKT (cént. de euro) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2009 | 2010 | 10/09 | 2009 | 2010 | 10/09 | 2009 | 2010 | 10/09 |
| Doméstico | 709,40 | 663,99 | –6,4% | 6.091 | 5.709 | –6,3% | 11,65 | 11,63 | –0,2% |
| Corto y medio radio | 890,36 | 877,45 | –1,4% | 11.823 | 11.242 | –4,9% | 7,53 | 7,80 | 3,6% |
| Largo radio | 1.537,47 | 1.809,09 | 17,7% | 31.698 | 34.291 | 8,2% | 4,85 | 5,28 | 8,9% |
| **Total** | **3.137,23** | **3.350,53** | **6,8%** | **49.612** | **51.242** | **3,3%** | **6,32** | **6,54** | **3,5%** |
| **Carga** | **Ingresos (millones de euros) (1)** | | | **Toneladas-km (TKT) (millones)** | | | **Ingresos por TKT (cént. de euro)** | | |
| | 2009 | 2010 | 10/09 | 2009 | 2010 | 10/09 | 2009 | 2010 | 10/09 |
| Nacional | 36,76 | 33,05 | –10,1% | 53 | 49 | –7,5% | 68,96 | 67,91 | –1,5% |
| Internacional | 171,36 | 241,27 | 40,8% | 968 | 1.266 | 30,8% | 17,70 | 19,06 | 7,7% |
| **Total** | **208,12** | **274,32** | **31,8%** | **1.021** | **1.315** | **28,8%** | **20,37** | **20,87** | **2,5%** |
| **Total carga + pasaje (2)** | **3.345,35** | **3.624,85** | **8,4%** | **5.487** | **5.926** | **8,0%** | **NP** | **NP** | **NP** |

(1) Los ingresos corresponden al Informe de Gestión.
(2) Para transformar los pasajeros en toneladas se considera que cada viajero con su equipaje equivalen a 90 kgr.
NP: No procede.
Fuente: Grupo IBERIA.

**Tabla 1.5.16A.** Indicadores de actividad del Grupo IBERIA

| IBERIA LAE | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Pasajeros transportados (miles) | 27.799 | 26.856 | 23.267 | 20.902 | 20.026 | –4,2% |
| Asientos-km ofertados (millones) | 65.802 | 66.454 | 66.098 | 62.158 | 62.312 | 0,2% |
| Pasajeros-km transportados producidos (millones) | 52.493 | 54.229 | 52.885 | 49.612 | 51.242 | 3,3% |
| Carga (toneladas) | 250.835 | 260.601 | 242.213 | 211.243 | 262.402 | 24,2% |
| Carga (miles t-km ) | 1.119 | 1.225 | 1.156 | 1.022 | 1.314 | 28,6% |
| Personal fijo medio | 21.196 | 20.206 | 19.752 | 19.270 | 18.796 | –2,5% |
| Ventas totales/empleo total (miles euros/empleado) | 253 | 272 | 274 | 228 | 252 | 10,5% |
| VAB/empleo total (miles euros/empleado) (1) | 107 | 118 | 96 | 74 | 98 | 32,4% |

(1) V.A.B: Valor Añadido Bruto.
Fuente: Grupo IBERIA.

**Tabla 1.5.16B.** Indicadores de actividad de diversas empresas de transporte aéreo (1)

| Air Europa | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Pasajeros transportados (miles) | 9.182 | 9.872 | 9.725 | 8.927 | 8.866 | –0,7% |
| Asientos-km ofertados (millones) | 19.341 | 21.745 | 21.809 | 19.857 | 21.531 | 8,4% |
| Pasajeros-km transportados producidos (millones) | 14.898 | 16.745 | 17.409 | 16.064 | 17.079 | 6,3% |
| Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones) | 6.012 | 5.948 | 6.019 | 5.602 | 5.812 | 3,7% |
| Carga (toneladas) | ND | ND | ND | ND | ND | – |
| Carga (miles t-km ) | ND | ND | ND | ND | ND | – |
| Personal fijo medio | ND | 2.107 | 2.195 | 2.263 | 2.365 | 4,5% |
| Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado) | 0,32 | 0,26 | 0,41 | – | – | – |
| **Spanair** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **10/09** |
| Pasajeros transportados (miles) | 10.722 | 11.305 | 10.039 | 7.788 | 7.489 | –3,8% |
| Asientos-km ofertados (millones) | 16.616 | 16.971 | 15.716 | 11.210 | 10.080 | –10,1% |
| Pasajeros-km transportados producidos (millones) | 12.218 | 12.213 | 11.193 | 8.008 | 7.504 | –6,3% |
| Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones) | 6.564 | 7.262 | 6.651 | 4.919 | 4.706 | –4,3% |
| Carga (toneladas) | 12.682 | 10.962 | 11.653 | 10.157 | 4.390 | –56,8% |
| Carga (miles t-km ) | 14.364 | 13.405 | 15.200 | 10.123 | 8.973 (2) | – |
| Personal fijo medio | 2.858 | – | – | – | 2.977 | – |
| Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado) | ND | ND | ND | ND | ND | – |
| **Air Nostrum** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **10/09** |
| Pasajeros transportados (miles) | 5.268 | 5.668 | 5.364 | 4.683 | 4.388 | –6,3% |
| Asientos-km ofertados (millones) | 4.525 | 4.858 | 4.907 | 4.278 | 3.875 | –9,4% |
| Pasajeros-km transportados producidos (millones) | 2.836 | 3.001 | 2.913 | 2.567 | 2.387 | –7,0% |
| Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones) | 1.826 | 1.992 | 1.806 | 1.488 | 1.315 | –11,6% |
| Carga (toneladas) | ND | ND | ND | ND | ND | – |
| Carga (miles t-km ) | ND | ND | ND | ND | ND | – |
| Personal fijo medio | 2.040 | 2.117 | 2.149 | 1.758 | 1.772 | 0,8% |
| Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado) | ND | ND | ND | ND | ND | – |

ND: Información no disponible.
(1) Los períodos anuales de estas empresas son de 1 de noviembre a 31 de octubre del año siguiente.
(2) Sólo internacional. No incluye doméstico.
Fuente: Air Europa, Spanair, Air Nostrum y Asociación Española de Compañías Aéreas (AECA).

**Tabla 1.5.17.** Estructura y cuantía de costes de IBERIA (millones de euros)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Consumos | 1.374,70 | 1.363,51 | 1.864,05 | 1.409,36 | 1.342,06 | –4,8% |
| Personal | 1.388,88 | 1.371,63 | 1.311,25 | 1.287,74 | 1.285,87 | –0,1% |
| Amortizaciones | 224,37 | 221,52 | 198,12 | 175,07 | 173,20 | –1,1% |
| Provisiones | 4,41 | 3,54 | 5,65 | 11,97 | 2,53 | –78,9% |
| Otros gastos de explotación | 2.216,22 | 2.240,01 | 2.110,48 | 1.957,64 | 1.938,47 | –1,0% |
| Tributos | 9,74 | 9,90 | 13,03 | 10,78 | 10,75 | –0,2% |
| Financieros | 55,51 | 63,86 | 107,63 | 45,80 | 32,44 | –29,2% |
| **Total** | **5.273,83** | **5.273,97** | **5.610,20** | **4.898,36** | **4.785,32** | **–2,3%** |

Fuente: Grupo IBERIA.

**Tabla 1.5.18.** Cuenta de resultados de IBERIA (millones de euros)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Ingresos pasaje* | *4.222,90* | *4.324,92* | *4.234,15* | *3.359,13* | *3.609,80* | *7,5%* |
| *Ingresos carga* | *296,56* | *306,08* | *293,18* | *206,75* | *271,50* | *31,3%* |
| Total ingresos tráfico | 4.519,47 | 4.630,99 | 4.527,33 | 3.565,88 | 3.881,29 | 8,8% |
| Otros ingresos | 839,98 | 862,76 | 887,36 | 823,61 | 864,70 | 5,0% |
| **Total ingresos de explotación** | **5.359,45** | **5.493,75** | **5.414,69** | **4.389,50** | **4.745,99** | **8,1%** |
| Gastos operativos de explotación | 5.218,32 | 5.210,11 | 5.502,58 | 4.852,55 | 4.750,58 | –2,1% |
| *Resultados operacionales* | *141,13* | *283,64* | *–87,89* | *–463,06* | *–4,59* | *99,0%* |
| Resultados Financieros | 33,01 | 160,21 | 29,54 | 31,97 | 100,80 | 215,3% |
| *Resultados de explotación total* | *174,14* | *443,85* | *–58,35* | *–431,09* | *96,21* | *122,3%* |
| Resultados extraordinarios | 10,98 | 3,82 | 84,09 | –11,81 | –29,96 | –153,7% |
| *Resultados netos* | *185,12* | *447,67* | *25,74* | *–442,90* | *66,25* | *115,0%* |
| **Resultados netos después de impuestos** | **85,20** | **322,93** | **24,74** | **–281,17** | **62,70** | **122,3%** |

Fuente: Grupo IBERIA.

**Tabla 1.5.19.** Evolución de las tarifas aéreas regulares (clase turista, sólo ida) (euros) (1)

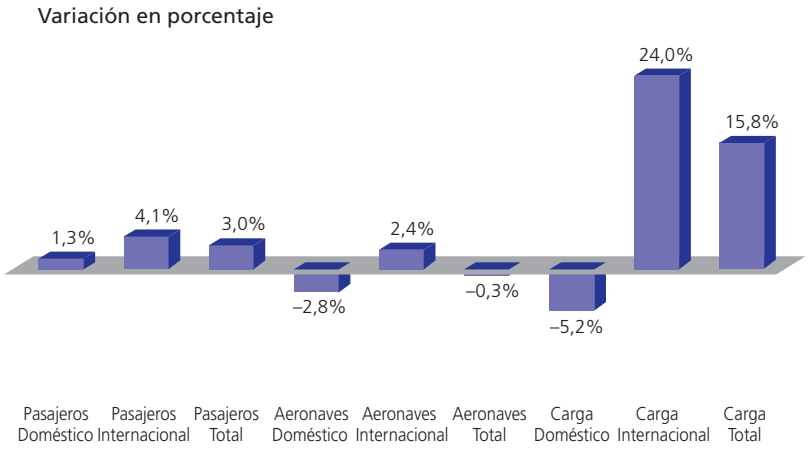
| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Madrid-Londres (2) | 677,0 | 793,0 | 825,0 | 841,0 | 841,0 | 0,0% |
| Madrid-Nueva York | 910,0 | 1.069,0 | 1.739,0 | 1.739,0 | 1.739,0 | 0,0% |
| Madrid-Lisboa | 280,0 | 289,0 | 311,0 | 338,0 | 324,0 | –4,1% |
| Madrid-Las Palmas | 359,0 | 399,0 | 469,0 | 498,0 | 505,0 | 1,4% |
| Madrid-Barcelona | 166,0 | 171,0 | 171,0 | 171,0 | 171,0 | 0,0% |
| Madrid-Palma de Mallorca | 218,0 | 244,0 | 298,0 | 320,0 | 327,0 | 2,2% |
| Tenerife-Las Palmas (3) | 52,0 | 54,0 | 56,0 | 60,0 | 60,0 | 0,0% |

(1) Dada la evolución de tarifas a lo largo del año, se especifican las correspondientes al inicio de la temporada de verano.
Desde el año 2000 los niveles tarifarios corresponden a las flexibles de la Compañía IBERIA, si bien estas rutas son operadas por otras Compañías con diferentes niveles tarifarios.
(2) Madrid-Londres: única tarifa disponible en ida (Clase Busines) de IBERIA.
(3) Tenerife-Las Palmas: ruta declarada Obligación de Servicio Público. Tarifa de referencia controlada por el Gobierno (Compañía BINTER).
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

## Gráfico 1.5.1. Tráfico en los aeropuertos españoles (año 2010)

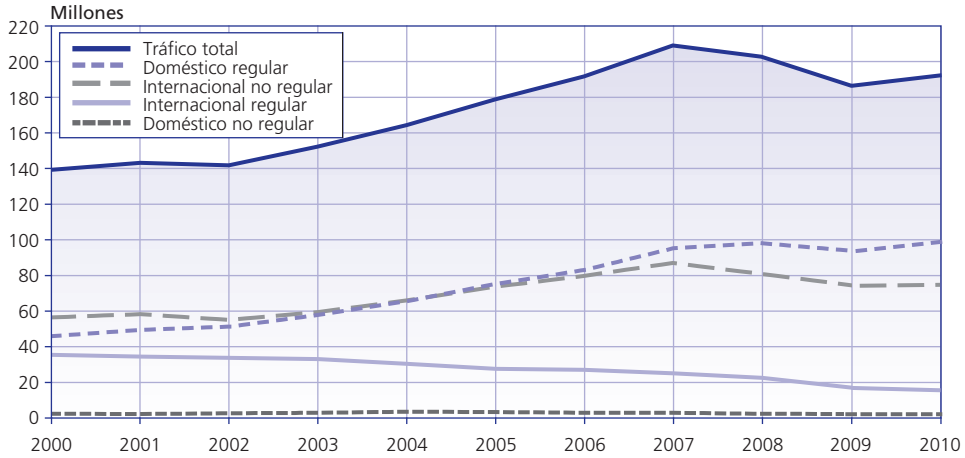
Nota: No se incluyen los pasajeros en tránsito directo internacional, ni en otras clases de tráfico ni en otros servicios.
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

**Gráfico 1.5.2.** Tráfico en los aeropuertos españoles (2010/2009)



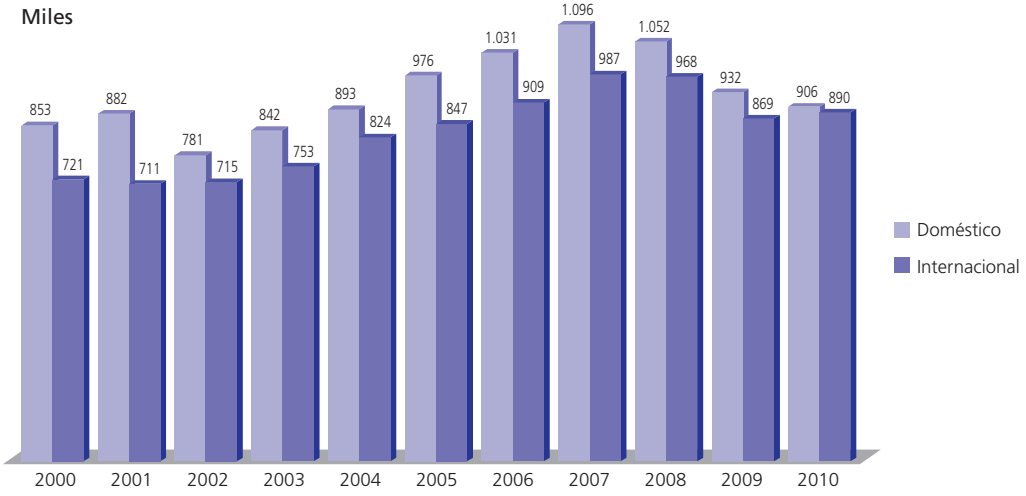

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

**Gráfico 1.5.3.** Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles



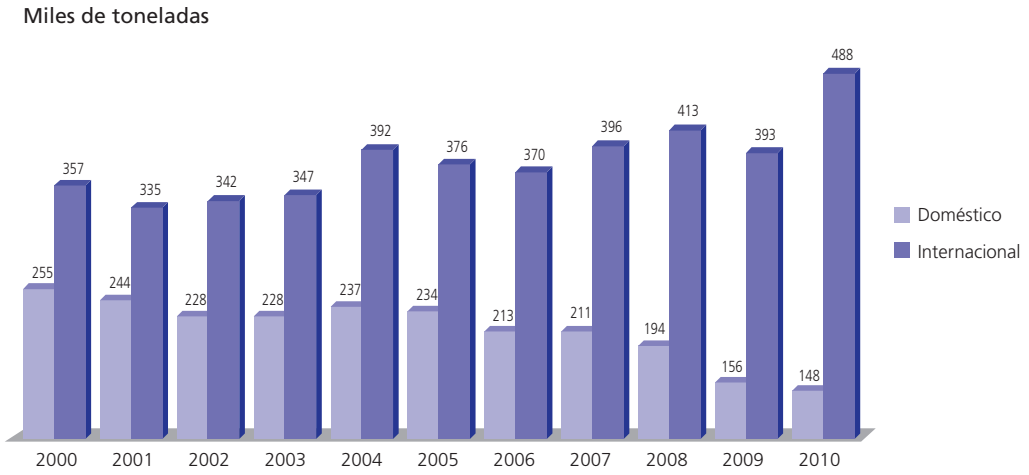

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

**Gráfico 1.5.4.** Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles (entradas más salidas)



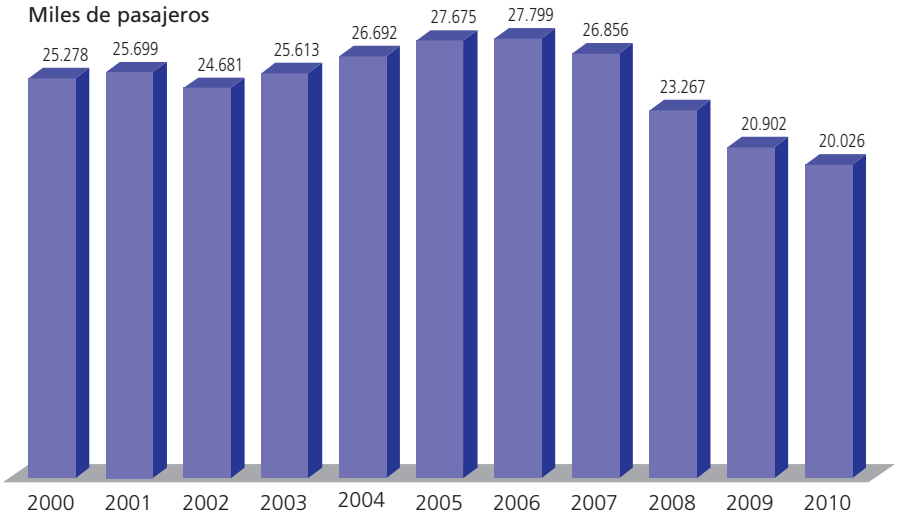

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

**Gráfico 1.5.5.** Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles (entradas más salidas)



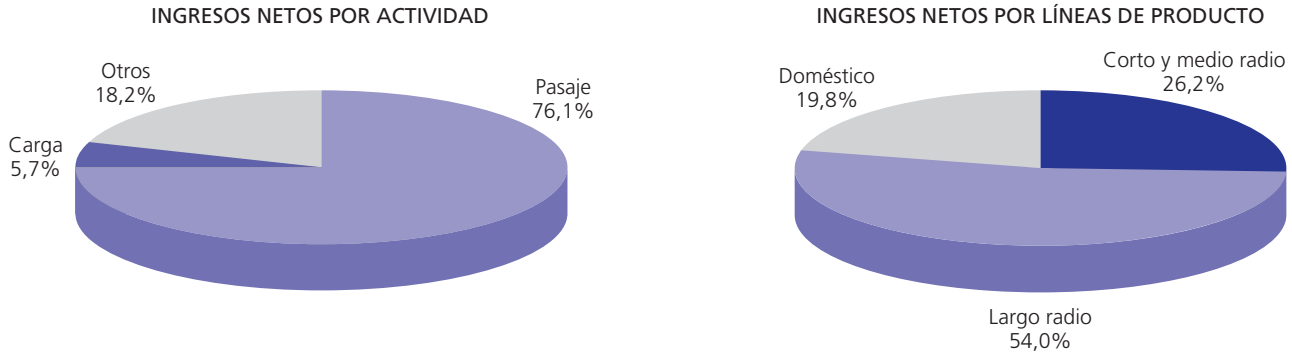

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

**Gráfico 1.5.6.** IBERIA. Tráfico de pasajeros



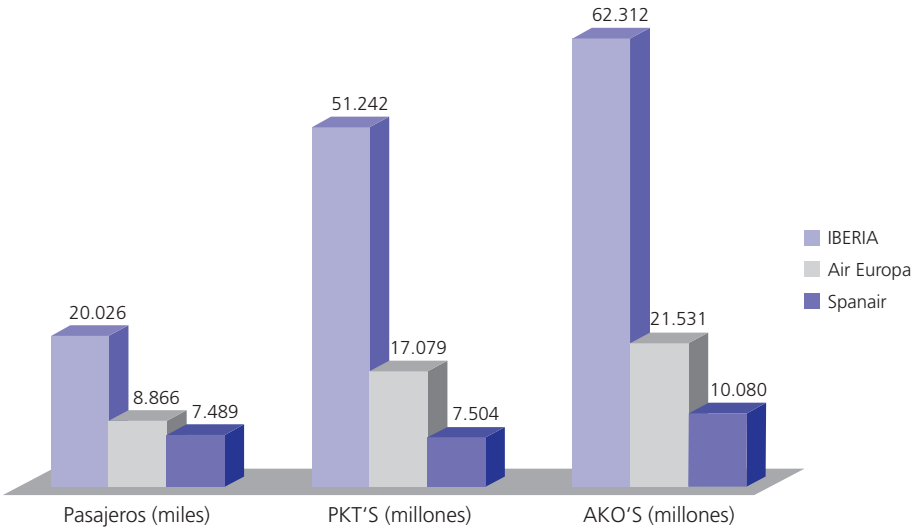

Fuente: Grupo IBERIA.

**Gráfico 1.5.7.** IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos (año 2010)




Fuente: Grupo IBERIA.

**Gráfico 1.5.8.** Parámetros de las compañías aéreas (año 2010)




Fuente: Grupo IBERIA, Air Europa y Spanair.

## 1.6. Seguridad en los transportes

El análisis de la seguridad en los diferentes modos de transporte constituye un problema complejo cuando se pretenden comparar tasas de accidentalidad. El primer índice a considerar en los estudios de seguridad es, con frecuencia, el recuento del número total de accidentes y víctimas ya sean éstas heridas o fallecidas pero, cuando se trata de establecer comparaciones intermodales, es preciso relacionar los accidentes y las víctimas con los indicadores de movilidad del transporte: viajero-kilómetro, número de trayectos por viajero y tiempo de exposición. Aun así, las interpretaciones pueden ser sesgadas, a favor o en contra de un modo, ya que los indicadores intermodales no son comparables entre sí. Si además se tienen en cuenta las particularidades y la fiabilidad de las estadísticas de los accidentes en cada modo, es difícil, cuando no imposible, la comparación cuantitativa de la seguridad en el conjunto de los transportes, tal como se analiza a continuación.

A lo largo de este capítulo se estudia la evolución de los accidentes, a través de los datos disponibles en cada caso, y se definen los indicadores de gravedad en cada uno de los modos.

### 1.6.1. La seguridad en el transporte por carretera

El reparto modal del transporte en España pone de manifiesto que el 90,5% de los viajeros-kilómetro y el 85,3% de las toneladas-kilómetro de mercancías utilizan la carretera. El vehículo privado constituye el elemento básico para el transporte de viajeros. A lo largo de 2010 se registraron, en nuestro país, 85.503 accidentes de tráfico con víctimas, resultando un total de 122.823 víctimas, de las cuales 2.478 resultaron muertas, 236 menos que en 2009. Las grandes pérdidas que generan estos accidentes hacen que las diferentes administraciones trabajen continua y coordinadamente para intentar reducir la accidentalidad en la carretera.

En 1976, El Consejo de Ministros aprobó la creación de la Comisión Nacional de Seguridad Vial, posteriormente remodelada en 1979 como Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial. Dicha Comisión tuvo a su cargo la redacción del Primer Plan Nacional de Seguridad Vial, para el año 1980. Desde entonces, cada año se elabora un plan, que desde 1985 incorpora los esfuerzos de Diputaciones, Ayuntamientos y Comunidades Autónomas. En noviembre de 2003 se aprobó por el Consejo de Ministros el nuevo Reglamento General de Circulación que incide en una serie de medidas coercitivas para lograr una circulación más segura, como la prohibición del uso de móviles, el uso obligatorio del chaleco reflectante, medidas para la circulación de ciclistas, pérdida definitiva del permiso de conducir por tres faltas muy graves, cursos de reciclaje…

Este Reglamento General de Circulación, fue modificado, así como otras normas en materia de tráfico, por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. La regulación del carné de conducir por puntos, que entró en vigor en julio de 2006, y la modificación al alza de la calificación de determinadas infracciones y sus correspondientes sanciones, contribuye a la reeducación y asunción de actitudes de respeto al derecho de la seguridad vial por parte de los conductores, y por lo tanto, a una disminución de la accidentalidad.

A esto se suma la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica el Código Penal en materia de seguridad vial, definiéndose con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y los relacionados con la seguridad vial. En el año 2009 se ha publicado el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo (BOE 8/6/2009) por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

Con fecha, 24 de noviembre de 2009, se publicó en el BOE la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

El objetivo principal de esta reforma de la Ley es mejorar la seguridad en las carreteras, evitando la impunidad de aquellos conductores que constantemente incumplen las normas.

Para ello, la ley introduce las siguientes medidas:

- Se abrevia el procedimiento sancionador, de forma que el conductor contra el que se formule una denuncia tendrá un plazo de veinte días bien para recurrir o bien para abonar la sanción. Si decide pagar la multa en el plazo de veinte días, la sanción le será rebajada en un 50 por ciento. Se eleva por tanto del 30% al 50% el descuento por pronto pago de las sanciones.
- Establece cuantías fijas para las sanciones: hasta 100 euros para las leves, 200 euros para las graves y 500 euros para las muy graves.
- Se unifican en todo el territorio las sanciones por exceso de velocidad que serán aplicables por todas las Administraciones.
- Se simplifica el cuadro de infracciones que detraen puntos con el fin de sancionar únicamente a las graves y muy graves.
- Se amplia de uno a cuatro años el plazo de prescripción de las sanciones pecuniarias.
- El importe de las sanciones económicas obtenido de las denuncias se destinará íntegramente a actuaciones en materia de seguridad vial, prevención de accidentes y ayudas a las víctimas.

La ley incluye nuevas infracciones graves, como la de programar el navegador conduciendo o que el titular de un vehículo permita que sea conducido por una persona que nunca ha obtenido el permiso de conducción.

Se introduce también un catálogo de infracciones muy graves como no instalar la señalización de obras o hacerlo incorrectamente, o conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radar (que impiden su correcto funcionamiento) con una sanción de 6.000 euros.

Desde el año 2000 se produce un descenso anual de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera, hasta el año 2003, donde se observa un crecimiento. En 2004 y 2005 volvieron a disminuir los valores y en el año 2006 se produce un nuevo incremento del 9,4 % en el número de accidentes y de un 7,5% en el número de víctimas. En el año 2007 el número de accidentes aumentó el 0,7% respecto al año anterior, pero el número de víctimas descendió un 0,8%. En 2008 y 2009 volvieron a descender tanto el número de accidentes como el número de víctimas con respecto al año anterior y en 2010 se observa un claro descenso en el número de accidentes –3,1% y en el número de víctimas –3,8%.

Los últimos estudios realizados sobre la causalidad de los accidentes en carretera indican que en torno al 80% de los mismos puede ser atribuido a fallos del conductor, y el resto a deficiencias de las infraestructuras y fallos del vehículo. Este hecho pone de manifiesto que las campañas destinadas a la prevención de accidentes deben abarcar aspectos relativos a la educación vial, en valores y actitudes, y a la mejora de las infraestructuras. El Plan Nacional de Seguridad Vial, establece un conjunto amplio de actuaciones que inciden directamente en la mejora de la educación vial de la infancia, adolescencia y juventud, sin olvidar a los adultos y personas mayores, ya que el hombre participa necesariamente en la circulación como peatón, como conductor o como pasajero de otro vehículo. Los programas de creación de infraestructuras incluyen la ampliación de la red de autopistas y autovías, la construcción de variantes de poblaciones y el acondicionamiento y la mejora de las condiciones de las vías existentes, así como la construcción de nuevas áreas de descanso.

El gráfico 1.6.1 recoge la evolución de estos datos en el periodo 2000-2010. En 2001 y 2002, se producen ligeros descensos en el número de accidentes. Durante 2003 el número de accidentes en carretera creció un 6%, y el de accidentes en zona urbana descendió un 2,1%. En 2004 disminuyeron las cifras, y en 2005 se produjo un nuevo descenso, 2,7% de accidentes en carretera y 3,3% en zona urbana. El año 2006 supuso un incremento, del 15,5% y del 4,1% respectivamente. En 2007 se produce un nuevo ascenso del número de accidentes en carretera del 1,2% y en zona urbana del 0,2% respecto al año anterior. En 2008 el número de accidentes en carretera descendió un 12% y en zona urbana un 2,7%. En 2009 se produce un nuevo descenso del número de accidentes en carretera del 6,9% y del 3,8% en zona urbana respecto del año anterior. La situación en 2010 refleja un descenso del número de accidentes en carretera del 4% y del 2,4% en zona urbana respecto del año anterior.

Sin embargo y a pesar de los esfuerzos, sigue siendo elevado el número de accidentes y víctimas en nuestras carreteras. La tabla 1.6.1 recoge los datos sobre la accidentalidad del transporte por carretera. La información se refiere únicamente a accidentes con víctimas, y es por lo tanto incompleta, ya que no se recogen aquellos accidentes, en los que sólo se producen daños materiales. En 2010 el valor total de accidentes ha disminuido un 3,1%, y el de víctimas ha disminuido un 3,8% con relación al año anterior.

En 1993 se modificó el concepto de muerto en accidente de circulación con el fin de unificar criterios en los países de la Unión Europea. Actualmente se define como muerto en accidente de circulación, a aquella persona que fallece a consecuencia de las lesiones sufridas en un accidente de circulación dentro de los 30 días siguientes al mismo. Antes de 1993, los muertos en accidente de circulación, eran aquellos que fallecían dentro de las 24 horas siguientes al suceso. Dada la imposibilidad de efectuar un seguimiento de 30 días a todas las víctimas de accidentes la Dirección General de Tráfico selecciona una muestra estratificada, de la cual se obtienen los coeficientes que se aplican a los heridos graves, para calcular el número de víctimas mortales.

Entre los condicionantes de la accidentalidad se encuentran: los vehículos, los conductores, la vía, la intensidad de la circulación automóvil, número de vehículos/km/año que sigue aumentando cada año en números absolutos, y la vigilancia, control y sanciones (intensificación de la vigilancia de la impregnación alcohólica en conductores, la velocidad inadecuada, la utilización de los cinturones de seguridad y de los cascos de protección).

Los accidentes se clasifican según el tipo de vías en que ocurren: carreteras en zona urbana o carreteras interurbanas. El análisis de los accidentes por tipo de vía refleja dos tendencias: la mayor accidentalidad de la zona urbana, en la que ocurren el 54,2% de los accidentes y el 49,7% de las víctimas, frente a la mayor gravedad de los accidentes en carreteras interurbanas, donde tienen lugar el 77,8% de las víctimas mortales. A partir del año 2000 se originó una reducción de los accidentes y de víctimas mortales en las carreteras urbanas, pero en el año 2006 el porcentaje de accidentes en este tipo de vías aumentó un 4,1% y en el año 2007 un 0,2%. Sin embargo, hay que destacar muy positivamente que estos accidentes han descendido un 2,7% en 2008, un 3,8% en 2009 y un 2,4% en 2010. También ha descendido el número de muertos, un 14,4% en 2008, un 7,9% en 2009 y un 5,8% en 2010.

Del mismo modo durante 2010 han descendido el número de accidentes en zona interurbana –4%, y el número de víctimas –5%. La gravedad de los accidentes en este tipo de vías también ha experimentado resultados positivos en el año 2010, de tal forma que el número de accidentes mortales descendió un 8,8%, y el de víctimas mortales un 9,5%.

Desde el punto de vista temporal, conviene recordar los siguientes hechos, contrastados año tras año:

— El 45% por ciento de los muertos se originan durante la noche y el crepúsculo, aunque el número de accidentes en este periodo es sensiblemente inferior.
— El 52 por ciento de los muertos se producen durante los festivos y sus días más próximos (anterior y siguiente).

Los tipos de accidentes ocurridos en 2010 en las carreteras españolas se recogen en la tabla 1.6.2. Se observan tres grandes grupos de siniestros; en el primer grupo se encuentran las colisiones entre vehículos en marcha, con un 55,5% de los accidentes con víctimas, en los que se producen el 40,6% de los fallecidos, el 44,8% de los heridos graves y un 62,6% de los leves; de estas colisiones, las más peligrosas siguen siendo las frontales y fronto-laterales. El segundo grupo engloba las salidas de la calzada, ya sean por la derecha o por la izquierda, con el 30,3% de víctimas mortales, el 26,8% de heridos graves y el 18,7% de heridos leves. El tercer grupo está formado por el atropello de personas, que constituyen el accidente más grave en zona urbana.

Si se analizan los índices de gravedad relativa, de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera, recogidos en la tabla 1.6.3, las conclusiones respecto al año 2010 son las siguientes:

— Por cada 1000 accidentes con víctimas, ocurren 1.578 víctimas en carretera y 1.317 en zona urbana, con un valor medio de 1.436. En carretera se observa una reducción continuada hasta el año 2009 en el que se produce un aumento del 0,2% respecto del año precedente, sin embargo en 2010 se recupera la tendencia anterior disminuyendo un 1,1%. También se produce una reducción en zona urbana hasta el año 2009 en el que existe un aumento del 1,2%. En 2010 se origina un descenso del 0,2 %.
— Por cada 1.000 accidentes con víctimas, los muertos, en 2010 son 49 en carretera y 12 en zona urbana, con un valor medio de 29. Estos índices han descendido un 6,5% respecto al año anterior.
— Los muertos por cada 1.000 víctimas, alcanzan a 31 en carretera y 9 en zona urbana, con un valor medio de 20, inferior al de 2009 en un 3,9%.

## 1.6.2. La seguridad en el transporte ferroviario

El Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General regula, en su Título III, la investigación de accidentes ferroviarios. Dicho Real Decreto emana de la obligada incorporación al derecho interno español de la directiva comunitaria 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios.

La Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios (CIAF) inicia su actividad el 11 de diciembre de 2007. Hasta ese momento era la Dirección General de Ferrocarriles la encargada de la investigación de accidentes, cumpliendo con las competencias que le atribuía el Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

Corresponde a la CIAF la investigación de los accidentes ferroviarios graves que se produzcan sobre la Red Ferroviaria de Interés General, así como la investigación en la misma de los demás accidentes e incidentes ferroviarios cuando así lo considere.

La CIAF es un órgano colegiado especializado, adscrito al Ministerio de Fomento que desde mayo de 2010 ha pasado a depender de la Secretaría General de Transportes.

La investigación de los accidentes ferroviarios tiene como finalidad determinar las causas de los mismos y las circunstancias en que se produjeron, con objeto de prevenirlos en un futuro. En ningún caso se ocupa de la determinación de la culpa o responsabilidad, y es independiente de cualquier investigación judicial.

Los datos correspondientes a la seguridad en el transporte ferroviario incluyen los accidentes ocurridos en vía ancha, correspondientes a los servicios prestados por RENFE Operadora, y en vía estrecha, que pertenecen a otros operadores ferroviarios. RENFE Operadora ha transportado durante 2010 el 92% de los viajeros-kilómetro, mientras que el resto lo ha hecho en vía estrecha. Las estadísticas de accidentes son muy diferentes en ambos tipos de servicio. Durante 2010 se ha registrado un aumento del número total de accidentes del 4,8% y un aumento en el número de víctimas, 62 frente a las 32 del pasado año. En los servicios de vía ancha, se observa un descenso en cuanto al número de accidentes, que ha pasado de 19 a 17 en 2010, y en los servicios de vía estrecha un aumento del 17%. El número de víctimas ha aumentado en los servicios prestados por RENFE Operadora y en los servicios de vía estrecha. En la tabla 1.6.4 se recogen los datos correspondientes a los accidentes en el transporte ferroviario, distinguiendo por un lado los servicios prestados por RENFE Operadora y por otro el conjunto de ferrocarriles de vía estrecha.

La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario se recoge en la tabla 1.6.5. En los trenes que circulan por vía ancha, las causas principales de los accidentes han sido la imprudencia de extraños o de viajeros, con una proporción del 41,18% respecto al total, mientras que en los trenes que circulan por vía estrecha, la causa principal corresponde a las recogidas en el apartado «Ajenas» con un 74,07% de los siniestros. Esta diferencia puede explicarse por la desigualdad de criterios que se aplican en ambas evaluaciones.

Los índices referidos a la gravedad relativa de los accidentes en el transporte ferroviario se recogen en la tabla 1.6.6, en la que son de destacar las siguientes reflexiones:

— El número de víctimas por cada 1.000 accidentes con víctimas es de 882 en vía ancha y de 1.741 en vía estrecha, lo cual supone un aumento respecto al año 2009. El número de muertos por cada 1.000 accidentes con víctimas también ha aumentado.
— El número de muertos por cada 1.000 víctimas ha aumentado un 6,6% para vía ancha y ha disminuido un 32% para vía estrecha respecto al año anterior.
— Las estadísticas nos indican que tanto en vía ancha como en vía estrecha han aumentado el número de víctimas y el número de muertos. Es importante recordar que debido al bajo número de accidentes que se producen en ese modo de transporte, las variaciones interanuales se ven muy afectadas por la concurrencia de accidentes de importancia a lo largo de un año.

### 1.6.3. La seguridad en el transporte marítimo

El interés de la Administración española por la seguridad del transporte marítimo ha sido creciente en los últimos años. En 1989, comenzó el Primer Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la Contaminación y se organizó un Sistema de Salvamento Marítimo, que hasta 1993 resolvió las emergencias que se presentaron. En 1994 se inicia el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino para el periodo 1994-1997; y en 1998 se aprobó el Plan de Salvamento Marítimo para el periodo 1998-2001.

El 12 de julio de 2002, fue aprobado por Consejo de Ministros el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y la Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino 2002-2005, que partiendo de la experiencia adquirida durante el periodo de vigencia del anterior Plan (1998-2001), pretendía una mayor coordinación y desarrollo de los medios utilizados, mejorando y potenciando las estructuras, procedimientos y medios existentes, para seguir desarrollando la política en materia de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino.

El Plan de 12 de julio de 2002 se destinó a cubrir los siguientes objetivos básicos: coordinar la actuación de los distintos elementos capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación en la mar, pertenecientes a las distintas Administraciones, así como a Instituciones Públicas y Privadas; implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de las costas españolas mediante el establecimiento de centros coordinadores regionales y locales; y, potenciar las estructuras, procedimientos y medios existentes, así como formar al personal especializado en la dirección de operaciones, para impulsar la política de salvamento y lucha contra la contaminación en ese medio. Los mismos objetivos tenía el nuevo Plan para el cuatrienio 2006/2009, aprobado por el Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006.

El 20 de agosto de 2010 el Consejo de Ministros aprobó el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino 2010-2018. El plan, diseñado en consonancia con los objetivos de la política marítima de la UE, cuenta con una dotación de 1.690,5 millones de euros, revisable en 2013 en función de las necesidades operativas del momento. El nuevo Plan 2010-2018, que se centra en reforzar la prevención y afianzar el sistema de salvamento existente, persigue los siguientes objetivos:

- Se potencia el ejercicio de la acción penal contra los causantes de hechos contaminantes.
- Afianza el desarrollo de un sólido sistema de respuesta ante las emergencias.
- Crea un nuevo marco de relación institucional basado en la concertación y cooperación a nivel internacional, nacional y autonómico.
- Establecimiento definitivo de los principios fundamentales que han de regir la investigación de accidentes.

En relación a la navegación de recreo, el 28 de abril de 2003, se publicó la Orden 1144/2003 del Ministerio de Fomento por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios y navegación y prevención de vertidos por aguas sucias que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo. Se trata de establecer con carácter obligatorio un equipo de seguridad con determinadas características.

Con fecha 26 de noviembre de 2010, el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. Esta nueva norma modifica la existente con el objetivo de transponer la Directiva de la Unión Europea sobre esta materia.

De esta forma, España cumple a tiempo con su obligación de transponer la Directiva 2009/17/CE, integrada en el Tercer Paquete de Seguridad Marítima impulsado por la Unión Europea. La norma implanta y utiliza los avances técnicos en el sistema comunitario y, además, compatibiliza la libertad de navegación con la protección de la seguridad y la preservación del medio ambiente.

El nuevo Real Decreto hace especial referencia a la regulación de los aspectos relativos a las decisiones a adoptar en el caso de los buques necesitados de asistencia y a los lugares de refugio. A continuación se detallan algunos de los aspectos más relevantes e innovadores:

- La toma de decisiones respecto a los buques necesitados de asistencia corresponde al Director General de la Marina Mercante, que estará asistido por un comité técnico.
- Se procederá a la elaboración de planes para la acogida de buques necesitados de asistencia con el fin de evitar o minimizar los riesgos. Estos planes se confeccionarán previa consulta de los sectores afec-

tados, informe de Puertos del Estado, y con fundamento en las Resoluciones de la Organización Marítima Internacional relativas a esta materia.

- Se sigue regulando la constitución de una garantía financiera para responder, en cualquier cuantía, a las reclamaciones de indemnización por los posibles daños contra el medio ambiente costero o instalaciones portuarias.

No obstante, por decisión del Consejo de Ministros de la UE y establecido así en la Directiva comunitaria, la existencia de garantía ya no será requisito imprescindible para acceder a un puerto refugio. A partir de ahora será un elemento más para que los Estados miembros procedan a la evaluación global de la situación y autoricen o no la entrada de un buque en un lugar de refugio. De esta forma, se evita que un Estado descarte acoger a un buque exclusivamente porque éste carezca de garantía.

En relación a los buques de pasaje que realizan travesías entre puertos españoles. En el año 2004, se publicó el Real Decreto 209/2004, de 6 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles. Esta norma estará vigente hasta el 29 de junio de 2011, fecha de entrada en vigor del Real Decreto 457/2011, de 1 de abril, por el que se modifica el Real Decreto anterior.

La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), adscrita a la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, es el órgano colegiado encargado de realizar la investigación de los accidentes e incidentes marítimos producidos en o por buques civiles españoles, o en o por buques civiles extranjeros cuando se produzcan dentro de las aguas interiores o en el mar territorial español, así como de los que ocurran fuera del mar territorial español cuando España tenga intereses de consideración.

La investigación tiene un carácter exclusivamente técnico, su fin último es establecer las causas técnicas que lo produjeron y formular recomendaciones que permitan la prevención de futuros accidentes e incidentes, no estando dirigida en ningún momento a determinar ni establecer culpa o responsabilidad de tipo alguno.

Los resultados de la investigación se plasman en un informe que contempla la información actual en relación con el accidente o incidente, un análisis de la misma, unas conclusiones y unas recomendaciones en materia de seguridad. Estas recomendaciones constituyen el medio que se considera más adecuado para proponer medidas que permitan aumentar la seguridad marítima.

La CIAIM cuenta con personal y medios propios adecuados para el desarrollo de su actividad, así como con la colaboración puntual de organismos y asesores técnicos especialistas.

Las cifras referentes a la seguridad del transporte marítimo, incluyen la totalidad de la navegación comercial de carga y pasaje, así como una parte de la navegación de pesca y recreo. El derecho marítimo clasifica los siniestros de los buques, en hundimientos, averías y accidentes. Se definen además, los diferentes conceptos relativos a las contaminaciones. Las estadísticas sobre accidentes, afectados y rescatados se recogen en la tabla 1.6.7. El número total de siniestros ha disminuido en un 5,9%, registrándose un descenso del 5,8% en el número total de afectados y del 6,4% en relación a los rescatados en accidentes marítimos. Los accidentes en buques pesqueros han descendido en un 24,2% respecto a 2009. También descendieron los accidentes en embarcaciones de recreo, que lo hicieron en un 3,9%, al contrario de lo ocurrido con los accidentes en buques mercantes, que crecieron el 15%,.

Los datos de accidentes ocurridos en buques españoles y extranjeros en zonas SAR de responsabilidad española, así como los accidentes de buques españoles en otras zonas SAR, de todo tipo y tonelaje, con víctimas y sin ellas, se recogen en la tabla 1.6.8. A lo largo de 2010 se produjeron un total de 3 accidentes con víctimas, con un total de 8 víctimas, aumentando el número de accidentes y el número de victimas respecto del año 2009. Estos accidentes han ocurrido en su totalidad en embarcaciones de recreo.

Con respecto a los accidentes sin víctimas, se observa un aumento en el número de accidentes y en el número de personas rescatadas respecto al año 2009. Así, en 2010 se han producido un total de 1.670 accidentes, rescatándose cinco personas que navegaban en embarcaciones de recreo.

La tabla 1.6.9. recoge la estadística relativa al número de buques que sufrieron accidentes con víctimas y sin ellas en los años 2008 a 2010. En 2010 se han registrado un total de 18 accidentes con victimas, cifra superior a la del año pasado, con 17 accidentes; el número de victimas, 31, no ha experimentado variación alguna respecto del año 2009. La mayor parte de los accidentes con victimas han ocurrido en embarcaciones de recreo, con 11 accidentes y 16 víctimas.

En cuanto al número de accidentes sin víctimas, en 2010 se registra un descenso en el número de accidentes y en el número de personas rescatadas.

Es importante destacar que las estadísticas que se reproducen no recogen la totalidad de los accidentes en buques de pesca, ni en embarcaciones de recreo. Estas últimas sufren, en general, un número de siniestros muy superior al que registra la flota mercante. Este hecho hace que la comparación con los otros modos, especialmente el aéreo, ofrezca ciertas dificultades.

### 1.6.4. La seguridad en el transporte aéreo

Para la evaluación de la seguridad en el transporte aéreo se tienen en cuenta la totalidad de los movimientos de aeronaves, tanto de aviación comercial como de aviación general. De ahí la dificultad en las comparaciones de

accidentalidad con otros modos, que sólo contabilizan los accidentes si hay víctimas. Cuando se habla de aviación comercial, se hace referencia a las actividades propias del transporte de pasajeros y mercancías; este tipo de transporte se realiza bajo estrictos controles de seguridad en todas sus fases, que responden a una normativa de carácter internacional. La aviación general, en particular la de turismo y deportiva, registra un número de accidentes superior al de la aviación comercial.

El desarrollo tecnológico en el sector aeronáutico y la progresiva liberalización del transporte aéreo están contribuyendo a un aumento importante de la circulación aérea. Como se observa en la tabla 1.6.10, el número de accidentes desde 2006 ha ido disminuyendo hasta el año 2009, sin embargo en el año 2010 éstos se incrementan respecto al año anterior en un 200%. El número de víctimas varía en su evolución de un año a otro. El pico más alto se observa en el año 2008 con 185 víctimas que fue debido al accidente aéreo que tuvo lugar en Barajas el 20 de agosto de 2008 dejando 154 muertos.

Las tablas 1.6.11 a 1.6.14 resumen las estadísticas de estos accidentes atendiendo a los criterios de OACI, diferenciando las aeronaves por su peso máximo al despegue (MTOW) y los tipos de explotación: comercial, otros explotadores, privadas y deportivas.

La Ley 21/2003, de 7 de Julio, de Seguridad Aérea (publicada en el B.O.E. del 8 de Julio de 2003) regula en su Título II la investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil. Como se indica en su Preámbulo, esta Ley refuerza la independencia del órgano colegiado encargado de efectuar las investigaciones, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, que está adscrito orgánicamente al Ministerio de Fomento.

También se dota a la función investigadora de un régimen jurídico específico al objeto de preservar su auténtica finalidad, que consiste en la determinación de las causas de los accidentes e incidentes de aviación civil y la mejora de la seguridad aérea, pero no el establecimiento de la culpa o responsabilidad de los mismos. Finalmente, se acentúa el carácter reservado de la información utilizada en las investigaciones.

El 8 de febrero de 2008 el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, norma básica de referencia de la misma donde se recoge su régimen jurídico, organización, objetivos y funciones, y se determina su creación.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), queda así constituida como un organismo público regulado por la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias Estatales para la mejora de los servicios públicos, con personalidad jurídica diferenciada respecto a la del Estado, con patrimonio y tesorería propios y autonomía de gestión y funcional, dentro de los límites establecidos por la Ley 28/2006, de 18 de julio y su Estatuto.

Con la puesta en funcionamiento de AESA se consagra un nuevo modelo de gestión que se caracteriza por un desdoblamiento de la autoridad aeronáutica española, que queda en adelante conformada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), y donde la Agencia se subroga en buena parte de las competencias ejercidas hasta la fecha por la Dirección General de Aviación Civil.

Durante el año 2010, el Gobierno, a iniciativa del Ministerio de Fomento, ha adoptado una serie de actuaciones dirigidas a mejorar la seguridad aérea, destacan las siguientes:

Real Decreto 1133/2010 de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS). (Boletín Oficial del Estado número 303, de 14 de diciembre de 2010).

Real Decreto 1001/2010 de 5 de agosto, por el que se establecen normas de seguridad aeronáutica en relación con los tiempos de actividad y los requisitos de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo. (Boletín Oficial del Estado número 190, de 6 de agosto de 2010).

Real Decreto 629/2010 de 14 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, con el fin de modificar la composición de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. (Boletín Oficial del Estado número 134, de 2 de junio de 2010).

## Tabla 1.6.1. Accidentes con víctimas en el transporte por carretera (1)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *En carretera* | | | | | | |
| **Número de accidentes** | **49.221** | **49.820** | **43.831** | **40.789** | **39.174** | **–4,0%** |
| Mortales | 2.601 | 2.415 | 1.928 | 1.696 | 1.547 | –8,8% |
| Con heridos | 46.620 | 47.405 | 41.903 | 39.093 | 37.627 | –3,8% |
| **Número de víctimas** | **80.436** | **79.870** | **69.765** | **65.058** | **61.817** | **–5,0%** |
| Muertos (1) | 3.367 | 3.082 | 2.466 | 2.130 | 1.928 | –9,5% |
| *Peatones* | *317* | *287* | *236* | *201* | *193* | *–4,0%* |
| *Conductores* | *2.203* | *2.054* | *1.626* | *1.433* | *1.278* | *–10,8%* |
| *Pasajeros* | *847* | *741* | *604* | *496* | *457* | *–7,9%* |
| Heridos | 77.069 | 76.788 | 67.299 | 62.928 | 59.889 | –4,8% |
| *Peatones* | *1.235* | *1.236* | *1.088* | *1.046* | *1.025* | *–2,0%* |
| *Conductores* | *47.410* | *48.146* | *42.415* | *39.411* | *37.621* | *–4,5%* |
| *Pasajeros* | *28.424* | *27.406* | *23.796* | *22.471* | *21.243* | *–5,5%* |
| *En zona urbana* | | | | | | |
| **Número de accidentes** | **50.576** | **50.688** | **49.330** | **47.462** | **46.329** | **–2,4%** |
| Mortales | 518 | 542 | 457 | 421 | 406 | –3,6% |
| Con heridos | 50.058 | 50.146 | 48.873 | 47.041 | 45.923 | –2,4% |
| **Número de víctimas** | **67.118** | **66.474** | **64.282** | **62.622** | **61.006** | **–2,6%** |
| Muertos (1) | 737 | 741 | 634 | 584 | 550 | –5,8% |
| *Peatones* | *296* | *304* | *266* | *269* | *278* | *3,3%* |
| *Conductores* | *366* | *371* | *303* | *259* | *233* | *–10,0%* |
| *Pasajeros* | *75* | *66* | *65* | *56* | *39* | *–30,4%* |
| Heridos | 66.381 | 65.733 | 63.648 | 62.038 | 60.456 | –2,6% |
| *Peatones* | *9.918* | *9.602* | *9.556* | *9.371* | *9.427* | *0,6%* |
| *Conductores* | *41.033* | *41.353* | *40.043* | *38.582* | *37.505* | *–2,8%* |
| *Pasajeros* | *15.430* | *14.778* | *14.049* | *14.085* | *13.524* | *–4,0%* |
| **Totales** | | | | | | |
| **Número de accidentes** | **99.797** | **100.508** | **93.161** | **88.251** | **85.503** | **–3,1%** |
| **Número de víctimas** | **147.554** | **146.344** | **134.047** | **127.680** | **122.823** | **–3,8%** |

(1) El cómputo de muertos se realiza a 30 días.
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

## Tabla 1.6.2. Tipos de accidentes y su distribución por vías (año 2010) (1)

| Tipo de accidente | Total general | | | | | En carretera | | | | | En zona urbana | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Accidentes con víctimas | | Víctimas | | | Accidentes con víctimas | | Víctimas | | | Accidentes con víctimas | | Víctimas | | |
| | Total | Mortales | Muertos | Heridos graves | Heridos leves | Total | Mortales | Muertos | Heridos graves | Heridos leves | Total | Mortales | Muertos | Heridos graves | Heridos leves |
| Colisión de vehículos en marcha | 47.459 | 757 | 1.005 | 5.369 | 67.797 | 18.559 | 672 | 873 | 3.525 | 29.123 | 28.900 | 85 | 132 | 1.844 | 38.674 |
| Colisión vehículo-obstáculo en calzada | 2.739 | 61 | 76 | 355 | 3.132 | 915 | 37 | 46 | 161 | 1.049 | 1.824 | 24 | 30 | 194 | 2.083 |
| Atropello de personas | 9.961 | 352 | 449 | 1.939 | 9.016 | 995 | 153 | 179 | 348 | 630 | 8.966 | 199 | 270 | 1.591 | 8.386 |
| Atropello de animales | 366 | 6 | 8 | 46 | 430 | 332 | 6 | 8 | 40 | 397 | 34 | 0 | 0 | 6 | 33 |
| Vuelco en calzada | 3064 | 52 | 66 | 461 | 3.008 | 1.552 | 39 | 48 | 300 | 1.490 | 1.512 | 13 | 18 | 161 | 1.518 |
| Salida de calzada (izquierda) | 5.796 | 279 | 327 | 1.234 | 6.693 | 5.351 | 255 | 301 | 1.136 | 6.251 | 445 | 24 | 26 | 98 | 442 |
| Salida de calzada (derecha) | 11.779 | 350 | 425 | 1.985 | 13.546 | 10.026 | 318 | 389 | 1.792 | 11.618 | 1.753 | 32 | 36 | 193 | 1.928 |
| Otro tipo de accidente | 4.339 | 96 | 122 | 606 | 4.728 | 1.444 | 67 | 84 | 340 | 1.689 | 2.895 | 29 | 38 | 266 | 3.039 |
| **Total** | **85.503** | **1.953** | **2.478** | **11.995** | **108.350** | **39.174** | **1.547** | **1.928** | **7.642** | **52.247** | **46.329** | **406** | **550** | **4.353** | **56.103** |

(1) El cómputo de muertos se realiza a 30 días.
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

**Tabla 1.6.3.** Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera (1)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Víctimas por 1.000 accidentes con víctimas* | | | | | | |
| En carretera | 1.634 | 1.603 | 1.592 | 1.595 | 1.578 | –1,1% |
| En zona urbana | 1.327 | 1.311 | 1.303 | 1.319 | 1.317 | –0,2% |
| **Valor medio total** | **1.479** | **1.456** | **1.439** | **1.447** | **1.436** | **–0,7%** |
| *Muertos por 1.000 accidentes con víctimas* | | | | | | |
| En carretera | 68 | 62 | 56 | 52 | 49 | –5,4% |
| En zona urbana | 15 | 15 | 13 | 12 | 12 | –1,1% |
| **Valor medio total** | **41** | **38** | **33** | **31** | **29** | **–6,5%** |
| *Muertos por 1.000 víctimas* | | | | | | |
| En carretera | 42 | 39 | 35 | 33 | 31 | –5,5% |
| En zona urbana | 11 | 11 | 10 | 9 | 9 | 0,2% |
| **Valor medio total** | **28** | **26** | **23** | **21** | **20** | **–3,9%** |

(1) El cómputo de muertos se realiza a 30 días.
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

**Tabla 1.6.4.** Accidentes de circulación en el transporte ferroviario

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|
| A. Vía Ancha | | | | | |
| Número de accidentes | 19 | 24 | 29 | 19 | 17 |
| Número de víctimas | 32 | 14 | 13 | 10 | 15 |
| *Muertos* | 17 | 8 | 10 | 5 | 8 |
| *Heridos* | 15 | 6 | 3 | 5 | 7 |
| *Imputables a RENFE Operadora* | | | | | |
| Número de accidentes | 9 | 13 | 15 | 8 | 6 |
| Número de víctimas | 23 | 3 | 2 | 0 | 0 |
| Muertos | 9 | 3 | 1 | 0 | 0 |
| Heridos | 14 | | 1 | 0 | 0 |
| *No imputables a RENFE Operadora* | | | | | |
| Número de accidentes | 10 | 11 | 14 | 11 | 11 |
| Número de víctimas | 9 | 11 | 11 | 10 | 15 |
| *Muertos* | 8 | 5 | 9 | 5 | 8 |
| *Heridos* | 1 | 6 | 2 | 5 | 7 |
| B. Vía Estrecha | | | | | |
| Número de accidentes | 28 | 52 | 20 | 23 | 27 |
| Número de víctimas | 112 | 27 | 10 | 22 | 47 |
| *Muertos* | 52 | 14 | 2 | 11 | 16 |
| *Heridos* | 60 | 13 | 8 | 11 | 31 |
| C. Total (A + B) | | | | | |
| **Número de accidentes** | **47** | **76** | **49** | **42** | **44** |
| **Número de víctimas** | **144** | **41** | **23** | **32** | **62** |
| ***Muertos*** | ***69*** | ***22*** | ***12*** | ***16*** | ***24*** |
| ***Heridos*** | ***75*** | ***19*** | ***11*** | ***16*** | ***38*** |

Fuente: ADIF y otros, FEVE y C. A. de Cataluña, C. A. del País Vasco, C. A. de Valencia y C. A. de las Illes Balears.

**Tabla 1.6.5.** La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario

| Causas de los accidentes | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Vía Ancha (total accidentes)** | **19** | **24** | **29** | **19** | **17** | **–10,5%** |
| Fallo humano | 3 | 4 | 3 | 1 | 4 | 300,0% |
| Fallo del material (motor, móvil y fijo) | 6 | 9 | 12 | 7 | 4 | –42,9% |
| Imprudencia de extraños o de viajeros | 9 | 8 | 12 | 10 | 7 | –30,0% |
| Atentados | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | – |
| Otras causas | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 100,0% |
| **Vía Estrecha (total accidentes)** | **28** | **52** | **20** | **23** | **27** | **17,4%** |
| Fallo humano | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | –20,0% |
| Fallo del material (motor, móvil y fijo) | 2 | 4 | 3 | 2 | 0 | –100,0% |
| Ajenas | 22 | 44 | 11 | 15 | 20 | 33,3% |
| Desconocidas | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | – |
| **Total accidentes** | **47** | **76** | **49** | **42** | **44** | **4,76%** |

Fuente: ADIF y otros, FEVE y la C.A. de Cataluña, C.A. del País Vasco, C.A. de Valencia y C.A. de las Illes Balears.

**Tabla 1.6.6.** Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte ferroviario

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|
| *Víctimas por 1.000 accidentes con víctimas* | | | | | |
| Vía ancha | 1.684 | 583 | 448 | 526 | 882 |
| Vía estrecha | 4.000 | 519 | 500 | 957 | 1.741 |
| **Valor medio total** | **3.064** | **539** | **469** | **761** | **1.409** |
| *Muertos por 1.000 accidentes con víctimas* | | | | | |
| Vía ancha | 894 | 333 | 345 | 263 | 471 |
| Vía estrecha | 1.857 | 269 | 100 | 478 | 593 |
| **Valor medio total** | **1.468** | **289** | **245** | **381** | **545** |
| *Muertos por 1.000 víctimas* | | | | | |
| Vía ancha | 531 | 571 | 769 | 500 | 533 |
| Vía estrecha | 464 | 519 | 200 | 500 | 340 |
| **Valor medio total** | **479** | **537** | **522** | **500** | **387** |

Fuente: ADIF y otros, FEVE y los Ferrocarriles de la C.A. de Cataluña, C.A. del País Vasco, C.A. de Valencia y C.A. de las Illes Balears.

**Tabla 1.6.7.** Resumen de accidentes marítimos

| Concepto | 2008 | 2009 | 2010 | 10/09 |
|---|---|---|---|---|
| **Total accidentes** | **448** | **393** | **370** | –5,9% |
| Buques pesqueros | 59 | 66 | 50 | –24,2% |
| Buques mercantes | 25 | 20 | 23 | 15,0% |
| Embarcaciones de recreo | 320 | 282 | 271 | –3,9% |
| Otros | 44 | 25 | 26 | 4,0% |
| **Total afectados** | **64** | **52** | **49** | **–5,8%** |
| Muertos | 22 | 17 | 12 | –29,4% |
| Desaparecidos | 24 | 11 | 17 | 54,5% |
| Heridos | 18 | 24 | 20 | –16,7% |
| **Total rescatados** | **312** | **298** | **279** | **–6,4%** |
| Heridos | 18 | 24 | 20 | –16,7% |
| Ilesos | 294 | 274 | 259 | –5,5% |

Fuente: SASEMAR. Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.6.8.** Número de buques averiados (a la deriva). Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo

| Tipos de accidente | 2008 (2) | | 2009 (2) | | 2010 (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Número de accidentes | Número de víctimas (1) | Número de accidentes | Número de víctimas (1) | Número de accidentes | Número de víctimas (1) |
| | | | Con víctimas | | | |
| **Buque a la deriva** | **1** | **2** | **2** | 6 | 3 | 8 |
| Buques mercantes | | | | | | |
| Buques pesqueros | | | | | | |
| Embarcaciones de recreo | 1 | 2 | 2 | 6 | 3 | 8 |
| **Tipos de accidente** | **Número de accidentes** | **Personas rescatadas** | **Número de accidentes** | **Personas rescatadas** | **Número de accidentes** | **Personas rescatadas** |
| | | | Sin víctimas | | | |
| **Buque a la deriva** | **1.615** | **3** | **1.666** | **1** | **1.670** | **5** |
| Buques mercantes | 137 | 0 | 122 | 0 | 154 | 0 |
| Buques pesqueros | 236 | 0 | 289 | 0 | 254 | 0 |
| Embarcaciones de recreo | 1.154 | 3 | 1.160 | 1 | 1.169 | 5 |
| **Otros tipos** | 88 | 0 | 95 | 0 | 93 | 0 |

Los datos se refieren a accidentes de buques nacionales y extranjeros en zonas SAR de responsabilidad española, así como a accidentes de buques nacionales en otras zonas SAR, de todo tipo y tonelaje.
(1) Es el total de muertos, desaparecidos y heridos.
(2) Rescatados ilesos en buques a la deriva: 294 en 2008 y 252 en 2009 y 151 en 2010.
Fuente: SASEMAR. Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.6.9.** Número de buques accidentados. Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo

| Tipos de accidente | 2008 (1) | | 2009 (1) | | 2010 (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Número de accidentes | Número de víctimas (2) | Número de accidentes | Número de víctimas (2) | Número de accidentes | Número de víctimas (2) |
| Con víctimas | | | | | | |
| Abordaje | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Buques mercantes | | | | | | |
| Buques pesqueros | | | | | | |
| Embarcaciones de recreo | | | | | | |
| Otros | | | | | | |
| Incendio | 3 | 11 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Buques mercantes | 2 | 10 | 1 | 1 | | |
| Buques pesqueros | | | | | | |
| Embarcaciones de recreo | 1 | 1 | | | | |
| Otros | | | | | | |
| Varada | 0 | 0 | 2 | 9 | 2 | 2 |
| Buques mercantes | | | 1 | 8 | | |
| Buques pesqueros | | | 1 | 1 | | |
| Embarcaciones de recreo | | | | | 2 | 2 |
| Otros | | | | | | |
| Vía de agua | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Buques mercantes | | | 1 | 1 | | |
| Buques pesqueros | | | | | | |
| Embarcaciones de recreo | 1 | 2 | | | | |
| Otros | | | | | | |
| Hundimiento | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 7 |
| Buques mercantes | | | | | | |
| Buques pesqueros | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 |
| Embarcaciones de recreo | | | 1 | 1 | 2 | 2 |
| Otros | 1 | 1 | | | 1 | 2 |
| Otros tipos | 18 | 39 | 10 | 17 | 12 | 22 |
| Buques mercantes | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| Buques pesqueros | 7 | 24 | 2 | 2 | 3 | 5 |
| Embarcaciones de recreo | 8 | 12 | 8 | 15 | 7 | 12 |
| Otros | 3 | 3 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| Totales | 24 | 54 | 17 | 31 | 18 | 31 |
| *Buques mercantes* | *2* | *10* | *3* | *10* | *1* | *2* |
| *Buques pesqueros* | *8* | *25* | *5* | *5* | *4* | *8* |
| *Embarcaciones de recreo* | *10* | *12* | *9* | *16* | *11* | *16* |
| *Otros* | *4* | *4* | *0* | *0* | *2* | *5* |

| Tipos de accidente | Número de accidentes | Personas rescatadas | Número de accidentes | Personas rescatadas | Número de accidentes | Personas rescatadas |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Sin víctimas | | | | | | |
| Accidentes | 424 | 10 | 376 | 21 | 352 | 13 |
| Buques mercantes | 23 | 1 | 17 | 5 | 22 | 0 |
| Buques pesqueros | 51 | 0 | 61 | 2 | 46 | 0 |
| Embarcaciones de recreo | 310 | 8 | 273 | 14 | 260 | 11 |
| Otros | 40 | 1 | 25 | 0 | 24 | 2 |

Los datos se refieren a accidentes de buques nacionales y extranjeros en zonas SAR de responsabilidad española, así como a accidentes de buques nacionales en otras zonas SAR, de todo tipo y tonelaje.
(1) Rescatados ilesos: 294 en 2008, 274 en 2009 y 259 en 2010.
(2) Es el total de muertos, desaparecidos y heridos.
Fuente: SASEMAR. Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

## Tabla 1.6.10. Accidentes con víctimas mortales en el transporte aéreo (1) (2)

| Concepto | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|
| Número de accidentes | 16 | 8 | 5 | 4 | 12 |
| Número de víctimas | 41 | 14 | 185 | 9 | 31 |
| Muertos | 35 | 11 | 163 | 6 | 27 |
| Heridos | 6 | 4 | 22 | 3 | 4 |

(1) Comprende la aviación comercial y no comercial, aeronaves nacionales y extranjeras.
(2) Las colisiones entre aeronaves se consideran como un solo accidente desde el año 2006.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Secretaría de Estado de Transportes. Ministerio de Fomento.

## Tabla 1.6.11. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves cuyo MTOW sea de 5.701 kg o más (1)

| Concepto | 2006 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. |
| Número de accidentes con víctimas mortales | 2 | NA | NA | NA | 1 | | 0 | 0 | 2 | 1 |
| Tipo de operación efectuada: | | | | | | | | | | |
| Vuelo interior o internacional | | | | | INT | | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Vuelo de transporte regular o no regular | | | | | REG | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Otros vuelos (indíquese tipo) | Ferry | | | | | | 0 | 0 | Ferry / Contra Incendios | |
| Miembros de la tripulación | | | | | | | | | | |
| **Total a bordo** | **4** | | | | **6** | | **0** | **0** | **6** | **2** |
| Cantidad de muertos | 4 | | | | 6 | | 0 | 0 | 5 | 2 |
| Cantidad de personas con lesiones graves | 0 | | | | 0 | | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Pasajeros | | | | | | | | | | |
| **Total a bordo** | **3** | | | | **166** | | **0** | **0** | **0** | **9** |
| Cantidad de muertos | 3 | | | | 148 | | 0 | 0 | 0 | 9 |
| Cantidad de personas con lesiones graves | 0 | | | | 18 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Víctimas del accidente que no estaba a bordo de la aeronave | | | | | | | | | | |
| Cantidad de muertos | 0 | | | | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cantidad de personas con lesiones graves | 0 | | | | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |

(1) MTOW: Máximo peso al despegar.
NA: No hubo accidentes con víctimas mortales.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Secretaría de Estado de Transportes. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.6.12.** Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves explotadas por operadores en el transporte aéreo comercial cuyo MTOW sea inferior a 5.701 kg (en todo tipo de vuelo) (1)

| Concepto | 2006 | | | | 2007 | | | | 2008 | | | | 2009 | | | | 2010 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | De 2.250 a 5.700 kg | | Menos de 2.250 kg | | De 2.250 a 5.700 kg | | Menos de 2.250 kg | | De 2.250 a 5.700 kg | | Menos de 2.250 kg | | De 2.250 a 5.700 kg | | Menos de 2.250 kg | | De 2.250 a 5.700 kg | | Menos de 2.250 kg | |
| | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. |
| Número de accidentes con víctimas mortales | 1 | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | 1 | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA |
| Número de muertos | 2 | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | | | |
| Pasajeros | 1 | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | |
| Miembros de la tripulación | 1 | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | |
| Que no estaban a bordo | 0 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | | | | |
| Número de personas con lesiones graves | 4 | | | | | | | | 4 | | | | | | | | | | | |
| Pasajeros | 3 | | | | | | | | 4 | | | | | | | | | | | |
| Miembros de la tripulación | 1 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | | | | |
| Que no estaban a bordo | 0 | | | | | | | | 0 | | | | | | | | | | | |
| Número de personas a bordo | 6 | | | | | | | | 11 | | | | | | | | | | | |
| Pasajeros | 4 | | | | | | | | 10 | | | | | | | | | | | |
| Miembros de la tripulación | 2 | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | |

(1) MTOW: Máximo peso al despegar.
NA: No hubo accidentes con víctimas mortales.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Secretaría de Estado de Transportes. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.6.13.** Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves explotadas por el resto de los operadores cuyo MTOW sea inferior a 5.701 kg (en todo tipo de vuelo) (1) (2)

| Concepto | 2006 | | | | 2007 | | | | 2008 | | | | 2009 | | | | 2010 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | De 2.250 a 5.700 kg | | Menos de 2.250 kg | | De 2.250 a 5.700 kg | | Menos de 2.250 kg | | De 2.250 a 5.700 kg | | Menos de 2.250 kg | | De 2.250 a 5.700 kg | | Menos de 2.250 kg | | De 2.250 a 5.700 kg | | Menos de 2.250 kg | |
| | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. |
| Número de accidentes con víctimas mortales | 1 | NA | 2 | 1 | 1 | NA | 2 | NA | 1 | NA | NA | NA | NA | NA | 3 | NA | 2 | NA | | 1 |
| Número de muertos | 1 | | 5 | 4 | 2 | | 3 | | 2 | | | | | | 4 | | 1 | | | 2 |
| Pasajeros | 0 | | 2 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | | | | | | 0 | | 0 | | | 1 |
| Miembros de la tripulación | 1 | | 3 | 4 | 2 | | 3 | | 2 | | | | | | 4 | | 1 | | | 1 |
| Que no estaban a bordo | 0 | | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | | | | | | 0 | | 0 | | | 0 |
| Número de personas con lesiones graves | 0 | | 0 | 0 | 0 | | 1 | | 0 | | | | | | 3 | | 1 | | | 1 |
| Pasajeros | 0 | | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | | | | | | 0 | | 0 | | | 1 |
| Miembros de la tripulación | 0 | | 0 | 0 | 0 | | 1 | | 0 | | | | | | 3 | | 1 | | | 0 |
| Que no estaban a bordo | 0 | | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | | | | | | 0 | | 0 | | | 0 |
| Número de personas a bordo | 1 | | 5 | 4 | 2 | | 4 | | 2 | | | | | | 7 | | 2 | | | 3 |
| Pasajeros | 0 | | 2 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | | | | | | 0 | | 0 | | | 2 |
| Miembros de la tripulación | 1 | | 3 | 4 | 2 | | 4 | | 2 | | | | | | 7 | | 2 | | | 1 |

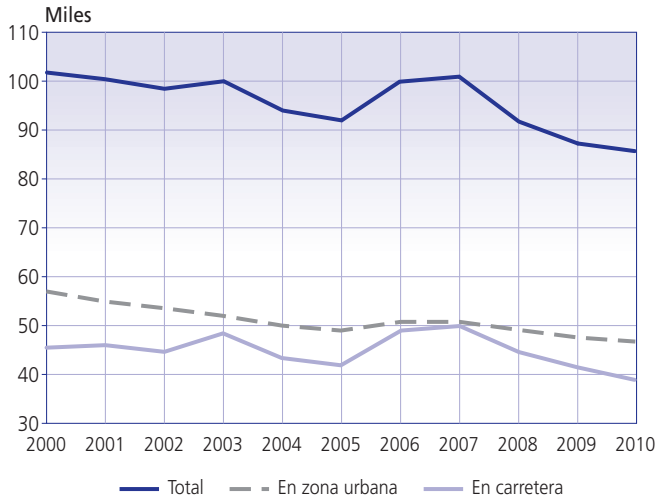
(1) MTOW: Máximo peso al despegar.
(2) Las colisiones entre aeronaves se consideran como un solo accidente desde el año 2006.
NA: No hubo accidentes con víctimas mortales.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Secretaría de Estado de Transportes. Ministerio de Fomento.

**Tabla 1.6.14.** Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves privadas y deportivas cuyo MTOW sea inferior a 5.701 kg (en todo tipo de vuelo) (1) (2)

| Concepto | 2006 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. | NAC. | EXT. |
| Número de accidentes con víctimas mortales | 6 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 6 | NA |
| Número de muertos | 11 | 5 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 0 | 8 | |
| Pasajeros | 4 | 1 | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | |
| Miembros de la tripulación | 7 | 4 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 0 | 6 | |
| Que no estaban a bordo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Número de personas con lesiones graves | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Pasajeros | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Miembros de la tripulación | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Que no estaban a bordo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Número de personas a bordo | 13 | 5 | 6 | 3 | 3 | 2 | 2 | 0 | 10 | |
| Pasajeros | 6 | 1 | 4 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 | |
| Miembros de la tripulación | 7 | 4 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 0 | 7 | |

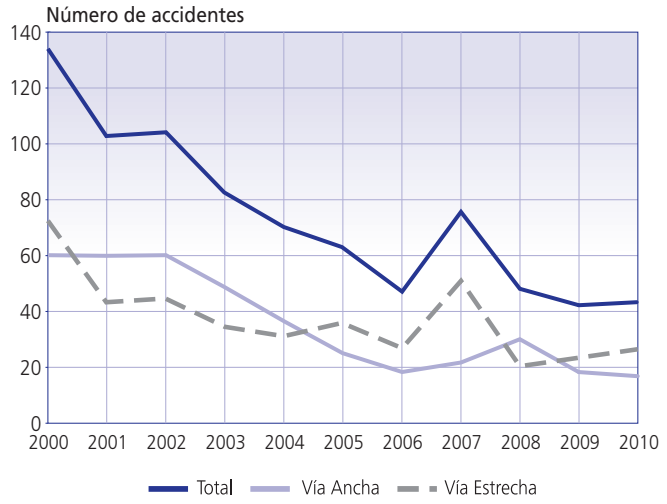
(1) MTOW: Máximo peso al despegar.
(2) Las colisiones entre aeronaves se consideran como un sólo accidente desde el año 2006.
NA: No hubo accidentes con víctimas mortales.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Secretaría de Estado de Transportes. Ministerio de Fomento.

**Gráfico 1.6.1.** Transporte por carretera. Accidentes con víctimas



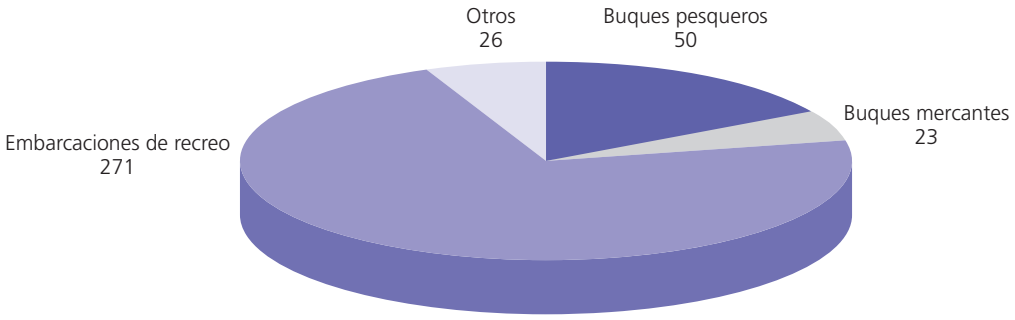

Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

**Gráfico 1.6.2.** Transporte por ferrocarril. Accidentes de circulación



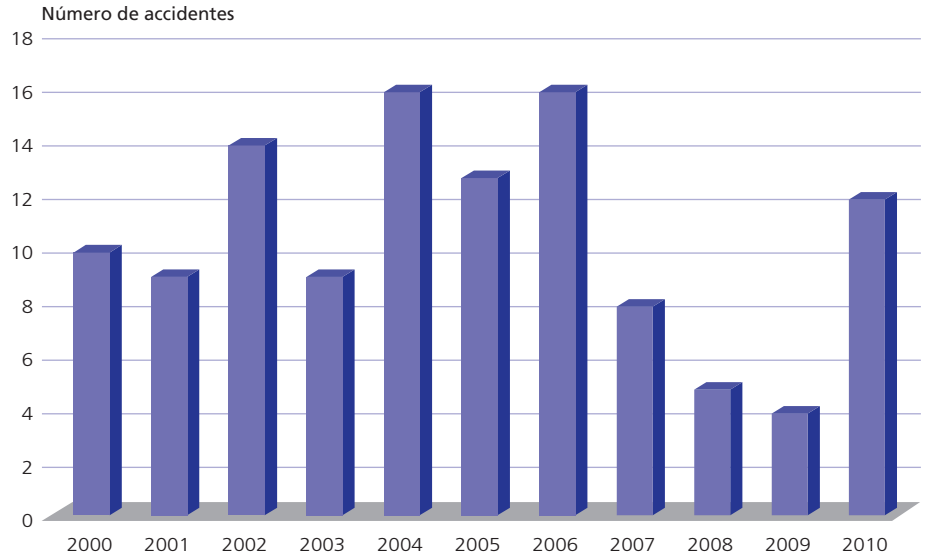

Fuente: ADIF y otros, FEVE y C.A. de Cataluña, C.A. del País Vasco, C.A. de Valencia y C.A. de las Illes Balears.

**Gráfico 1.6.3.** Número de accidentes marítimos (año 2010)




Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

**Gráfico 1.6.4.** Transporte aéreo. Accidentes con víctimas




Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Secretaría de Estado de Transportes. Ministerio de Fomento.

# 2. El transporte y las infraestructuras en el marco internacional

El presente apartado intenta dar una visión de lo que ha sido el transporte internacional y las infraestructuras durante el año 2010. En los casos en que no se ha dispuesto de las cifras correspondientes al ejercicio que comprende el informe, se han incluido las inmediatas anteriores.

El contenido de este capítulo se ofrece bajo dos aspectos, por un lado, la concreción en cifras del transporte y las infraestructuras en 2010, y por otro, la actividad de algunos Organismos internacionales relacionados con el transporte y las infraestructuras, entre los que se incluyen el Foro Internacional del Transporte (FIT), la Unión Europea (UE), y la Organización de Aviación Internacional (OACI).

## 2.1. El transporte y sus infraestructuras

Se incluye en este capítulo una traducción del informe del Foro Internacional del Transporte (FIT) sobre la «Evolución del sector transporte. 1970-2009». El Foro Internacional del Transporte es una institución intergubernamental perteneciente a la familia OCDE. El Foro es una plataforma mundial para los responsables políticos de la toma de decisiones y las partes interesadas. Su objetivo consiste en ayudar a los responsables políticos y a un público más amplio a comprender mejor la función del transporte como elemento determinante del crecimiento económico, así como sus efectos sobre las componentes sociales y ambientales del desarrollo sostenible. Cada año, en el mes de mayo el foro organiza una Conferencia para los Ministros y los representantes de la industria, la sociedad civil y los círculos académicos.

El Foro Internacional del Transporte se creó en virtud de una Declaración del Consejo de Ministros de la CEMT (Conferencia Europea de Ministros de Transporte) realizada con ocasión de la sesión ministerial de mayo de 2006. Se ha creado sobre la base jurídica del Protocolo de la CEMT suscrito en Bruselas el 17 de octubre de 1953 así como de los instrumentos jurídicos pertinentes de la OCDE. Tiene su Secretariado en París.

Los países miembros del Foro son los siguientes: Albania (ALB), Alemania (DEU), Armenia (ARM), Australia (AUS), Austria (AUT), Azerbaiyán (AZE), Bielorrusia (BLR), Bélgica (BEL), Bosnia-Herzegovina (BIH), Bulgaria (BGR), Canadá (CAN), Corea (KOR), Croacia (HRV), Dinamarca (DNK), ERY Macedonia (MKD), Eslovenia (SVN), Eslovaquia (SVK), España ((ESP), Estados Unidos (USA), Estonia (EST), Finlandia (FLN), Francia (FRA), Georgia (GEO), Grecia (GRC), Hungría (HUN), India (IND), Irlanda (IRL), Islandia (ISL), Italia (ITA), Japón (JPN), Letonia (LVA), Liechtenstein (LIE), Lituania (LTU), Luxemburgo (LUX), Malta (MLT), México (MEX), Moldavia (MDA), Montenegro (MNE), Noruega (NOR), Nueva Zelanda (NZL), Países Bajos (NLD), Polonia (POL), Portugal (PRT), Reino Unido (GRB), República Checa (CZE), Rumanía (ROM), Rusia (RUS), Serbia (SRB), Suecia (SWE), Suiza (CHE), Turquía (TUR) y Ucrania (UKR).

El Centro de Investigación del Foro Internacional del Transporte concentra programas cooperativos de investigación que abarcan todos los modos de transporte. Sus investigaciones pretenden ayudar a la formulación de las políticas de los países miembros y aportar contribuciones a las actividades del Foro Internacional del Transporte. Para más información sobre el Foro Internacional del Transporte, visite la página Web siguiente: www.internationaltransportforum.org

### 2.1.1. Evolución del sector transporte 1970-2009 FIT

- **Introducción**

El objeto principal de esta publicación consiste en describir las tendencias globales del transporte e ilustrar los cambios registrados en este ámbito desde 1970.

Con objeto de esbozar un contexto en el cual comentar las tendencias del transporte, el epígrafe 2.1.2 analiza brevemente la situación macroeconómica y las tendencias del mercado internacional, y establece ciertos nexos con la actividad del sector transporte. La recuperación de la reciente crisis económica es objeto de un interés central en el mismo. El epígrafe 2.1.3 expone las tendencias globales del transporte, y el epígrafe 2.1.4 se centra en los resultados registrados en materia de seguridad en carretera en 2009. El epígrafe 2.1.5 resume y comenta las tendencias agregadas en materia de inversión y mantenimiento de las infraestructuras de transporte. El último epígrafe presenta datos estadísticos detallados en forma

*Fuente:* OCDE/FIT 2011. Trends in the Transport Sector, 1970-2009.

de tablas de datos de los países miembros del Foro Internacional del Transporte.

Los datos de transporte por carretera, ferrocarril, vías de navegación fluvial, cabotaje y de contenedores los facilitan los 52 Estados pertenecientes al Foro Internacional del Transporte. Los datos estadísticos presentados en las tablas se refieren al último año (2009) respecto al cual se disponía de datos completos y homogéneos comunicados por los Estados Miembros en el momento de la elaboración del presente informe. Cuando es posible, en el texto se incluyen datos preliminares correspondientes a 2010.

Además de la propia recopilación de datos, se hace referencia a otras fuentes diversas para describir las tendencias globales del sector del transporte en la parte de textos. En algunos casos, los indicadores incluyen estimaciones de los datos de algunos países que todavía no disponen de estas últimas cifras. Los datos sobre el transporte aéreo presentados en las tablas detalladas se han elaborado en cooperación con la OACI.

**Tabla 1.** PIB por región, 2008-2010
(% de variación anual)

| | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|
| Mundo | 1,4 | –2,4 | 3,6 |
| América del Norte | 0,1 | –2,8 | 3,0 |
| Estados Unidos | 0,0 | –2,6 | 2,8 |
| América del Sur y Central | 5,1 | –0,2 | 5,8 |
| Europa | 0,5 | –4,0 | 1,9 |
| CEI | 5,5 | –7,1 | 4,3 |
| África | 4,8 | 2,1 | 4,7 |
| Oriente Medio | 5,3 | 0,8 | 3,8 |
| Asia | 2,8 | –0,2 | 6,3 |
| China | 9,6 | 9,1 | 10,3 |
| Japón | –1,2 | –6,3 | 3,9 |
| India | 6,4 | 5,7 | 9,7 |

Fuente: OMC, 2011. América del Sur y Central incluye Caribe.

## 2.1.2. Perspectivas económicas

### • La economía mundial: recesión y recuperación

La economía mundial se va recuperando tras la recesión más grave desde la Segunda Guerra Mundial. Globalmente, el Producto Interior Bruto mundial (PIB) sólo ha crecido un 1,4% en 2008 y se ha contraído un 2,4% en 2009. A mediados de 2010, la producción industrial y el comercio mundial habían regresado a niveles de actividad anteriores a la crisis (Banco Mundial, 2011) y se estima que el PIB ha crecido un 3,6% en 2010 (OMC, 2011). Se aprecian fuertes diferencias de una región a otra (tabla 1). El PIB creció más rápidamente en los países emergentes de Asia (China 10,3%, India 9,7%), mientras que en América Central y Sudamérica, Brasil ha sido la locomotora del crecimiento con un 7,5%. Las economías desarrolladas han crecido más despacio, Estados Unidos un 2,8% y Europa un 1,9% (OMC, 2011).

Las previsiones de crecimiento económico mundial en 2011 son positivas, y varían entre un 3,1% (OMC, 2011) y un 3,3% (Banco Mundial, 2011), pero las perspectivas varían mucho de un país al otro. Al cierre de esta publicación, la última previsión a corto plazo de la OCDE para los países del G7 (sin Japón) apuntan que el crecimiento podría ascender a una tasa anual de en torno al 3% durante la primera mitad de 2011. Los datos también sugieren que la recuperación está empezando a autoalimentarse (OCDE, 2011). La demanda interna desempeñará un papel determinante en la recuperación del PIB en los países con niveles de renta medios y bajos, que se espera que crezca un 6,0% en 2011, mientras que para las economías con altos niveles de renta las previsiones de crecimiento son más moderadas (2,4%) (Banco Mundial, 2010).

Lo que no está tan claro es cuál será exactamente la fuerza de la recuperación, que está expuesta a diversos riesgos tanto a corto como a largo plazo, entre los cuales figuran una posible persistencia de la agitación financiera en Europa y los retos estructurales a la sostenibilidad de las finanzas públicas. También subsisten incertidumbres respecto a qué ocurrirá cuando los paquetes de incentivación económica lleguen a su fin. Los recientes acontecimientos geopolíticos y las catástrofes naturales crean más incertidumbres respecto al crecimiento futuro.

### • Comercio mundial

La recesión ha tenido una fuerte incidencia en el comercio mundial. La tasa de crecimiento real del comercio de mercancías fue del 2,2% en 2008, muy por debajo del 6,5% de 2007. Se estima que en 2009, el volumen del comercio mundial se ha contraído un 12,2%, su mayor retroceso desde la Segunda Guerra Mundial (OMC, 2011). Sin embargo, impulsado por la reaparición de la actividad industrial, a finales de 2010 el comercio mundial había regresado a sus niveles anteriores a la crisis.

Las tablas 1 y 2 ponen de manifiesto no obstante la debilidad de los resultados económicos de los países desarrollados en 2008 y 2009. De hecho, se estima que las exportaciones de los países desarrollados están al nivel de 2007, es decir en torno a un 10% por debajo todavía de sus máximas anteriores a la crisis. Se estima que cerca de la mitad del aumento global de la demanda emana de las economías en desarrollo, destacando su importancia en la recuperación del comercio mundial (Banco Mundial, 2011). Por otra parte, se calcula que en 2010 las exportaciones mundiales han crecido un 14,5% y las importaciones un 13,5% en términos reales (OMC, 2011).

**Tabla 2.** Comercio de mercancías por región, 2008-2010 (% de variación anual)

| | Exportaciones | | | Importaciones | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Mundo | 2,2 | –12,0 | 14,5 | 2,2 | –12,8 | 13,5 |
| América del Norte | 2,1 | –14,8 | 15,0 | –2,4 | –16,7 | 15,7 |
| Estados Unidos | 5,8 | –14,0 | 15,4 | –3,7 | –16,4 | 14,8 |
| América del Sur y Central | 0,8 | –7,9 | 6,2 | 13,2 | –16,3 | 22,7 |
| Europa | 0,2 | –14,1 | 10,8 | –0,6 | –14,2 | 9,4 |
| CEI | 2,0 | –5,2 | 10,1 | 16,4 | –25,6 | 20,6 |
| África | 1,2 | –4,2 | 6,5 | 14,6 | –5,0 | 7,0 |
| Oriente Medio | 3,5 | –4,3 | 9,5 | 14,2 | –7,8 | 7,5 |
| Asia | 5,5 | –11,2 | 23,1 | 4,7 | –7,5 | 17,6 |
| China | 8,5 | –10,5 | 28,4 | 3,8 | 2,9 | 22,1 |
| Japón | 2,2 | –24,8 | 27,5 | –1,0 | –12,2 | 10,0 |
| India | 14,4 | –6,8 | 19,9 | 17,3 | –1,0 | 11,2 |

Fuente: OMC, 2011. América del Sur y Central incluye Caribe.

La recuperación de los flujos de comercio mundial ha sido desigual. En Estados Unidos y Europa, las exportaciones han crecido más deprisa que las importaciones, mientras que en los países de la CEI el crecimiento de las importaciones ha excedido el de las exportaciones. El mayor crecimiento del volumen de exportaciones se ha registrado en Asia, donde destacan China y Japón a la cabeza; las exportaciones reales crecieron en torno al 28% en ambos países. En Estados Unidos y Europa el crecimiento fue más lento, del 15,4% y del 10,8% respectivamente. En 2010 el crecimiento del comercio mundial en términos de valor fue superior al crecimiento en términos de volumen. Esto se ha debido fundamentalmente al aumento de los precios de las mercancías así como a una devaluación de la divisa estadounidense (OMC, 2011).

La caída del comercio mundial durante la crisis ha sido mucho más fuerte que en recesiones anteriores. La sincronización mundial del derrumbe del comercio ha sido una característica específica de este declive. Como señalábamos en la última edición, se han sugerido diversas razones para explicar esta caída tan acusada del volumen de intercambios. La causa fundamental es la contracción de la demanda, pero la globalización de los procesos de producción, facilitada por las mejoras de las técnicas de transporte, probablemente haya incrementado las elasticidades del comercio a lo largo del tiempo. La fragmentación de la producción y el carácter global de las cadenas de suministro significan que cualquier impacto sobre el valor añadido en cada etapa de la producción se multiplica, pues las exportaciones de bienes industriales implican múltiples cruces de fronteras de los productos intermedios. Las cadenas de suministro internacionales y las tecnologías de la información avanzadas también implican que los productores de las diversas regiones reaccionan rápidamente a los cambios de las condiciones de mercado, con independencia del lugar donde se produzcan (OCDE 2009).

Debido a la naturaleza interconectada de la economía mundial, no resulta sorprendente que la crisis haya tenido un impacto extremadamente fuerte en el sector del transporte de todo el mundo. De hecho, si el transporte acusó duramente la crisis de 2009, también ha sido el segmento de las exportaciones de servicios comerciales que más ha crecido en 2010. Ahora nos centraremos en la evolución global del transporte en 2009, en el corazón de la crisis, con algunos datos preliminares referentes a 2010 que ilustran de qué modo se está recuperando de la crisis el sector del transporte.

## 2.1.3. Evolución global del sector transporte

- **Transporte de mercancías**

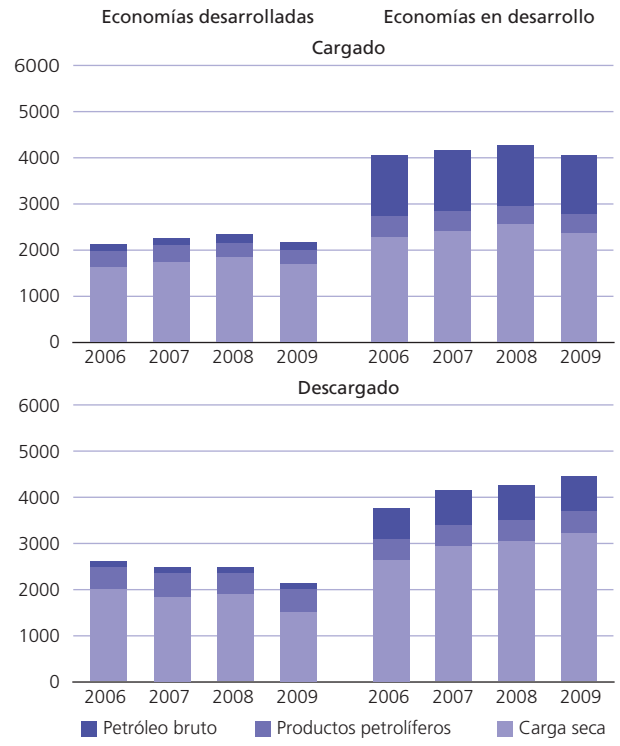
La crisis económica de finales de 2008 y el desplome del comercio mundial en 2009 han tenido un fuerte impacto en el sector del transporte. En conjunto, el transporte global de mercancías ha registrado un ligero crecimiento en 2008, pero fue en 2009 cuando se dejó sentir plenamente el impacto del bajón económico.

**El transporte marítimo** sigue siendo la espina dorsal del comercio internacional, pues más del 80% del comercio internacional de mercancías transita por mar. Por consiguiente, el desplome del comercio mundial se percibió rápidamente en el transporte marítimo en términos de toneladas de carga, el volumen del comercio marítimo internacional cayó un 4,5% en 2009, a 7.800 millones de toneladas, frente a 8.200 millones de toneladas en 2008. Los segmentos que más han menguado han sido el de transporte a granel seco (acero y productos forestales, fertilizantes, azúcar y productos agrarios a granel) y el comercio en contenedores (CNUCED, 2010).

Los países en desarrollo representan la mayor cuota del comercio marítimo mundial, lo cual refleja su importancia en el desarrollo económico. La figura 1 ilustra cómo los países en desarrollo representan más carga que descarga internacional. No obstante, estos últimos años la deslocalización de la producción y el aumento de la riqueza de los países en desarrollo han empezado a modificar ese saldo hacia el equilibrio.

Por categorías, el comercio marítimo mundial de petróleo bruto disminuyó un 3,4% en 2009, debido al retroceso de la demanda energética. La menor demanda de gasolina y gasóleo indujo una reducción del 2,4% de las expediciones mundiales de productos petrolíferos. Los volúmenes de carga seca (granel seco, contenedores y demás carga seca) han disminuido un 5,2% en 2009, la primera contracción registrada desde 1983. La que más ha disminuido es la carga en contenedor, como se aprecia en la tabla 3. Sin embargo, el comercio de granel seco ha aumentado, impulsado por el paquete de medidas de estímulo de China y por el gasto en infraestructuras (CNUCED, 2010).

**Figura 1.** Transporte marítimo mundial, por tipo de carga y grupo de país (millones de toneladas)




Fuente: CNUCED, 2010.

El impacto de la crisis sobre el tráfico de contenedores ya se había evidenciado en 2008. El tráfico mundial de contenedores en 2008 sólo creció un 4,6%, cuando un año antes, el crecimiento en TEUs[1] fue superior al 12%. Según las estimaciones revisadas recientemente, en 2009 el tráfico mundial de contenedores se ha desplomado en cerca de un 10%.

**Tabla 3.** Tráfico mundial de contenedores (en TEU[2])

| Año | TEU (en miles) | % variación |
|---|---|---|
| 2007 | 488.281 | 12,1 |
| 2008 | 510.826 | 4,6 |
| 2009 | 460.049 | –9,9 |

Fuente: Containerization International, abril 2011. Las cifras de 2009 no incluyen algunos puertos.

Asia sigue teniendo un gran peso en el comercio internacional de mercancías. Así se aprecia en la figura 2, que indica el volumen de movimientos mundiales de contenedores por región de origen. En 2008, los mayores movimientos de contenedores partieron de Asia con destino a Europa y Norteamérica. Como ilustra asimismo la tabla 4, los mayores puertos de tráfico de contenedores del mundo están situados principalmente en Asia, y sólo uno de los diez mayores puertos en términos de TEUs está situado fuera de dicho continente. Por esos diez puertos ha transitado más del 30% de todo el transporte de contenedores del mundo en 2009.

**Tabla 4.** Clasificación de los diez primeros puertos mundiales en tráfico de contenedores (TEU)

| Clasificación mundial | Puerto | Total TEU (en miles) 2010 | % variación 10/09 | 2009 | % variación 09/08 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 (2) | Shanghai | 29.069 | 16,3 | 25.002 | –10,6 |
| 2 (1) | Singapour | 28.431 | 9,9 | 25.866 | –13,5 |
| 3 (3) | Hong Kong | 23.532 | 12,1 | 21.040 | –14,1 |
| 4 (4) | Shenzhen | 22.510 | 23,3 | 18.250 | –14,8 |
| 5 (5) | Busan | 14.157 | 18,4 | 11.955 | –11,1 |
| 6 (8) | Ningho | 13.144 | 25,1 | 10.503 | –6,4 |
| 7 (6) | Guangzho | 12.500 | 12,2 | 11.190 | 1,7 |
| 8 (9) | Qingdao | 12.012 | 17,1 | 10.260 | –0,6 |
| 9 (7) | Dubai | 11.600 | 4,3 | 11.124 | –5,9 |
| 10 (10) | Rotterdam | 11.146 | 14.4 | 9.743 | –9,8 |

Fuente: Containerization International.

**Figura 2.** Movimientos mundiales de contenedores por región de origen

Fuente: Secretariado del FIT, basado en Containerization International.

### *Transporte marítimo de mercancías y recuperación*

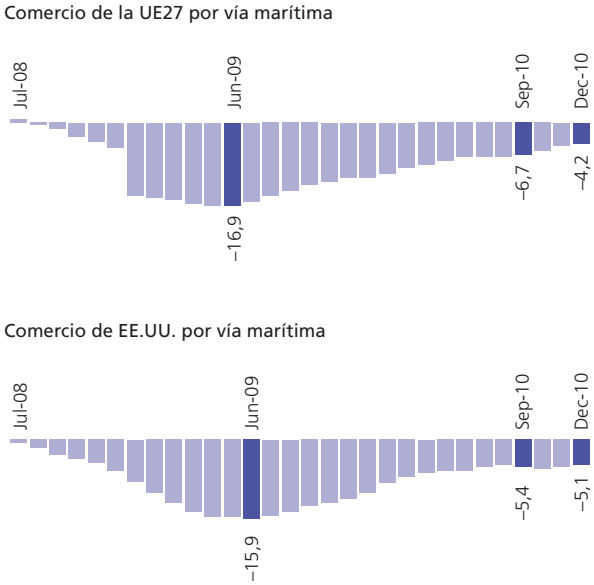
*La crisis económica ha tenido un drástico impacto en el tráfico de contenedores, que ha disminuido cerca del 10% en 2009. Los datos preliminares apuntan una recuperación en 2010, con un crecimiento estimado del 15% en los diez puertos del mundo con mayor tráfico de contenedores. Sin embargo, desde el final de 2010 los*

1. Tráfico de contenedores medido en función del total de contenedores manipulados, incluidos los contenedores llenos, vacíos y trasbordados.
2. NT: TEU (o EVP): Contenedor equivalente a veinte pies.

*datos mensuales indican que la recuperación sigue siendo floja, pues los volúmenes de importaciones y exportaciones por mar, medidas en toneladas de mercancías transportadas, siguen siendo inferiores a los niveles anteriores a la crisis (UE27: –4%, EE.UU. –5%) (figura 3).*

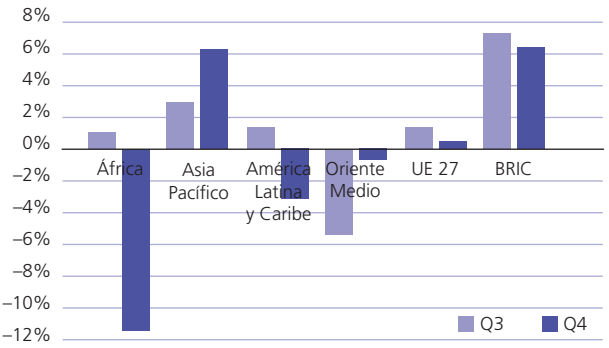
*El comercio exterior por vía marítima presenta diferencias regionales. El comercio de Estados Unidos medido en toneladas de mercancías transportadas, lleva estancado desde septiembre de 2010 y ha disminuido en el último trimestre de 2010, en especial con Latinoamérica, con respecto al trimestre anterior (figura 4). La recuperación del comercio de la UE27 es más dinámica, aunque algunos segmentos (en especial las importaciones procedentes de China por vía marítima) presentan una deceleración e incluso una contracción, medida en toneladas de mercancías transportadas.*

**Figura 3.** Comercio exterior, variación porcentual con respecto a la máxima anterior a la crisis (Junio 2008) (%) (Toneladas, evolución mensual, con corrección estacional)




Fuente: FIT, Cuadernos estadísticos, marzo 2011.

**Figura 4.** Comercio exterior de EE.UU. por mar en 2010, porcentaje de variación con respecto al trimestre anterior (en miles de toneladas, con corrección estacional)




Fuente: FIT, Cuadernos estadísticos, marzo 2011.

Los **volúmenes de transporte aéreo de mercancías** se desplomaron en 2008, y en diciembre de 2008 se registró una caída sin precedentes del 22,6% del volumen con respecto al mismo mes del año anterior. 2009 ha sido el segundo año consecutivo de crecimiento negativo. En 2009 la carga aérea se ha contraído un 7,1%, a 37.800 millones de toneladas. Si se toma en cuenta la distancia recorrida, el retroceso en toneladas-kilómetro ha sido aún mayor, del 10,4%, con una caída del 6,8% de las toneladas-kilómetro de carga interna y del 11,1% en el caso del comercio internacional (OACI, 2010).

Probablemente los consignadores opten por modos de transporte más económicos durante una recesión, y este es sin duda un factor determinante del desplome de la carga aérea. Europa y Norteamérica son las regiones que más han acusado el bajón económico y la caída del comercio internacional, y en 2009 la carga aérea ha caído un 16,1% en Europa y un 10,6% en Norteamérica. La región de Asia/Pacífico, arrastrada por el crecimiento económico positivo continuo de China (9%) e India (7%) ha registrado una caída de la carga aérea internacional algo menos radical, del 9,2%. Oriente Medio ha sido la única región que ha resistido a la atonía mundial y ha tenido un incremento del 3,9% del transporte internacional de mercancías por vía aérea (tabla 5).

**Tabla 5.** Crecimiento del transporte internacional de mercancías por vía aérea por región, en 2009 y 2010 (toneladas-kilómetro)

| Región | Variación en % 10/09 | Variación en % 09/08 |
|---|---|---|
| África | 23,5 | –11,2 |
| Asia/Pacífico | 24,0 | –9,2 |
| Europa | 10,8 | –16,1 |
| América Latina | 29,6 | –4,0 |
| Oriente Medio | 27,6 | 3,9 |
| América del Norte | 22,9 | –10,6 |
| **Total** | **20,8** | **–10,1** |

Fuente: IATA, 2010 y 2011.

Los datos de carga aérea en 2009 facilitados por los países miembros del Foro Internacional del Transporte confirman el análisis regional. El volumen total de tráfico de mercancías, medido en toneladas-kilómetro, ha caído un 11,6% en el conjunto de los países miembros del FIT. En la UE26, el retroceso ha sido del 16% (tabla 2.1.1.).

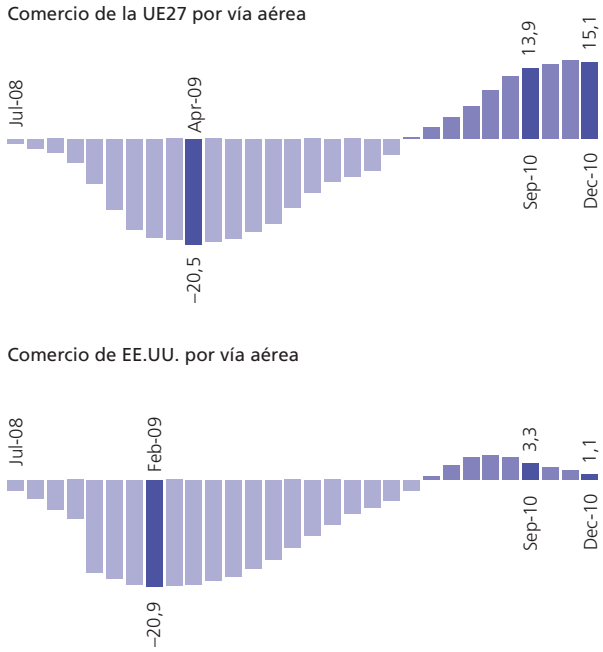
### *Recuperación del transporte aéreo*

*Al descalabro de 2009 le ha seguido una fuerte recuperación en 2010. Los datos preliminares de la IATA apuntan un crecimiento del 20,8% del total de la carga aérea internacional en 2010. La carga total, medi-*

*da tanto en toneladas como en toneladas-kilómetro, no sólo ha vuelto a alcanzar el nivel anterior a la crisis, sino que ha alcanzado un nivel más alto que nunca. Merece la pena señalar que hasta ahora, el fuerte rebote se ha producido principalmente en el transporte internacional de mercancías, mientras que el tráfico interno sigue siendo inferior al nivel máximo alcanzado en 2007. La fuerte recuperación del transporte aéreo que se ha producido a principios de 2010 se ha debido principalmente a la reposición de inventarios, que ha decaído hacia finales de año. Por lo tanto, el crecimiento del transporte aéreo de mercancías en 2011 dependerá más del gasto de consumo (IATA, 2011).*

*Aunque la carga aérea se ha recuperado totalmente de la crisis, aún persisten algunas incertidumbres, pues el comercio exterior, en toneladas de mercancías transportadas por vía aérea en Estados Unidos ha disminuido durante cinco meses seguidos, según los datos mensuales recopilados por el Foro Internacional del Transporte (figura 5). En el último trimestre de 2010, el tráfico exterior de mercancías por vía aérea tanto de la UE27 como de Estados Unidos registra un crecimiento más lento o retrocesos en casi todos los mercados en comparación con el crecimiento del trimestre anterior.*

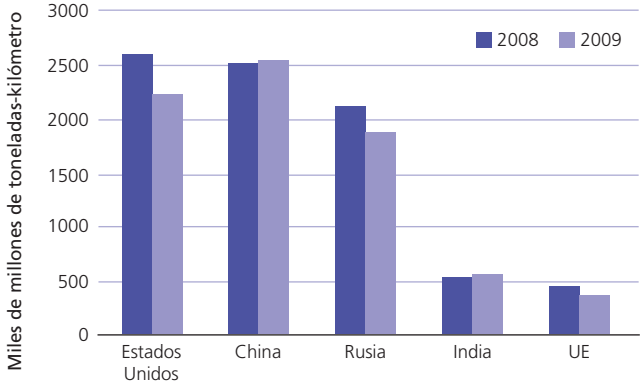
**Figura 5.** Comercio exterior, variación porcentual con respecto a la máxima anterior a la crisis (Junio 2008) (%) (Toneladas, evolución mensual, con corrección estacional)




Fuente: FIT, Cuadernos estadísticos, marzo 2011.

El **transporte de mercancías por ferrocarril** también ha acusado fuertemente la crisis económica mundial en 2009. En la Unión Europea, los volúmenes de transporte ferroviario de mercancías han caído un 18%, a alrededor de 350.000 millones de toneladas-kilómetro, o lo que es lo mismo, su nivel más bajo desde 1992. En la Federación Rusa y los Estados Unidos, los volúmenes de transporte ferroviario de mercancías se han desplomado un 12% y un 15% respectivamente (tabla 2.1.1). Estados Unidos y Rusia representan en torno al 90% del total del tráfico ferroviario de mercancías de los países miembros del Foro, excluida India que se ha incorporado al mismo en 2009. En India, el transporte ferroviario de mercancías ha aumentado un 6%, según datos de la UIC. En China, en 2009 el crecimiento del transporte ferroviario de mercancías se ha decelerado de casi un 4% en 2008, al 1% (UIC, 2009).

**Figura 6.** Transporte ferroviario de mercancías en 2008 y 2009 (miles de millones de toneladas-kilómetro)



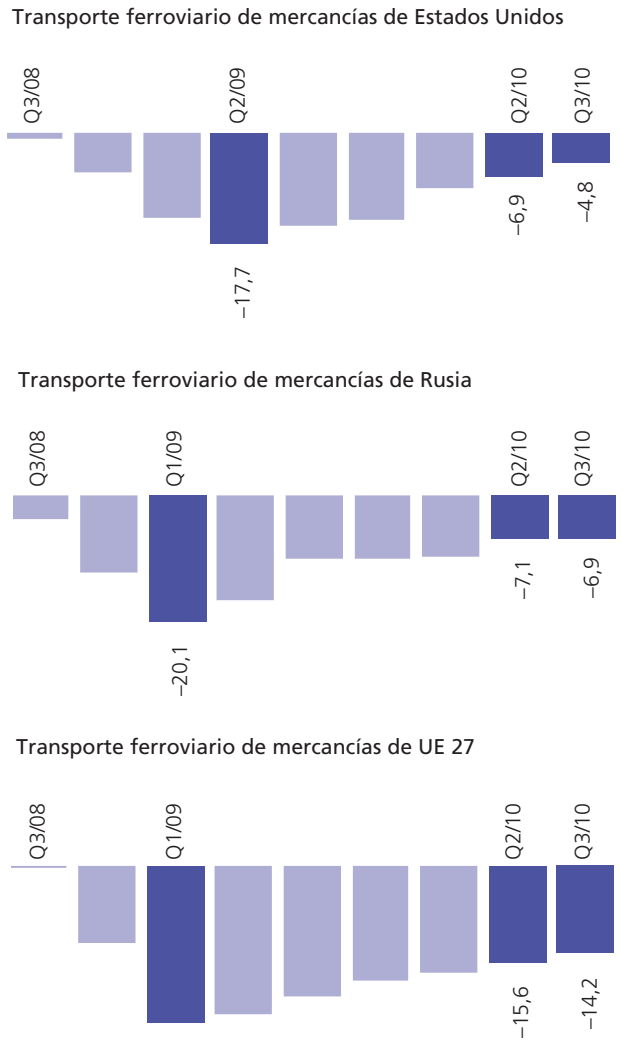

Fuente: FIT, China e India (UIC).

## *Recuperación del transporte ferroviario de mercancías*

*Los datos recopilados por el Foro Internacional del Transporte indican que el sector ferroviario ha acusado duramente la crisis económica. Los volúmenes de tráfico ferroviario de mercancías han caído continuamente desde el segundo trimestre de 2008 hasta mediados de 2009. En la Unión Europea, los volúmenes de tráfico de mercancías se han desplomado un 25% con respecto a los niveles anteriores a la crisis. En Estados Unidos y Rusia el descalabro ha sido ligeramente inferior, del 18% y el 20% respectivamente.*

*La tendencia positiva del tráfico ferroviario de mercancías desde mediados de 2009 ha proseguido durante 2010. Para el tercer trimestre de 2010, las estadísticas trimestrales del Foro Internacional del Transporte indican que en Estados Unidos, el volumen de transporte ferroviario de mercancías sólo ha sido un 5% inferior a su nivel anterior a la crisis. En La UE, donde el transporte ferroviario había caído más durante la crisis, el volumen seguía siendo un 14% inferior a la máxima alcanzada en el segundo trimestre de 2008 (figura 7).*

**Figura 7.** Transporte nacional e internacional de mercancías por ferrocarril, porcentaje de variación con respecto a la máxima anterior a la crisis del segundo trimestre de 2008. (%) (toneladas-km., tendencia trimestral, con corrección estacional)




Fuente: FIT, Cuadernos estadísticos, marzo 2011.

**El transporte de mercancías por carretera** se ha resentido en 2009, con fuertes diferencias entre regiones. El declive de la actividad en 2009, expresado en toneladas-kilómetro, ha sido del orden del 9,0% en la UE. Las toneladas-kilómetro han caído un 15% en Francia, un 12,6% en España, un 11,3% en el Reino Unido y un 9,9% en Alemania. Fuera de Europa, el transporte por carretera ha menguado un 6,9% en México y un 16,7% en la Federación Rusa. Japón y Turquía sufrieron retrocesos ligeramente inferiores, del 3,9% y del 3,0% respectivamente. Sólo unos pocos países registraron un crecimiento real del volumen de transporte de mercancías por carretera en 2009: Australia, con un 0,6%, y Polonia con un crecimiento del 9,9% (tabla 2.1.1.).

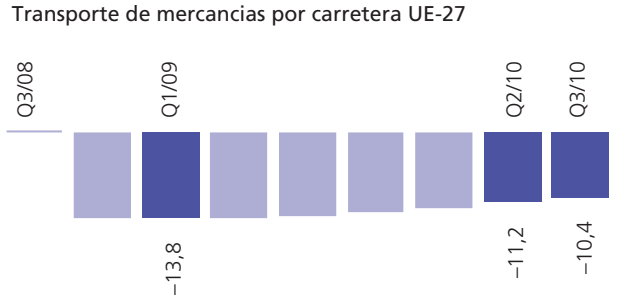
Hay pocos datos sobre el transporte fluvial de mercancías, pero los disponibles ilustran retrocesos sustanciales en toneladas-kilómetro en todos los países en 2008: Países Bajos (–19,8%), Croacia (–26,6%), Rusia (–17,5%) y Alemania (–13,4%). Las mercancías transportadas por vías fluviales han disminuido en el conjunto de la UE en torno al 11% (tabla 2.1.1.).

### *Lenta recuperación del tráfico de mercancías por carretera*

*La recuperación del tráfico de mercancías por carretera ha sido lenta. Los datos trimestrales de 2010 revelan que los volúmenes de la UE han sido casi un 14% inferiores a la máxima anterior a la crisis, de principios de 2009. El transporte de mercancías se está recuperando lentamente, si se mide en función de los datos de toneladas-kilómetro realizados ajustados con correcciones estacionales (figura 8).*

*Se observan grandes diferencias entre países y regiones. En Japón los volúmenes de transporte de mercancías por carretera sólo han disminuido en torno 6% durante la crisis, y actualmente se sitúan aproximadamente un 4% por debajo de los niveles anteriores a la misma. En Rusia, en cambio, los volúmenes han caído en torno al 20%, con una fuerte recuperación al final del año 2009. En 2010 se ha registrado una nueva caída en Rusia, con un volumen de toneladas-kilómetro un 22% inferior al nivel del transporte de mercancías por carretera anterior a la crisis en el tercer trimestre de 2010.*

**Figura 8.** Transporte nacional e internacional de mercancías por carretera, porcentaje de variación con respecto a la máxima anterior a la crisis del segundo trimestre de 2008. (%) (toneladas-km. tendencia trimestral, con corrección estacional)




Fuente: FIT, Cuadernos estadísticos, marzo 2011.

- **Transporte de viajeros**

La crisis económica mundial ha tenido un impacto notable en el transporte de viajeros en 2009. Todos los modos de transporte, incluido el transporte de viajeros en automóvil, han registrado un declive, pero el más afectado ha sido el transporte aéreo.

El año 2009 ha sido difícil para el **tráfico aéreo de pasajeros**, y la mayoría de las aerolíneas han cerrado sus cuentas en números rojos. La pandemia de la gripe H1N1 ha exacerbado los efectos de la incertidumbre económica. En 2009, el número total de pasajeros ha caído un 0,7%, con respecto al año anterior, a 2.300 millones. Los viajes internacionales registran el impacto más fuerte, con una caída del 2,1%, mientras que el número de viajeros nacionales se ha mantenido al nivel de 2008 (OACI, 2010).

Los ingresos de las aerolíneas por transporte de pasajeros han disminuido en casi todas las regiones salvo Oriente Medio y Latinoamérica. El volumen total de transporte aéreo de pasajeros ha caído un 3,5% en 2009 (tabla 6). Los pasajeros-kilómetro por vía aérea se han contraído en todos los países miembros del Foro Internacional del Transporte, con un retroceso total del 4,3% en 2009. En la UE26, el declive ha sido aún mayor (5,2%) mientras que, en el conjunto de los países de la OCDE, el retroceso ha sido del 4,4% (tabla 2.1.2.).

### *Fuerte recuperación del transporte aéreo de pasajeros en 2010*

*En 2010 se ha observado una rápida recuperación. Tras una reactivación gradual a finales de 2009, impulsada principalmente por los mercados emergentes, como China, India y Brasil, los pasajeros transportados por vía aérea han registrado un saludable incremento del 7,1% en 2010 con respecto a 2009. En 2010 el total de viajeros (nacionales e internacionales) ha ascendido a 2.400 millones, un 6,4% más que el nivel anterior a la crisis (AECI, 2011). En 2010, los pasajeros-kilómetro han aumentado globalmente un 8,3%, con la contribución de todas las regiones (tabla 6).*

*La crisis de las cenizas volcánicas emitidas en Islandia ha interrumpido el transporte aéreo, y el número de pasajeros ha caído en picado en el mes de abril de 2010. Alrededor del 50% de los ingresos totales generados por los pasajeros-kilómetro implican atravesar el espacio aéreo europeo, y la propia ruta del Atlántico Norte representa el 20% del total de pasajeros-kilómetro, por lo que el impacto de la nube de cenizas volcánicas se ha notado en todo el sector. Muchos pasajeros volvieron a reservar los vuelos cancelados en los meses siguientes, por lo que el impacto en el tráfico anual de pasajeros ha sido menor que el impacto en los ingresos de las aerolíneas.*

**Tabla 6.** Crecimiento del tráfico aéreo de pasajeros por región en 2009 y 2010 (ingresos por pasajeros-km)

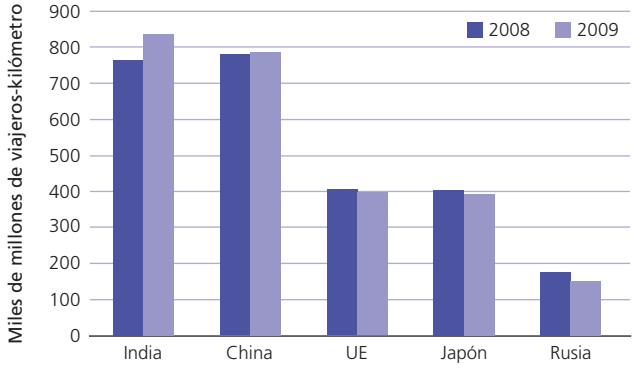
| Región | Variación en % 10/09 | Variación en % 09/08 |
|---|---|---|
| África | 12,9 | –6,8 |
| Asia/Pacífico | 9,0 | –5,6 |
| Europa | 5,0 | –5,0 |
| América Latina | 13,2 | 0,3 |
| Oriente Medio | 17,8 | 11,2 |
| América del Norte | 7,4 | –5,6 |
| **Total** | **8,3** | **–3,5** |

Fuente: IATA, 2010 y 2011.

**El transporte ferroviario de viajeros** ha caído por efecto de la crisis en 2009, es decir más tarde que otros sectores. En la UE, ese año los viajeros-kilómetro han disminuido un 2,1%. En los países europeos, los retrocesos han variado del 3,7% en España, al 1,5% en Alemania, el 0,7% en Francia y el 0,4% en el Reino Unido. Fuera de Europa, los pasajeros-kilómetro también han disminuido en Japón (-2,4%) y en Corea (-0,8%). También han retrocedido nada menos que un 13,9% en la Federación Rusa y un 8,9% en Ucrania. Son pocos los países de la OCDE que han registrado incrementos en 2009: de un 6,1% en Australia, del 5,4% en Turquía, del 4,6% en Canadá y del 1,8% en Suecia (tabla 2.1.2.).

En India los viajeros-kilómetro han aumentado un 9,9% en 2009, un crecimiento ligeramente inferior al de 2008, que fue del 11%, mientras que en China el tráfico ferroviario de viajeros sólo ha crecido un 1% en 2009, es decir mucho menos que en 2008, cuando el aumento fue del 7%, según datos de la UIC (UIC, 2010).

**Figura 9.** Tráfico ferroviario de viajeros (miles de millones de viajeros-kilómetro)




Fuente: FIT; India y China, UIC.

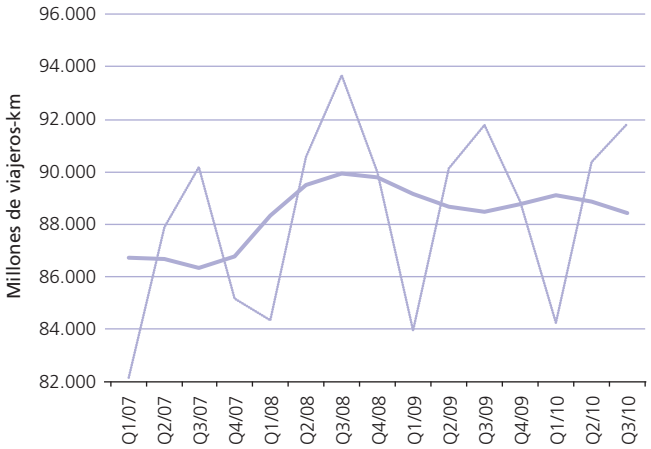
### *Transporte ferroviario de viajeros y recuperación*

*Aunque el sector ferroviario ha acusado la crisis, el impacto completo no se ha dejado sentir hasta más tarde, en 2009, mientras que en el transporte aéreo, por ejemplo, el impacto ha sido inmediato. Y como el impacto ha sido más tardío, la reactivación también ha sido más lenta.*

*Los datos preliminares indican que, de hecho, el declive ha continuado en 2010 en algunas regiones en el sector del transporte ferroviario de viajeros. Los datos*

*más recientes, correspondientes al tercer trimestre de 2010, indican que en la UE, los viajeros-kilómetro, una vez realizados los ajustes estacionales, son un 2,8% inferiores al nivel máximo anterior a la crisis, en el cuarto trimestre de 2008 (figura 10). En Japón, se estima que el nivel más alto antes de la crisis es el del primer trimestre de 2008, y los pasajeros-kilómetro del primer trimestre de 2010 son un 3,5% inferiores a su valor máximo, según los datos disponibles con sus correcciones estacionales.*

**Figura 10.** Transporte ferroviario de viajeros en la UE (Viajeros-kilómetro, evolución con correcciones estacionales)

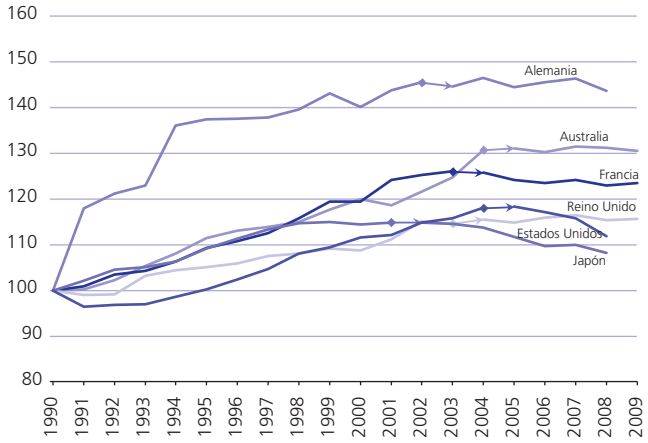



Fuente: FIT. Estadísticas trimestrales de transportes.

En muchos países los datos sobre los **viajeros-kilómetro realizados en coche privado** son menos detallados y están menos actualizados. Dentro de la UE, se observa una disminución media del 0,7% en los 18 países que disponen de datos sobre 2008. En Estados Unidos, los desplazamientos en coche privado bajaron un 3,4% en 2008, la mayor caída desde la crisis económica de los años noventa (en comparación, los viajeros-kilómetro realizados en coche privado disminuyeron un 3,6% en 1991).

Algunos estudios han apuntado una saturación de los viajes en coche privado en algunos países desarrollados. Aunque nuestros datos nos se prestan a un análisis detallado, parece que en algunas de las economías desarrolladas se observa una moderación de los viajes en coche particular. La figura 11 presenta datos de viajeros-kilómetro en coche privado en algunos países, e indica el año a partir del cual no se ha producido ningún aumento significativo. La medida en que estas tendencias se deben a la crisis económica o a los precios del petróleo, entre otros factores potenciales, sigue siendo incierta. Los datos limitados disponibles apuntan un retorno al crecimiento en 2009; los viajeros-kilómetro en coche privado han aumentado un 2,3% en España, un 0,5% en Francia, un 0,3% en el Reino Unido y un 1,0% en Suecia (tabla 2.1.2.).

**Figura 11.** Viajeros-kilómetro en coche privado (2000 = 100)




Fuente: FIT,. Ver tabla 2.1.2.

El transporte de viajeros en autobuses y autocares presenta una evolución mixta. Aunque los datos sobre el transporte en autobús no son tan detallados como los disponibles sobre el transporte ferroviario de viajeros, apuntan algunas similitudes con el ferrocarril. En 2008, el transporte en autobús creció una media del 1,3% en los países miembros del Foro Internacional del Transporte, una cifra similar a la correspondiente a la UE. Los datos de los escasos países que disponen de ellos indican que el impacto de la crisis económica se ha dejado sentir en 2009 (tabla 2.1.2.).

## 2.1.4. Seguridad vial

Durante los diez primeros años del Siglo XXI, los resultados de seguridad vial de la mayor parte de los países del Foro Internacional del Transporte han batido récords. El número de víctimas mortales en accidentes ha seguido bajando en 2009, mejorando el de 2008, cuando esa cifra bajó de 150.000 personas por primera vez en la historia (sin incluir India). Las estimaciones de las muertes en carretera indican un impresionante retroceso del 9,9% en 2009, después de la mejora del 8,9% registrada en 2008: las dos mayores mejoras anuales desde 1990.

El panorama global de la seguridad vial indica que el número de accidentes ha disminuido un promedio del 1,7% en 2009. Según las estimaciones, en la Unión Europea, en 2009 el número de víctimas mortales ha caído un 11%, el de accidentes un 9% y el de heridos graves un 4%. Es importante señalar que el número de muertos y de heridos ha disminuido en casi todos los países miembros de la UE.

Muchos de los países no europeos miembros del FIT también han conseguido importantes mejoras de seguridad vial en 2009. En Estados Unidos, el número de víctimas mortales ha disminuido un 9,3% en 2009,

alcanzando su nivel más bajo desde que empezamos a recopilar datos al respecto. La Federación Rusa también ha conseguido reducciones significativas de los tres indicadores, a saber de un -6,7% de los accidentes con lesiones, un -5,9% de los heridos y un -12,9% de las víctimas mortales. El peso relativo de las cifras de Estados Unidos y Rusia incide fuertemente en las tendencias globales de los países miembros del Foro Internacional del Transporte (tabla 2.1.3.).

Estas evoluciones positivas no deben ocultar sin embargo los costes económicos y las tragedias humanas que hay detrás de estos datos, y los accidentes siguen infligiendo muertes y lesiones a un número inaceptable de personas. Además, mientras que los países desarrollados tienen tras de sí una década récord en materia de reducción de las víctimas de la carretera, el 90% de las muertes en carretera se producen en países con niveles de renta medios o bajos, y las estimaciones cifran las víctimas mortales anuales en todo el mundo por encima de 1,3 millones de personas, con 50 millones de heridos graves.

## *Indicaciones preliminares sobre la seguridad vial en 2010*

*Las primeras indicaciones relativas a 2010 procedentes de la base de datos trimestral del Foro Internacional del Transporte revelan que continúa la tendencia menguante del número de muertos en carretera en la mayor parte de los países. Aunque los datos provisionales se deben manejar con cautela, parece que 2010 arrojará resultados tan favorables como los de 2009.*

*Los datos preliminares correspondientes a los tres primeros trimestres de 2010 apuntan una reducción de alrededor del 8% de los muertos en carretera en 2010 con respecto a 2009. Es importante señalar que los muertos en carretera han disminuido en todos y cada uno de los casi treinta países sobre los cuales se dispone de datos hasta el tercer trimestre de 2010.*

Las cifras indicadas más arriba describen las tendencias de varios indicadores fundamentales. Sin embargo, el grado efectivo de inseguridad en carretera en un país no se puede entender únicamente a partir de la evolución del número de muertos. Este dato debe relacionarse tanto con la población del país en cuestión, como con la dimensión de su parque de vehículos a motor, o el número de kilómetros recorridos cada año. Sólo así podremos hacernos una idea del grado de inseguridad imperante en las carreteras de ese país. Esos indicadores presentan considerables variaciones de un país a otro (tabla 7).

Si hablamos de víctimas mortales por cada 100.000 habitantes, los mejores resultados de 2009 corresponden al Reino Unido (3,8), seguido de Suecia y los Países Bajos (3,9 ambos) e Israel (4,2). Según este mismo indicador, las mayores tasas de muertos en carretera se han registrado en Grecia (12,9). Medidos en función de los muertos en carretera por cada mil millones de kilómetros recorridos, el riesgo de fallecer en un accidente de carretera es menor en Islandia (3,9), Suecia (5,1), el Reino Unido (5,2) y Suiza (5,6). En el otro extremo de este espectro, Corea ha registrado 20,0 víctimas mortales por cada mil millones de kilómetros recorridos, y Chequia 19,4. Ahora bien, no todos los países recopilan sistemáticamente datos sobre los vehículos-kilómetro recorridos.

**Tabla 7.** Número de muertes en accidentes de tráfico por cada 100.000 habitantes y por cada mil millones de vehículos-km

| Pais | Número de muertos por 100.000 habitantes en 2009 | Pais | Número de muertos por cada mil millones de vehículos-km en 2009 |
|---|---|---|---|
| Grecia | 12,9 | Corea | 20,0 |
| Corea | 12,0 | R. Checa | 19,4 |
| Polonia | 12,0 | Eslovenia | 9,6 |
| Estados Unidos | 11,1 | Bélgica | 9,6 |
| Lituania[1] | 11,0 | Nueva Zelanda | 9,6 |
| Nueva Zelanda | 8,9 | Austria | 9,0 |
| Bélgica[2] | 8,9 | Dinamarca | 8,2 |
| R. Checa | 8,6 | Francia | 7,8 |
| Eslovenia | 8,4 | Japón | 7,7 |
| Hungría | 8,2 | Canadá | 7,3 |
| Portugal | 7,9 | Estados Unidos | 7,1 |
| Italia[2] | 7,9 | Noruega | 6,6 |
| Austria | 7,6 | Australia | 6,5 |
| Luxemburgo[2] | 7,2 | Finlandia | 6,5 |
| Australia | 6,9 | Alemania | 6,5 |
| Francia | 6,8 | Israel | 6,4 |
| Canadá[1] | 6,3 | Irlanda | 5,7 |
| España | 5,9 | Suiza | 5,6 |
| Dinamarca | 5,5 | Reino Unido | 5,2 |
| Irlanda | 5,3 | Suecia | 5,1 |
| Islandia | 5,3 | Islandia | 3,9 |
| Finlandia | 5,2 | | |
| Alemania | 5,1 | | |
| Japón | 4,5 | | |
| Suiza | 4,5 | | |
| Noruega | 4,4 | | |
| Israel | 4,2 | | |
| Países Bajos | 3,9 | | |
| Suecia | 3,9 | | |
| Reino Unido | 3,8 | | |

Fuente: FIT basado en datos de IRTAD.
1. Datos provisionales.
2. Datos año 2008.

### 2.1.5. Inversiones en infraestructuras de transporte

- **Introducción**

Las estadísticas del Foro Internacional del Transporte sobre las inversiones en infraestructuras de transporte entre 1995 y 2009 se elaboran a partir de una encuesta específica realizada en 51 países miembros, y que estudia la inversión bruta total (definida como nueva construcción, ampliaciones, reconstrucción, renovación y grandes reparaciones) en la red de carreteras, la red ferroviaria, las vías navegables, los puertos marítimos y los aeropuertos. También incluyen los gastos de mantenimiento financiados por las administraciones públicas.

El Secretariado del FIT viene recopilando datos sobre este epígrafe desde finales de los años 70. La última encuesta abarca el periodo 1995-2009. Los países miembros facilitan sus datos en precios corrientes. Para resumir la evolución global en algunos países europeos, los datos se han cifrado en euros, en precios constantes (2005) y en precios corrientes. Para permitir la comparación de los datos de los diversos países, el Secretariado del FIT ha realizado grandes esfuerzos para recopilar los índices de precios pertinentes con objeto de realizar los cálculos en precios constantes. Cuando se dispone del mismo, se ha utilizado un índice de los costes de construcción de las infraestructuras de transporte terrestre y de transporte fluvial y marítimo. En su defecto, se utiliza un índice de costes del sector industrial o un deflactor del PIB.

A pesar de que la serie temporal es relativamente larga, a menudo la utilidad de estos datos queda menoscabada por problemas de definición y cobertura, que dificultan las comparaciones internacionales. Tampoco existe ningún índice general corregido de paridad de poder adquisitivo para la inversión en infraestructuras de transporte. Por ello, recomendamos cautela a la hora de realizar comparaciones de los datos de inversión entre países.

La presente recapitulación sólo resume las tendencias globales de las infraestructuras de transportes interiores (carretera, ferrocarril, vías fluviales). Se pueden obtener datos detallados por país sobre otros epígrafes (puertos marítimos y aeropuertos) junto con descripciones más detalladas de los datos y una nota sobre la metodología en: www.internationaltransportforum.org/statistics/investment/invindex.html

- **Evolución con respecto al PIB**

El porcentaje del Producto Interior Bruto (PIB) dedicado a la inversión en infraestructuras de transporte interior (carretera, ferrocarril, vías fluviales interiores) viene disminuyendo constantemente en Europa Occidental desde los años 1970. Nuestros primeros informes de los años 1980 ya observaban este declive, que, en promedio, ha evolucionado del 1,5% en 1975, al 1,2% en 1980, con otra bajada al 1,0% en 1982, nivelándose a partir de entonces. El nivel del 1,0% del PIB ha sido la norma durante muchos años, hasta tal punto de convertirse en una referencia política *de facto*, aunque carezca de una base teórica que la justifique. La cuota del PIB necesaria para la inversión en infraestructuras de transporte depende de diversos factores, como la calidad y antigüedad de las infraestructuras existentes, la geografía del país y la intensidad del uso del transporte de su sector productivo.

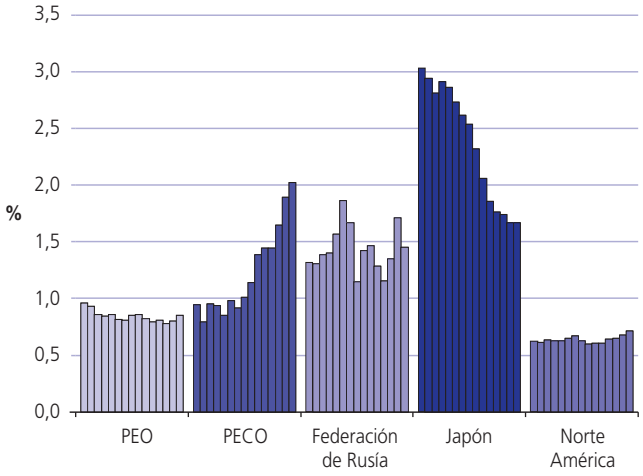
Nuestros datos más recientes indican que el porcentaje del PIB dedicado a la inversión en infraestructuras de transporte interior ha vuelto a disminuir en los años noventa en los *Países de Europa Occidental* a alrededor del 0,8% en 2000, nivel en el que permanece desde entonces (figura 12). No obstante, existen acusadas diferencias entre países, en especial durante los últimos años, y en 2009 esa cuota varía del 0,5% en Dinamarca al 1,1% en España.

Los datos correspondientes a *Norteamérica* presentan una cuota del PIB bastante constante (del 0,6%) desde el comienzo de nuestra serie estadística en 1995. Sin embargo, los últimos datos denotan un ligero incremento de la cuota del PIB reservada a la inversión, que en 2009 ha alcanzado el 0,7%. El crecimiento ha sido especialmente fuerte en Canadá, donde la inversión en infraestructuras de transporte interior ha ascendido al 1,2% del PIB en 2009.

Las tendencias de los *países de Europa Central y del Este* difieren fuertemente de las descritas más arriba. La cuota de inversión en infraestructuras de transporte interior, que hasta 2002 se han mantenido en torno al 1,0% del PIB, ha aumentado fuertemente, alcanzando el 2% en 2009 – la cifra más alta de la historia comunicada por estos países (después del 1,9% de 2008). En la *Federación Rusa* la cuota del PIB invertida en este epígrafe es más volátil. En el año 2000, la inversión representó el 1,9% del PIB, pero en 2006 volvió a caer al 1,2%. Los datos recientes indican un renovado aumento de los niveles de inversión, que han oscilado entre el 1,7% (2008) y el 1,5% (2009).

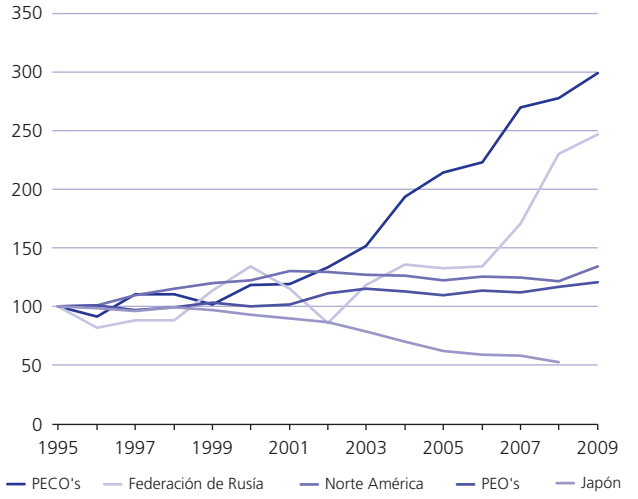
Los datos de *Japón* presentan una evolución bien distinta. Históricamente, la cuota del PIB invertida en infraestructuras de transporte ha sido relativamente alta, pero viene disminuyendo desde los años noventa. El gasto en estas partidas ha sufrido los recortes presupuestarios generales que se vienen sucediendo desde finales de 1990, y también acusan el hecho de que los ingresos procedentes del impuesto de matriculación de los vehículos y del impuesto especial sobre la gasolina ya no se dedica específicamente al desarrollo y mantenimiento de la red principal de carreteras, lo cual explica en parte la disminución de la cuota del PIB dedicada a la inversión.

**Figura 12.** Inversión en infraestructuras de transporte interior 1995 a 2009 (en porcentaje del PIB, en precios corrientes)




Nota: Los países de Europa Occidental (PEO) incluyen a Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Islandia, Irlanda y Suecia. Los Países de Europa Central y del Este (PECO) incluyen a Albania, Croacia, Chequia, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, ERY Macedonia, Hungría, Letonia, Lituania, Montenegro, Polonia, Rumanía y Serbia. Norteamérica: los datos de Estados Unidos del periodo 2003-2009 son estimaciones. La inversión pública en carreteras se basa en datos del Bureau of Economic Analysis sobre la inversión del gobierno en Activos Fijos (transporte) utilizando una cuota fija para la inversión ferroviaria basada en datos de 2.003. La inversión en vías fluviales interiores se estima basándose en datos de Gasto en Construcción del Census Bureau de Estados Unidos (a partir de la variación anual de su nivel desde 2003).
Fuente: FIT

**Figura 13.** Inversión en infraestructuras de transporte interior 1995 a 2009 (a precios constantes 2005, 1995 = 100)




Nota: Respecto a los cálculos para determinar los valores constantes, véase la introducción, los PECO y PEO en Euros, precios constantes, paridades de 2005.
Fuente: FIT

### • Volumen de inversión

En los países de Europa Occidental, el volumen de inversión (gasto en términos reales) prácticamente no ha variado entre 1995 y 2000. Este periodo de estancamiento parece finalizar en 2001, cuando la inversión en infraestructuras de transporte interior creció un 15% en términos reales hasta 2003. A partir de ese año, el nivel de inversión volvió a disminuir hasta 2008, año en que se situó un 1,7% por encima del nivel de 2003. Los últimos datos, relativos a 2009, indican un crecimiento del 3,6% con respecto a 2008 (figura 13).

El volumen de inversión en infraestructuras de transporte interior en Norteamérica creció en torno a un 30% entre 1995 y 2001. La falta de datos comparables a partir de 2003 ha limitado las posibilidades de realizar un análisis más profundo, pero los datos preliminares sobre la inversión en carreteras indican una tendencia análoga hasta 2009. Nuestra estimación para 2009 apunta un crecimiento del 10,5% del volumen de inversión con respecto a 2008, regresando al nivel de 2001 en términos reales.

El volumen de la inversión en infraestructuras se ha acelerado notablemente en los países de Europa Central y del Este desde 2003. Este crecimiento no presenta signos de deceleración, y en 2009 ha vuelto a alcanzar un nuevo nivel récord. La inversión en infraestructuras de transporte interior ha aumentado un 7,6% en términos reales entre 2008 y 2009.

La Federación Rusa también registra un aumento del volumen de inversión desde 2003. Nuestros datos indican que el crecimiento del volumen de inversión en infraestructuras de transporte interior ha seguido siendo fuerte en 2009, alcanzando una nueva máxima en términos reales, con un incremento del 7,3% entre 2008 y 2009.

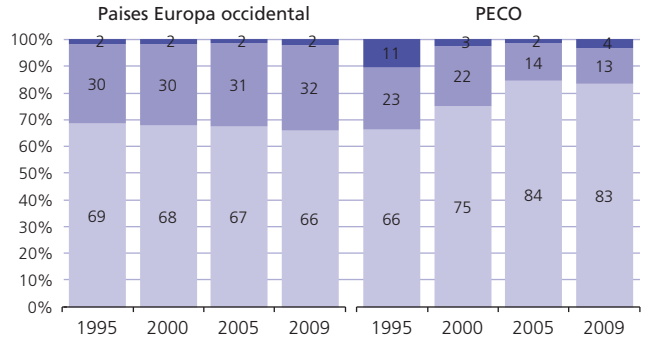
Los datos de Japón parecen reflejar tanto la disminución de los fondos disponibles, en especial para la inversión en carreteras, como la madurez del sistema de transporte nacional. En 2008, la inversión en infraestructuras de transporte interior ha sido casi un 47% inferior a la de 1995 en términos reales.

### • Reparto modal de la inversión

Los datos expuestos en la figura 14 presentan la evolución a largo plazo del reparto modal de la inversión en Europa. En los países de Europa occidental, la cuota de la inversión en infraestructuras viarias ha disminuido lentamente, con un incremento gradual de la inversión ferroviaria. Mientras que en 1975, en Europa Occidental cerca del 80% de la inversión se dedicaba a las carreteras, en 2009 la cuota sobre el total de la inversión en infraestructuras de transporte interior ha bajado al 66%. La cuota dedicada a las vías de navegación fluvial se ha mantenido constante en el 2% durante los últimos años.

La cuota de inversiones ferroviarias es especialmente elevada en Austria (65%), el Reino Unido (55%), Luxemburgo (52%) Suecia (45%) y Bélgica (41%). La evolución observada en nuestros datos sobre Europa Occidental refleja en parte el compromiso político a favor del ferrocarril, y los datos recientes no parecen apuntar ningún cambio de este compromiso.

**Figura 14.** Reparto modal de la inversión en infraestructuras. (Euros, precios corrientes y tipos de cambio actuales)




Fuente: FIT

Mientras que los países de Europa Occidental han orientado cada vez más su inversión hacia el ferrocarril, los países de Europa Central y del Este están invirtiendo más en su red viaria. La cuota de la inversión en infraestructuras de transporte interior destinada a la carretera ha aumentado del 66% en 1995 al 83% en 2009. No obstante, los últimos cinco años denotan una estabilización de la tendencia, y el reparto modal de la inversión se ha mantenido bastante constante entre 2005 y 2009.

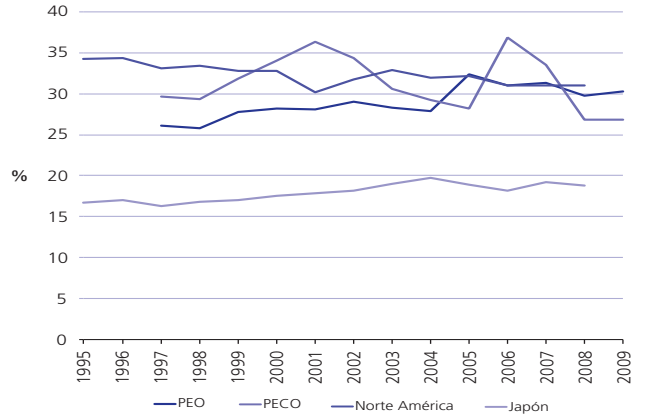
Aunque las tendencias globales de los niveles de inversión han sido similares para los países de Europa Occidental y de Norteamérica, el reparto modal de las inversiones varía entre ambas regiones. Cabe decir lo mismo con respecto a los países de Europa Central y del Este por una parte, y la Federación Rusa por otra. En Estados Unidos y Canadá, la cuota de inversión en carretera es relativamente alta: la carretera se lleva el 85% de la inversión en transportes terrestres en Estados Unidos, y en torno al 95% en Canadá. En la Federación Rusa, el ferrocarril representa alrededor de la mitad del total de la inversión en transportes terrestres.

- **Evolución del mantenimiento vial**

En este apartado, examinamos las tendencias globales del mantenimiento de carreteras y su relación con la inversión. Como ocurre con los datos referentes a la inversión, los datos sobre el mantenimiento también están sujetos a limitaciones e incertidumbres (como la asignación del gasto entre mantenimiento y remodelación). Sin embargo, los datos disponibles parecen apuntar que el equilibrio entre mantenimiento e inversión se ha mantenido relativamente constante a lo largo del tiempo en numerosas regiones.

El volumen de fondos dedicado al mantenimiento de las infraestructuras viarias en los países de Europa Occidental ha aumentado ligeramente más deprisa que el volumen de inversión; entre 1995 y 2008, el primero ha aumentado un 25%, y el segundo alrededor del 21%. Esta evolución ha ampliado la cuota del mantenimiento sobre el gasto total en carreteras, que ha pasado del 26% en 1997 al 30% en 2009.

**Figura 15.** Cuota del mantenimiento vial sobre el total del gasto en carreteras 1995-2009. (Euros, precios y tipos de cambio actuales)




Nota: Los países de Europa Occidental (PEO) incluyen a Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Islandia, Irlanda, Noruega, el Reino Unido y Suecia. Los Países de Europa Central y del Este (PECO) incluyen a Albania, Croacia, Chequia, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia y Serbia.

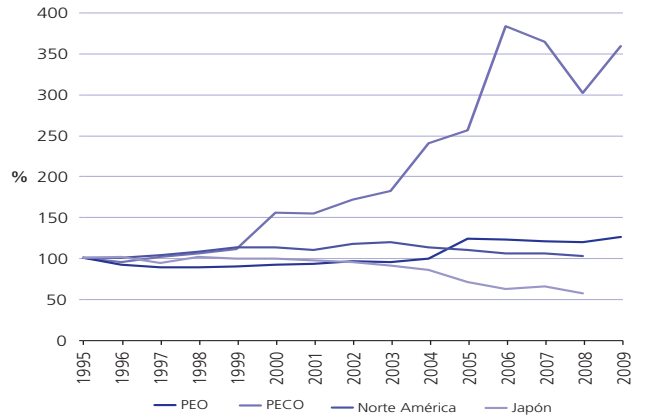
Fuente: FIT. Inversiones en infraestructuras de transporte.

Al igual que el volumen de inversión, el volumen dedicado al mantenimiento ha aumentado mucho en los países de Europa Central y del Este. La cuota del mantenimiento sobre el gasto total en carreteras ha disminuido ligeramente, del 30% en 1997 al 27% en 2009. El aumento de los fondos dedicados al mantenimiento en 2006 y 2007 (figura 15) se ha debido en parte a un fuerte incremento del mantenimiento viario en Hungría durante ese periodo.

En Norteamérica, el volumen de fondos dedicados al mantenimiento se ha mantenido relativamente constante a lo largo del tiempo. La cuota del mantenimiento ha disminuido del 33% en 1997 al 31% en 2009.

En Japón, los recortes presupuestarios han afectado a los niveles tanto de inversión como de mantenimiento, pues ambos registran fuertes contracciones durante el periodo 1999-2008, con el resultado de una cuota bastante estable del mantenimiento sobre el gasto total en carreteras.

**Figura 16.** Gasto en mantenimiento vial 1995-2009. (A precios constantes, 1995 = 100)




Nota: Los países de Europa Occidental (PEO) incluyen a Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Islandia, Irlanda, Noruega, el Reino Unido y Suecia. Los Países de Europa Central y del Este (PECO) incluyen a Albania, Croacia, Chequia, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia y Serbia.

Fuente: FIT. Inversiones en infraestructuras de transporte.

## 2.1.6. Información estadística

- **Fuente de los datos, definiciones y notas explicativas por países**

### *Fuente de datos*

A menos que se indique lo contrario, los datos estadísticos contenidos en esta publicación han sido facilitados al Foro Internacional del Transporte por las administraciones nacionales (Ministerios de Transporte, Institutos Nacionales de Estadística, Institutos oficiales de investigación) a través de un procedimiento de información periódica basada en cuestionarios normalizados. Estos datos constituyen las estadísticas oficiales nacionales sobre el transporte.

### *Estimación de los datos no disponibles*

Con objeto de completar la falta de información o los datos ausentes en las series estadísticas, cuando es posible hacerlo, el Foro Internacional del Transporte utiliza procedimientos de estimación. Aunque el objeto de estos procedimientos consiste en garantizar la coherencia de los datos, no pueden proporcionar resultados totalmente homogéneos entre países. Su función principal es la de completar los datos que faltan, con el fin de poder elaborar gráficos agregados que incluyan el máximo de países posible. Todas las estimaciones se identifican con una «e».

El método aplicado para estimar los datos no disponibles se basa en calcular tasas de crecimiento medio por grupo de países, y luego aplicarlas para extrapolar los datos nacionales ausentes. Se han identificado dos grupos geográficos:

*Europa Occidental* (21 países): Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Islandia, Irlanda, Italia, Liechtenstein, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suecia, Suiza, y Turquía.

*Europa Central* (15 países): Albania, Bosnia Herzegovina, Bulgaria, Chequia, Croacia, ERYM, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia, Rumanía y Serbia.

### *Definiciones utilizadas*

A menos que se indique lo contrario, todas las definiciones y los términos utilizados en esta publicación están recogidos en la tercera edición del «Glosario de Estadísticas del Transporte», publicado conjuntamente por Eurostat, UNECE y el FIT. Este Glosario se puede consultar y descargar desde nuestro sitio web, en la dirección siguiente: www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/09GloStat.pdf

Por lo que respecta a las inversiones en infraestructuras de transporte, los datos reflejan las inversiones brutas totales (nueva construcción, ampliación, reconstrucción y grandes reparaciones) y abarcan todas las fuentes de financiación (privada y pública).

### *Control de calidad*

Se comprueba la coherencia de las series, y en caso necesario se comparan con las fuentes nacionales. En caso de divergencia, se pide al país implicado que facilite una nota explicativa.

### *Notas explicativas por países*

*Albania*: Los gastos en la red viaria no incluyen las vías urbanas. Sólo se dispone de datos de mantenimiento relativos a las carreteras.

*Alemania*: la interrupción de las series en 1991 se debe a la reunificación de Alemania. Desde 2004, los datos sobre autobuses y autocares incluyen los tranvías. No se dispone de datos sobre los contenedores transportados por ferrocarril entre 1997 y 2004. No se dispone de información sobre el transporte por cabotaje desde 1991. Desde 2005, las inversiones ferroviarias incluyen únicamente a la Deutsche Bahn AG. La inversión en carretera incluye las vías urbanas. No se dispone de datos sobre el gasto en mantenimiento.

*Australia*: Desde 1998 no se dispone de datos sobre accidentes de carretera con lesiones. El gasto de inversión para la construcción de edificios de transporte no está desglosado por modo de transporte. Los datos de inversión en carreteras incluyen el gasto en aeropuertos (asfaltado). Actualmente no se dispone de datos sobre el gasto en mantenimiento de ferrocarriles, puertos y aeropuertos.

*Austria*: Desde 2006, los datos ferroviarios incluyen asimismo a las empresas extranjeras que circulan por la red ferroviaria austriaca. Desde 1993 ya no se dispone de datos sobre los viajeros-kilómetro por carretera. No se dispone de datos sobre el transporte ferroviario de contenedores entre 2000 y 2005. Las inversiones en carreteras sólo incluyen las carreteras federales (con exclusión de las vías urbanas), y, desde 2002, sólo las autopistas y autovías.

*Azerbaiyán*: Desde 1995, las mercancías transportadas por carretera incluyen el transporte por cuenta propia.

*Bélgica*: No se dispone de datos sobre el transporte por cabotaje desde 1998. Los gastos en la red viaria incluyen las vías urbanas.

*Bosnia*: Las series se interrumpen en 1992 debido a la guerra. No se dispone de datos sobre el gasto en infraestructuras de transportes.

*Bulgaria*: Ya no se dispone de datos sobre vehículos privados ni sobre el transporte por cabotaje desde 1994 y 1992 respectivamente. Desde 1995, ya no se dispone de

datos sobre el transporte de viajeros en turismo privado. Desde 2004 se utiliza un nuevo sistema de información sobre la actividad en las vías fluviales interiores que provoca una interrupción de la serie. El gasto en la red viaria no incluye las vías urbanas.

*Canadá*: No se dispone de datos de transporte de mercancías por ferrocarril, carretera, vías fluviales interiores y oleoductos y gasoductos anteriores a 1995, y los disponibles se refieren únicamente a las actividades nacionales.

*Chequia*: Hasta 1993, los datos están incluidos en Checoslovaquia (CSK). La inversión en carreteras no incluye las vías urbanas. La estructuración financiera del mantenimiento ferroviario sufrió un cambio en 2003.

*Croacia*: hasta 2002, los datos de transporte interior sólo se refieren a las mercancías transportadas en buques nacionales dentro y fuera del territorio nacional. Desde 2003, los datos incluyen a todos los buques que acarrean por territorio nacional solamente. Desde 1997, los vagones privados no se incluyen en los datos de transporte ferroviario de mercancías. Los oleoductos incluyen los gasoductos. Los datos sobre autobuses y autocares no incluyen el transporte urbano. No se dispone de datos sobre turismos privados. Los contenedores incluyen las cajas móviles desde 2004. Las inversiones en carreteras no incluyen las vías urbanas. No se incluyen las inversiones privadas, salvo en el caso de los aeropuertos.

*Dinamarca*: Los turismos privados incluyen los taxis y camionetas. Las inversiones no incluyen los puentes «Great Belt» y «Øresund». Las inversiones en carretera incluyen las vías urbanas y las inversiones ferroviarias incluyen el metro de Copenhague.

*ERY Macedonia*: No se dispone de datos sobre turismos privados ni sobre transporte de contenedores. Las inversiones en carretera no incluyen las vías urbanas.

*Eslovaquia*: Hasta 1993, los datos están incluidos en Checoslovaquia (CSK). La inversión en carreteras incluye ciertas categorías de vías urbanas.

*Eslovenia*: El transporte de mercancías por carretera sólo incluye los transportes nacionales. La inversión en carreteras incluye las vías urbanas.

*España*: No se dispone de datos sobre el transporte ferroviario de contenedores en TEU. No se dispone de datos de mantenimiento de las infraestructuras de transporte.

*Estados Unidos*: El transporte de viajeros por ferrocarril sólo incluye los datos de Amtrak (transporte interurbano por ferrocarril). No se dispone de datos sobre el transporte ferroviario de contenedores. Las inversiones en carreteras incluyen las vías urbanas. Los gastos en infraestructuras fluviales incluyen las instalaciones tanto interiores como marítimas.

*Estonia*: No se dispone de datos sobre las vías fluviales desde 2000. No se dispone de datos sobre turismos privados. Desde 2001, los datos sobre autobuses y autocares incluyen los tranvías y trolebuses. No se dispone de datos de cabotaje desde 1995. Las inversiones en carreteras no incluyen las vías urbanas.

*Finlandia*: Las inversiones en carretera y ferrocarril incluyen las infraestructuras urbanas. Las inversiones en infraestructuras ferroviarias sólo reflejan el gasto estatal e incluyen el metro y las redes de trenes de cercanías. Las inversiones en aeropuertos sólo reflejan el gasto estatal. Las inversiones portuarias incluyen las vías fluviales de acceso a los puertos desde 2001 y las operaciones de los rompehielos desde 2006.

*Francia*: el transporte de mercancías por ferrocarril incluye a todos los operadores ferroviarios. Las mercancías transportadas por ferrocarril y carretera incluyen el tránsito. El transporte de mercancías por vías fluviales incluye el tránsito desde 1982 y los buques marítimos hasta 1996. No se dispone de datos de transporte ferroviario de contenedores desde 1996. Las inversiones en carreteras incluyen las vías urbanas. El mantenimiento vial se refiere únicamente a las carreteras nacionales hasta 2004. Las inversiones ferroviarias incluyen el tráfico de cercanías de la región de *Île-de-France* y no incluyen la porción francesa del Eurotúnel.

*Grecia*: Fuente de los datos: NSSG. El transporte por carretera de mercancías y viajeros no está disponible desde 2000. No se dispone de datos sobre la navegación de cabotaje. Las inversiones en carreteras incluyen las vías urbanas.

*Hungría*: A partir de 2001, el transporte fluvial incluye a los buques extranjeros. Los oleoductos incluyen los gasoductos. Los datos de inversión sólo incluyen inversiones del Estado. Las inversiones en carreteras incluyen las vías urbanas desde 1993.

*India*: Los datos se refieren a los ejercicios fiscales. Tanto los datos de inversión bruta como los de mantenimiento incluyen los costes de mano de obra.

*Irlanda*: No se dispone de datos sobre el transporte de viajeros por carretera. No se dispone de datos sobre el transporte ferroviario de contenedores entre 1999 y 2003. Las inversiones en carreteras no incluyen las vías urbanas.

*Islandia*: No se dispone de datos sobre el transporte de mercancías por carretera.

*Japón*: Los datos se refieren al ejercicio fiscal (del 1 de abril al 31 de marzo) salvo respecto a la seguridad vial y el transporte marítimo de contenedores. Los datos sobre autobuses y autocares incluyen los taxis. No se dispone de datos de transporte ferroviario de contenedores en TEU. Las inversiones en carreteras incluyen las vías urbanas y excluyen la financiación privada.

*Letonia*: Desde 2006, el transporte por oleoducto ya no incluye el petróleo bruto, sino sólo los productos petrolíferos. No se dispone de datos sobre turismos privados ni sobre transporte de cabotaje. La inversión en carreteras incluye las vías urbanas desde 2003.

*Lituania*: Se dispone de datos sobre turismos privados desde 2002. El transporte fluvial incluye los ferries. No se dispone de datos sobre el transporte por cabotaje. La inversión en carreteras se refiere al gasto público e incluye las vías urbanas desde 1998.

*Luxemburgo*: No se dispone de datos sobre el transporte de viajeros por carretera.

*Malta*: No se dispone de datos de transporte de mercancías ni de pasajeros.

*México*: Las toneladas-kilómetro y los viajeros-kilómetro se estiman basándose en parque de automóviles. Desde 2005, el transporte ferroviario de mercancías incluye todos los movimientos. Desde 2008, los datos de transporte ferroviario de viajeros incluyen los desplazamientos en metro. En 1998, se reestructuró el transporte de viajeros por ferrocarril, hasta entonces muy subvencionado, con el resultado de un traslado de viajeros del ferrocarril a la carretera. Hasta 2001, el número de accidentes en carretera también incluye los accidentes con daños materiales. No se dispone de datos sobre oleoductos, turismos privados, transporte ferroviario de contenedores ni navegación de cabotaje. La inversión en carreteras no incluye las vías urbanas. Sólo se dispone de datos sobre el gasto en mantenimiento para las carreteras, e incluyen el gasto privado.

*Moldavia*: No se dispone de datos sobre turismos privados. Desde 1992 los datos no incluyen a las empresas radicadas en la orilla izquierda de la Riviera Nistru ni a las de la ciudad de Bender. La inversión en carreteras no incluye las vías urbanas.

*Noruega*: No se dispone de datos sobre el transporte de contenedores. La inversión en carreteras incluye las vías urbanas. Los datos sobre el mantenimiento vial incluyen el gasto de las corporaciones locales desde 2002.

*Nueva Zelanda*: No se dispone de datos sobre el transporte de viajeros por carretera. Tampoco se dispone de datos sobre el transporte de contenedores y la navegación de cabotaje. Sólo se dispone de datos de gasto en infraestructuras sobre las carreteras, y no incluyen el gasto de las corporaciones locales pero sí incluyen las vías urbanas.

*Países Bajos*: El transporte de viajeros en autobuses y autocares no está disponible desde 2000. No se dispone de datos sobre el transporte ferroviario de contenedores entre 1995 y 2003. No se dispone de datos sobre el transporte de cabotaje.

*Polonia*: Desde 2004, el transporte de mercancías por carretera incluye el transporte nacional e internacional. La inversión en carreteras incluye las vías urbanas, salvo para los años 1996 a 1999.

*Portugal*: El transporte de viajeros en turismo privado no está disponible desde 2000 y el dato correspondiente a autobuses y autocares dejó de estarlo en 2004. No se dispone de datos sobre el transporte de cabotaje desde 2001. La inversión en carreteras no incluye las vías urbanas.

*Rumanía*: El aumento de las cifras de seguridad vial en 1990 coincide con la finalización de las limitaciones del tráfico a raíz de las restricciones petrolíferas. A partir de 2008, han cambiado los métodos de recuento del transporte de viajeros en autobuses y autocares. No se dispone de datos sobre el transporte de cabotaje ni sobre los turismos privados. La inversión en carreteras no incluye las vías urbanas.

*Reino Unido*: Los datos solo incluyen a Gran Bretaña y no al Reino Unido, salvo los referentes a seguridad vial. Sólo se dispone de datos sobre el transporte ferroviario de contenedores entre 1990 y 1994. Los datos de inversión se refieren a los ejercicios fiscales (de abril a marzo) y sólo incluyen a Gran Bretaña. La inversión en carreteras y ferrocarril incluyen las infraestructuras urbanas. Desde 2005, ya no se compilan datos sobre la inversión portuaria y aeroportuaria. Sólo se dispone de datos de mantenimientos referentes a las carreteras.

*Rusia*: No se dispone de datos sobre los turismos privados. Los datos de muertes en la carretera incluyen a las personas fallecidas hasta 7 días después del accidente. No se dispone de datos de transporte de contenedores en TEU. No se dispone de datos sobre el coste de mantenimiento de las infraestructuras de transporte.

*Serbia*: Desde 1997, el transporte de mercancías por carretera no incluye el transporte por cuenta propia, y el transporte de viajeros no incluye el transporte en turismo privado. No se dispone de datos sobre el transporte ferroviario de contenedores. La inversión en carreteras incluye las vías urbanas. La inversión bruta en infraestructuras de transporte no incluye el IVA.

*Suecia*: Desde 1997, los datos de transporte ferroviario de contenedores incluyen el transporte de contenedores vacíos. La inversión en carreteras incluye las vías urbanas. Los gastos en infraestructuras ferroviarias incluyen los tranvías y el metro. El gasto de inversión incluye el IVA.

*Suiza*: La inversión en carreteras incluye las vías urbanas. Los gastos en infraestructuras ferroviarias sólo incluyen a CFF y BLS. No se dispone de datos sobre el mantenimiento de las vías fluviales interiores.

*Turquía*: Los datos de transporte de viajeros por carretera no están desglosados. Los accidentes de carretera incluyen los accidentes con daños materiales solamente. Los datos de muertos en carretera no se ajustan a la definición de los 30 días. La inversión en carreteras no incluye las vías urbanas.

## Tabla 2.1.1.A. Transporte de mercancías (miles de millones de toneladas-km)

| Países | Ferrocarriles | | | | | | Carreteras | | | | | | Vías navegables | | | | | | Oleoductos | | | | | | Total mercancías | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* |
| Albania (ALB) | 0,2 | 0,6 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | –11,5 | 0,8 | 1,2 | 2,2 | 4,1 | 4,4 | 8,5 | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 50,0 | 0,9 (4) | 1,8 | 2,2 | 4,2 | 4,5 | 8,3 |
| Alemania (DEU) | 70,5 | 103,1 c | 77,5 | 115,7 | 95,8 | –17,1 | 78,0 | 169,9 | 280,7 | 341,6 | 307,6 | –9,9 | 48,8 | 54,8 | 66,5 | 64,1 | 55,5 | –13,4 | 15,1 | 11,7 | 15,0 | 15,7 | 16,0 | 1,8 | 212,4 | 339,5 c | 439,7 | 536,9 | 474,9 | –11,6 |
| Armenia (ARM) | n.a. | n.a. | 0,4 | 0,8 e | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | 1,0 e | n.a. | – | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 1,3 | 2,0e | n.a. | – | n.a. | n.a. | 1,7 | 3,8 e | n.a. | – |
| Australia (AUS) | 36,0 | 87,9 | 133,6 | 197,6 | 201,5 e | 2,0 | 24,4 | 81,6 | 135,2 | 190,8 | 191,9 e | 0,6 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 60,4 | 169,6 | 268,8 | 388,3 | 393,4 | 1,3 |
| Austria (AUT) | 9,9 | 12,7 | 16,6 | 21,9 | 17,8 | –18,9 | 2,9 | 9,0 | 17,2 | 18,2 | 16,3 | –10,4 | 1,3 | 1,7 | 2,4 | 2,4 | 2,0 | –15,1 | 3,6 | 6,4 | 7,6 | 7,5 | 7,3 | –2,9 | 17,6 | 29,7 | 43,8 | 50,0 | 43,4 | –13,2 |
| Azerbajan (AZE) | 24,6 | 37,1 | 5,7 | 10 | 7,6 | –24,2 | 3,7 | 3,3 | 3,8 | 10,3 | 11,0 | 6,8 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 1,0 | 3,4 | 1,4 | 62,4 | 73,2 | 17,2 | 29,3 (3) | 43,7 | 10,8 | 82,8 | 91,8 | 10,9 |
| Bélgica (BEL) | 7,8 | 8,4 | 7,7 | 8,5 | 5,9 | –29,8 | 13,1 | 32,0 | 51,0 | 38,4 | 36,2 e | –5,7 | 6,7 | 5,4 | 7,3 | 8,7 | 9,0 | 3,0 | 0,3 | 1,0 | 1,6 | 1,5e | n.a. | – | 27,9 | 46,9 | 67,6 | 57,0 e | n.a. | – |
| Bielorrusia (BLR) | 50,1 | 75,4 | 31,4 | 49 | 42,7e | –12,8 | 8,1 | 22,4 | 9,7 | 22,8 | n.a. | – | 1,2 | 1,8 | 0,0 | 0,1 | n.a. | – | – | – | – | – | – | – | 59,4 | 99,6 | 41,2 | 71,90 | n.a. | – |
| Bosnia-Herzegovina (BIH) | 3,4 | 4,0 | 0,1 | 1,2 | 1,0 | –20,1 | 0,8 | 3,1 | n.a. | 1,9 | 1,7 | –8,6 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 4,2 | 7,1 | 0,1 | 3,1 | 2,7 e | –13,2 |
| Bulgaria (BGR) | 13,9 | 14,1 | 5,5 | 4,7 | 3,1 | –33,0 | 7,0 | 13,8 | 3,1 c | 7,1 | 6,3 | –11,5 | 1,8 | 1,6 | 0,4 | 1,9 | 1,8 | –7,3 | n.a. | 0,6 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 3,8 | 22,7 (4) | 30,1 | 9,4 c | 14,2 | 11,7 | –17,6 |
| Canadá (CAN) | n.a. | n.a. | 267,2 | 296,4 | 228,2 e | –23,0 | n.a. | n.a. | 84,7 | 129,6 | n.a. | – | n.a. | n.a. | 25,4 | 27,7 | n.a. | – | n.a. | n.a. | 90,5 | 124 | 121,5 | –2,0 | n.a. | n.a. | 467,8 | 570,3 | n.a. | – |
| Checoslovaquia (CSK) | 55,9 | 59,5 | – | – | – | – | 10,1 | 23,3 | – | – | – | – | 2,4 | 4,4 | – | – | – | – | 6,4 | 7,5 | – | – | – | – | 74,8 | 94,7 | – | – | – | – |
| Croacia (HRV) | 5,7 | 6,5 | 1,8 | 3,3 | 2,6 | –20,3 | 1,3 | 2,9 | 2,8 | 11,0 c | 9,4 | –14,6 | 0,3 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | –26,6 | n.a. | 3,6 | 0,7 | 1,7 | 1,8 | 7,2 | 7,3 (4) | 13,5 | 5,3 | 16,1 c | 13,9 | –13,6 |
| Dinamarca (DNK) | 1,9 | 1,8 | 2,0 | 1,9 | 1,7 | –9,0 | 7,8 | 9,4 | 11,0 | 10,7 | 10,0 | –6,7 | – | – | – | – | – | – | n.a. | 2,0 | 4,7 | 4,2 | n.a. | – | 9,7 (4) | 13,2 | 17,7 | 16,8 | n.a. | – |
| ERY-Macedonia (MKD) | 0,6 | 0,8 | 0,5 | 0,7 | 0,5 | –33,1 | 0,8 | 2,2 | 0,8 | 4,0 | 4,0 | 1,4 | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | 0,2 | 0,1 | –12,2 | 1,4 (4) | 3,0 | 1,3 | 4,9 | 4,7 | –4,3 |
| Eslovenia (SVN) | 3,3 | 4,2 | 2,9 | 3,5 | 2,7 | –24,2 | 2,1 | 4,9 | 1,9 | 2,6 | 2,3 | –13,6 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 5,4 | 9,1 | 4,8 | 6,2 | 4,9 | –19,7 |
| España (ESP) | 10,3 | 11,6 | 12,2 | 10,3 | 7,4 | –28,2 | 51,7 | 90,5 | 148,7 | 238,7 | 208,6 | –12,6 | – | – | – | – | – | – | 1,0 | 4,2 | 7,5 | 9,1 | 8,2 | –9,9 | 63,1 | 106,4 | 168,4 | 258,1 | 224,3 | –13,1 |
| Estados Unidos (USA) | n.a. | 1.509,60 | 2.140,30 | 2.594,7 | 2.212,7 | –14,7 | n.a. | 1.239,2 | 1.741,5 | 1.922,9e | n.a. | – | 227,5 | 426,9 | 441,7 | 381,0 | n.a. | – | n.a. | 852,8 | 842,4 | 814,2 e | n.a. | – | n.a. | 4.028,4 | 5.165,9 | 5.712,8 e | n.a. | – |
| Estonia (EST) | 5,0 | 7,0 | 8,1 | 5,9 | 5,9 | 0,1 | 2,3 | 4,5 | 3,9 | 8,3 | 6,3 | –24,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | – | – | 7,4 | 11,5 | 12,0 | 14,2 | 12,2 | –13,9 |
| Federación Rusa (RUS) | 1.672,0 | 2.522,9 | 1.373,2 | 2.116,2 | 1.865,3 | –11,9 | 116,4 | 299,4 | 152,7 | 216,3 | 180,1 | –16,7 | 163,9 | 213,9 | 71,0 | 63,7 | 52,6 | –17,5 | 242,6 | 1.239,8 | 745,0 | 1.112,9 | 1.122,8 | 0,9 | 2.194,9 | 4.276,0 | 2.341,9 | 3.509,1 | 3.220,8 | –8,2 |
| Finlandia (FIN) | 6,3 | 8,4 | 10,1 | 10,8 | 8,9 | –17,7 | 12,4 | 25,4 | 27,7 | 27,6 | 24,3 | –12,1 | n.a. | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | –23,8 | – | – | – | – | – | – | 18,7 3 | 33,8 | 37,9 | 38,5 | 33,2 | –13,7 |
| Francia (FRA) | 67,6 | 49,7 | 55,4 | 40,5 | 32,1 | –20,7 | 66,3 | 114,8 | 184,2 | 195,5 | 166,1 | –15,1 | 12,7 | 7,6 | 9,1 | 8,6 | 8,4 | –1,7 | 28,2 | 19,6 | 21,7 | 20,9 | 17,3 | –17,1 | 174,8 | 191,7 | 270,4 | 265,5 | 223,9 | –15,7 |
| Georgia (GEO) | 9,8 | 10,8 | 3,9 | 6,5 | 5,4 | –16,9 | n.a. | 2,6 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 1,8 | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 1,8 | 2,6 e | n.a. | – | 9,8 (5)(2) | 13,4 | 6,2 | 9,7 e | n.a. | – |
| Grecia (GRC) | 0,7 | 0,6 | 0,4 | 0,8 | 0,5 e | –31,6 | 7,0 | 12,5 | 14,3 e | 17,0 e | 16,8 e | –0,9 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 7,6 | 13,1 | 14,7 | 17,7 | 17,3 | –2,3 |
| Hungría (HUN) | 19,8 | 16,8 | 8,1 | 9,9 | 7,7 | –21,7 | 5,8 | 15,2 | 12,1 | 13,0 | 12,1 | –6,7 | 1,8 | 2,0 | 0,9 c | 2,3 | 1,8 | –18,6 | 1,0 | 5,3 | 4,0 | 5,6 | n.a. | – | 28,4 | 39,3 | 25,2 c | 30,8 | n.a. | – |
| India (IND) | n.a. | n.a. | 312,4 | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | 494,0 | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 57,9 | 117,5 | – | – | n.a. | n.a. | 864,3 | n.a. | n.a. | – |
| Irlanda (IRL) | 0,5 | 0,6 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | –23,3 | n.a. | 5,1 | 12,3 | 17,3 | 12,1 | –30,2 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 0,5 (2) | 5,7 | 12,8 | 17,4 | n.a. | – |
| Islandia (ISL) | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – |
| Italia (ITA) | 18,1 | 21,2 | 25,8 | 23,8 | 18,3 e | –23,0 | n.a. | 177,9 | 158,6 | 151,8 e | 141,2 e | –7,0 | 0,4 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,1 e | –15,6 | 9,1 | 11,5 | 10,3 | 11,3 | 11,6 | 3,4 | 27,5 (2) | 210,7 | 194,9 | 187,0 | n.a. | – |
| Japón (JPN) | 63,0 | 27,2 | 22,1 | 22,3 | 20,3 | –8,8 | 135,9 | 274,2 | 313,1 | 346,4 | 333,0 | –3,9 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 198,9 | 301,4 | 335,3 | 368,7 | 353,3 | –4,2 |
| Korea (KOR) | 0,0 | 13,7 | 10,8 | 11,6 | 9,3 | –19,8 | n.a. | n.a. | n.a. | 105,2 e | n.a. | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | n.a. | 13,7 | 10,8 | 116,8 | n.a. | – |
| Letonia (LVA) | 15,5 | 18,5 | 13,3 | 19,6 | 18,7 | –4,4 | 2,8 e | 5,9 | 4,8 | 12,3 | 8,1 | –34,3 | 0,1 | 0,3 | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | 6,5 | 2,1 | 1,6 | –25,0 | 18,3 (4) | 24,7 | 24,6 | 34,0 | 28,4 | –16,5 |
| Liechtenstein (LIE) | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | 0,3 | 0,3 | –20,0 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | 0,3 | 0,3 | –20,0 |
| Lituania (LTU) | 13,6 | 19,3 | 8,9 | 14,7 | 11,9 | –19,4 | 3,4 e | 7,3 | 7,8 | 20,4 | 17,8 | –13,0 | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | –69,2 | n.a. | n.a. | 3,5 | 0,5 | 0,4 | –22,2 | 17,1 (4) | 26,8 | 20,1 | 35,7 | 30,1 | –15,8 |
| Luxemburgo (LUX) | 0,8 | 0,7 | 0,6 | 0,3 | 0,2 | –28,6 | 0,1 | 0,4 e | 0,4 | 0,6 | 0,6 | –3,6 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | –23,8 | – | – | – | – | – | – | 1,2 | 1,4 e | 1,5 | 1,2 | 1,1 | –15,1 |
| Malta (MLT) | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – |
| México (MEX) | 22,6 | 36,4 | 48,3 | 74,6 | 69,2 | –7,2 | 42,9 | 108,9 | 194,1 | 227,3 | 211,6 | –6,9 | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 65,5 | 145,3 | 242,4 | 301,9 | 280,8 | –7,0 |
| Moldavia (MDA) | 10,4 | 14,8 | 1,5 | 2,9 | 1 | –64,6 | 3,2 | 6,3 | 1,0 | 3,0 | 2,7 | –8,5 | 0,1 | 0,3 | n.a. | 0,0 | 0,0 | 0,0 | – | – | – | – | – | – | 13,7 | 21,4 | 2,5 | 5,8 | 3,7 | –36,1 |
| Montenegro (MNE) | n.a. | n.a. | n.a. | 0,2 | 0,1 | –45,1 | n.a. | n.a. | n.a. | 0,1 | 0,2 | 30,7 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | 0,3 | 0,3 | –12,8 |
| Noruega (NOR) | 1,4 | 1,6 | 1,8 | 2,7 | 2,8 | 5,2 | 3,2 | 8,2 | 13,0 | 16,0 | 15,5 | –3,1 | – | – | – | – | – | – | n.a. | 2,1 | 3,5 | 3,8 | 3,9 | 0,7 | 4,6 (4) | 11,9 | 18,3 | 22,5 | 22,1 | –1,5 |
| Nueva Zelanda (NZL) | n.a. | n.a. | 4,1 | 3,9 e | n.a. | – | n.a. | n.a. | 14,3 | 19,5 | 18,0 | –7,9 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 18,4 | 23,4 e | n.a. | – |
| Países Bajos (NLD) | 3,7 | 3,1 | 4,5 | 7,0 | 5,6 e | –20,1 | 12,4 | 22,9 | 31,6 | 34,3 | 33,6 | –2,0 | 30,7 | 35,7 | 41,3 | 44,4 | 35,6 | –19,8 | 4,1 | 4,9 | 5,9 | 6,0 | 5,6 | –5,8 | 50,9 | 66,5 | 83,2 e | 91,7 e | n.a. | – |
| Polonia (POL) | 99,3 | 83,5 | 54,0 | 52,0 | 43,4 | –16,5 | 15,8 | 40,3 | 75,0 c | 174,2 | 191,5 | 9,9 | 2,3 | 1,0 | 1,2 | 1,3 | 1,0 | –19,9 | 7,0 | 13,9 | 20,4 | 21,2 | 22,9 | 7,8 | 124,3 | 138,7 | 150,6 c | 248,8 | 258,9 | 4,0 |
| Portugal (PRT) | 0,8 | 1,6 | 2,2 | 2,5 | 2,2 | –14,7 | n.a. | 10,9 | 15,0 | 16,8 | 14,0 | –16,7 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 0,8 (2) | 12,5 | 17,1 | 19,3 | 16,1 | –16,4 |
| R.F. Checa (CZE) | – | – | 17,5 | 15,4 | 12,8 | –17,1 | – | – | 39,0 | 50,9 | 45,0 | –11,6 | – | – | 0,8 | 0,9 | 0,6 | –25,7 | – | – | 1,6 | 2,3 | 2,2 | –6,9 | – | – | 58,9 | 69,5 | 60,5 | –12,9 |
| R.F. Eslovaca (SVK) | – | – | 11,2 | 9,3 | 7,0 | –25,1 | – | – | 14,3 | 29,1 | 27,5 | –5,5 | – | – | 1,4 | 1,1 | 0,9 | –18,3 | – | – | – | – | – | – | – | – | 27,0 | 39,5 | 35,3 | –10,5 |
| Reino Unido (GBR) | 24,6 | 16,0 | 18,1 | 21,1 | 19,2 | –9,0 | 85,0 | 132,9 | 153,7 | 166,2 | 147,4 | –11,3 | 0,3 e | 0,2 | 0,2 | 0,2 | n.a. | – | 2,7 | 10,2 | 11,4 | 10,2 | n.a. | – | 112,6 e | 159,3 | 183,4 | 197,6 | n.a. | – |
| Rumanía (ROU) | 48,0 | 57,3 | 18,0 | 15,2 | 11,1 | –27,2 | 5,2 1 | 5,2 1 | 9,9 | 23,2 | 20,9 | –9,9 | 1,3 | 2,1 | 2,6 | 8,7 | 11,8 c | – | 1,8 | 5,1 | 1,4 | 1,7 | 1,2 | –27,7 | 56,4 | 69,6 | 31,9 | 48,8 | 45,0 c | – |
| Serbia (SRB) | 6,1 | 7,2 | 1,9 | 4,3 | 3,0 | –31,6 | 3,5 | 8,6 | 0,6 1 | 1,1 1 | 1,2 1 | 6,6 | 3,5 | 3,2 | 1,0 | 1,4 | 0,9 | –36,3 | n.a. | 0,1 | 0,1 | 0,5 | 0,4 | –13,0 | 13,1 (4) | 19,1 | 3,6 | 7,3 | 5,4 | –25,5 |
| Suecia (SWE) | 10,0 | 10,4 | 12,4 | 16,0 | 13,4 | –15,9 | 5,1 | 25,6 | 31,4 | 37,9 | 32,1 | –15,3 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 15,1 | 36,1 | 43,8 | 53,9 | 45,5 | –15,5 |
| Suiza (CHE) | 7,0 | 9,0 | 11,1 | 12,3 | 10,6 | –13,9 | 4,8 | 11,0 | 12,8 | 16,2 | 15,4 e | –5,3 | 0,1 | 0,2 | 0,1 e | 0,1 e | n.a. | – | 1,2 | 1,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | -6,0 | 13,2 | 21,4 | 24,2 e | 28,9 e | 26,2 | –9,4 |
| Turquía (TUR) | 6,1 | 8,0 | 9,9 | 10,7 | 10,3 | –3,8 | 17,4 | 65,7 | 161,6 | 181,9 | 176,5 | –3,0 | – | – | – | – | – | – | 1,4 | 62,4 | 53,1 | 36,4 | 45,1 | 23,9 | 25,0 | 136,2 | 224,6 | 229,1 | 231,9 | 1,2 |
| Ucrania (UKR) | n.a. | 474,0 | 172,8 | 25,7 | 196,2 | –23,7 | n.a. | 14,8 | 2,5 | 18,2 e | n.a. | – | n.a. | 11,9 | 5,9 | 5,7 e | n.a. | – | n.a. | 50,6 | 36,6 | 35,4 e | n.a. | – | n.a. | 551,3 | 217,8 | 316,2 e | n.a. | – |
| **Unión Europea (UE) (26)** | **507,7** | **529,9** | **393,6** | **431,5** | **353,6** | **–18** | **396,2a** | **959,7** | **1309,7** | **1.653,7** | **1 504,4** | **–9,0** | **111,1** | **117,5** | **134,7** | **145,0** | **128,9a** | **—** | **80,3 a** | **103,9a** | **123,3** | **120,3** | **94,8a** | **–** | **1.095,3** | **1.711,0** | **1.961,3** | **2350,4** | **1.566,8a** | **—** |
| **OCDE** | **—** | **2.103,0a** | **2.986,0** | **3.594,4** | **3.065,0a** | **—** | **—** | **2.707,0a** | **3.948,5a** | **4.735,5** | **—** | **—** | **335,4a** | **540,4a** | **598,9** | **543,2** | **—** | **—** | **—** | **1.016,6a** | **1,101,4** | **1094,2** | **–** | **–** | **–** | **6.367,0a** | **8.634,9** | **9.959,8** | **—** | **—** |
| **TOTAL FIT** | **—** | **5.377,5a** | **4.948,4** | **6.110,4a** | **5.244,0a** | **—** | **—** | **3.115,1a** | **4.650,5a** | **5.104a** | **—** | **—** | **507,7a** | **776,3a** | **679,9a** | **624,8a** | **—** | **—** | **—** | **2.319,7a** | **1.957,8** | **2.434,0** | **–** | **–** | **–** | **11.588,6a** | **12.236,7** | **14.148,4** | **—** | **—** |

(1): No se incluye el transporte por cuenta propia.

(1): Ferrocarril no incluído.
(2): Carretera no incluida.
(3): Vías navegables no incluídas.
(4): Oleoducto no incluído.

a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. e: Dato estimado. c: Cambio de serie. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. —: Dato no aplicable. n.a.: Dato no disponible. UE 26: no incluye Chipre, que no es un país miembro del FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2011 Trends in the Transport Sector, 1970-2009.

## Tabla 2.1.1.B. Transporte de mercancías (miles de millones de toneladas-km en cabotaje y aéreo)

| Países | Navegación de cabotaje | | | | | | Aéreo (1) (Mercancías + correo) | | | | | | Contenedores ferroviario (miles TEU) | | | | | | Contenedores marítimo (miles TEU) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* |
| Albania (ALB) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | 0,00 | 0,00 | 0,00 | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | 0 | 0,4 | 46,8 | 68,6 | 46,6 |
| Alemania (DEU) | 0,9 | 0,5 | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,52 | 4,14 | 7,28 | 8,62 | 7,08 | –17,9 | 365,2 | 1681,1 | n.a. | 6.023,3 | 5.078,3 | –15,7 | 279,4 | 3.406,8 | 7.172,7 c | 15.667,0 | 11.905,0 | –24 |
| Armenia (ARM) | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 0,01 | 0,01 | 0,01 | –20,3 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | – | – |
| Australia (AUS) | n.a. | 94,2 | 108,9 | 124,5 | 107,4 | –13,7 | 0,27 | 1,31 | 1,99 | 2,50 | 2,27 | –9,3 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | 3.512,9 | 6.312,6 | 6.103,0 | –3,3 |
| Austria (AUT) | – | – | – | – | – | – | 0,01 | 0,06 | 0,42 | 0,45 | 0,36 | –18,6 | n.a. | 240,8 | n.a. | 1.358,70 | 1.104,90 | –18,7 | – | – | – | – | – | – |
| Azerbajan (AZE) | 13,1 | 9,9 | 4,9 | 6,1 | 6,2 | 1,6 | n.a. | n.a. | 0,05 | 0,01 | 0,01 | –30,6 | n.a. | 79,9 | 11,4 | 13,6 | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | 3,0 | 3,8 | 24,6 |
| Bélgica (BEL) | 2,7 | 1,7 | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,19 | 0,68 | 1,04 | 1,17 | 1,21 | 2,9 | 121,4 | 584,9 | 794,3 | 864,0 | 749,4 | –13,3 | 363,5 | 1.893,1 | 5.724,1 | 10.479,0 | n.a. | – |
| Bielorrusia (BLR) | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 7,1 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | – | – |
| Bosnia-Herzegovina (BIH) | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 0,00 | 0,00 | 0,00 | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | – | – |
| Bulgaria (BGR) | 0,0 | 0,1 | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,00 | 0,00 | –25,0 | n.a. | 35,2 | 26,6 | 102,2 | 109,8 | 7,4 | n.a. | 28,5 | 108,7 | 200,9 | 168,3 | –16,2 |
| Canadá (CAN) | n.a. | n.a. | 12,7 | 22,2 | 20,1 | –9,5 | 0,42 | 1,52 | 2,04 | 1,46 | 1,39 | –4,6 | n.a. | n.a. | n.a. | 3.202,2 | 2.939,5 | –8,2 | n.a. | n.a. | 2.736,1 | 4.445,4 | 3.950,0 | –11,1 |
| Checoslovaquia (CSK) | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | n.a. | 583,6 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Croacia (HRV) | 0,2 | 0,4 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | –13,3 | n.a. | n.a. | 0,00 | 0,00 | 0,00 | –10,3 | n.a. | 79,1 | 36,5 | 96,6 | 64,8 | –32,9 | n.a. | 45,8 | 12,1 | 210,7 | 151,9 | –27,9 |
| Dinamarca (DNK) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,07 | 0,14 | 0,22 | 0,17 | 0,11 | –38,8 | n.a. | n.a. | n.a. | 210,9 | 161,8 | –23,3 | n.a. | n.a. | 487,0 | 747,0 | 637,0 | –14,7 |
| ERY-Macedonia (MKD) | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 0,00 | 0,00 | 0,00 | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | – | – |
| Eslovenia (SVN) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | 0,00 | 0,00 | 0,00 | –10,5 | n.a. | 39,5 | 61,2 | 256,4 | 222,7 | –13,1 | n.a. | 94,8 | 86,7 | 353,9 | 343,2 | –3,0 |
| España (ESP) | 24,5 | 33,0 | 37,8 | 45,4 | 39,7 | –12,5 | 0,11 | 0,79 | 0,92 | 1,25 | 1,07 | –14,7 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | 2.433,0 | 6.925,8 | 13.314,3 | 11.719,1 | –12 |
| Estados Unidos (USA) | n.a. | 699,5 | 414,4 | 303,5 | n.a. | – | 7,31 | 17,68 | 33,60 | 40,94 | 36,36 | –11,2 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | 17 937,7 | 28 308,8 | 24 989,1 | –11,7 |
| Estonia (EST) | 0,1 | 0,0 | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | 0,00 | 0,00 | 0,00 | –33,3 | n.a. | n.a. | 3,2 | 21,2 | 17,4 | –18,1 | n.a. | n.a. | 76,7 | 182,1 | 131,3 | –27,9 |
| Federación Rusa (RUS) | n.a. | n.a. | 6,4 | 12,5 | 11,5 | –7,3 | 0,00 | 3,08 | 1,08 | 2,47 | 2,37 | –3,9 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – |
| Finlandia (FIN) | 2,4 | 2,9 | 2,4 | 2,9 | 2,5 | –14,4 | 0,02 | 0,14 | 0,30 | 0,56 | 0,50 | –11,0 | 13,4 | 44,3 | 127,3 | 133,6 | 89,3 | –33,2 | 26,3 | 308,5 | 883,0 | 1.594,7 | 1.104,8 | –30,7 |
| Francia (FRA) | n.a. | 10,7 | 10,5 | n.a. | n.a. | – | 0,54 | 4,17 | 5,42 | 6,09 | 4,89 | –19,7 | n.a. | 445,9 | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | 1.549,0 | 2.677,0 | 3.883,6 | 4.211,0 | 8,4 |
| Georgia (GEO) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | 0,00 | 0,00 | 0,00 | –16,1 | n.a. | 219,2 | 4,7 | 40,1 | 30,7 | –23,4 | 0,3 | 0,1 | 36,1 | 253,8 | 181,6 | –28,4 |
| Grecia (GRC) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,03 | 0,12 | 0,15 | 0,09 | 0,05 | –42,7 | 0,1 | 13,4 | 2,5 | 88,5 | n.a. | – | n.a. | 355,5 | 1.087,1 | n.a. | n.a. | – |
| Hungría (HUN) | – | – | – | – | – | – | 0,01 | 0,01 | 0,06 | 0,02 | 0,01 | –50,0 | 21,1 | 173,6 | 154,8 | 447,9 | n.a. | – | – | – | – | – | – | – |
| India (IND) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,12 | 0,69 | 0,58 | 1,28 | 1,28 | 0,0 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – |
| Irlanda (IRL) | n.a. | 1,2 | 2,6 | 1,9 | 2,0 | 1,8 | 0,06 | 0,13 | 0,17 | 0,12 | 0,12 | –4,8 | n.a. | 166 | n.a. | 4,9 | 4,3 | –11,4 | n.a. | 372,2 | 710,2 | 1043,8 | 823,2 | –21,1 |
| Islandia (ISL) | n.a. | 0,3 | 0,2 | 0,1 | n.a. | – | 0,01 | 0,04 | 0,10 | 0,14 | 0,09 | –38,7 | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – |
| Italia (ITA) | n.a. | 35,7 | 33,4 | 46,8 | 43,8 | –6,5 | 0,29 | 1,20 | 1,77 | 1,33 | 0,51 | –61,3 | n.a. | 851,7 | 1514,4 | 1291,7 | n.a. | – | n.a. | 1.917,5 | 5.917,2 | n.a. | n.a. | – |
| Japón (JPN) | 151,2 | 244,5 | 241,7 | 187,9 | 167,1 | –11 | 0,43 | 5,37 | 9,08 | 8,57 | 7,38 | –14,0 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | 14.897,1 | 20.706,7 | n.a. | – |
| Korea (KOR) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,01 | 2,51 | 7,73 | 8,85 | 8,70 | –1,7 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – |
| Letonia (LVA) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | 0,00 | 0,02 | 0,02 | –2,3 | n.a. | n.a. | 9,9 | 52,8 | 71,1 | 34,8 | n.a. | n.a. | 68,0 | 167,5 | 145,4 | –13,2 |
| Liechtenstein (LIE) | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Lituania (LTU) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 41,4 | 129,8 | 251,2 | 10,6 | 101,7 | 70,2 | –30,9 | n.a. | 1,6 | 40,0 | 373,3 | 248,0 | –33,6 |
| Luxemburgo (LUX) | – | – | – | – | – | – | 0,00 | 0,00 | 3,52 | 5,33 | 4,65 | –12,8 | n.a. | 1,1 | 183,5 | 27,0 | 33,9 | 25,7 | – | – | – | – | – | – |
| Malta (MLT) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,00 | 0,01 | 0,02 | 0,01 | 0,00 | –76,1 | – | – | – | – | – | – | n.a. | 125,1 | 1.064,8 | n.a. | n.a. | – |
| México (MEX) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,04 | 0,15 | 0,32 | 0,46 | 0,49 | 6,4 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | 273,1 | 1.315,7 | 3.316,1 | 2.884,5 | –13,0 |
| Moldavia (MDA) | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 0,00 | 0,00 | 0,00 | –9,1 | n.a. | 499,5 | 4,8 | 3,5 | 1,9 | –45,5 | – | – | – | – | – | – |
| Montenegro (MNE) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – |
| Noruega (NOR) | 10,3 | 13,4 | 26,6 | 23,9 | 22,3 | –6,5 | 0,07 | 0,15 | 0,22 | 0,17 | 0,10 | –40,2 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – |
| Nueva Zelanda (NZL) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,04 | 0,34 | 0,82 | 0,85 | 0,77 | –9,5 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – |
| Países Bajos (NLD) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,39 | 2,21 | 4,52 | 4,79 | 4,09 | –14,5 | 88,0 | 213,7 | n.a. | 1.077,8 | n.a. | – | n.a. | 3.696,0 | 6.354,7 | 11.206,1 | n.a. | – |
| Polonia (POL) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,01 | 0,05 | 0,08 | 0,09 | 0,07 | –23,3 | n.a. | n.a. | 196,3 | 706,8 | 426,6 | –39,6 | n.a. | 113,0 | 168,5 | 635,4 | 528,1 | –16,9 |
| Portugal (PRT) | n.a. | 1,9 | 1,0 | n.a. | n.a. | – | 0,04 | 0,18 | 0,24 | 0,37 | 0,32 | –13,5 | n.a. | 22,6 | 58,9 | 82,7 | 88,0 | 6,5 | 24,3 | 411,5 | 773,1 | 1548 | 1.508,7 | –2,5 |
| R.F. Checa (CZE) | – | -- | – | – | – | – | 0,02 | 0,02 | 0,04 | 0,03 | 0,03 | –17,8 | – | – | 169,1 c | 998,0 | 876,7 | –12,1 | – | – | – | – | – | – |
| R.F. Eslovaca (SVK) | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 0,00 | 0,00 | 0,00 | –33,3 | – | – | 9,6 | 374,7 | 314,7 | –16,0 | – | – | – | – | – | – |
| Reino Unido (GBR) | 23,0 | 54,3 | 66,2 | 48,4 | n.a. | – | 0,60 | 2,56 | 5,34 | 6,38 | 5,95 | –6,7 | n.a. | 818,7 | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | 3.971,0 | 6.715,0 | 8.764,0 | n.a. | – |
| Rumanía (ROU) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | –26,7 | 489,3 | 1.409,4 | 153,5 | 230,8 | 145,1 | –37,2 | n.a. | 34,2 | 87,6 | 1.405,3 | 607,5 | –56,8 |
| Serbia (SRB) | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | 0,00 | 0,00 | –33,3 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | – | – |
| Suecia (SWE) | 5,2 | 7,9 | 8,1 | 8,3 | 6,5 | –21,2 | 0,11 | 0,21 | 0,31 | 0,24 | 0,14 | –39,5 | n.a. | 95,3 e | 231,1 | 461,6 | n.a. | – | n.a. | 565 | 1.027,1 | 1.387,6 | 1.297,9 | –6,5 |
| Suiza (CHE) | – | – | – | – | – | – | 0,19 | 0,98 | 2,03 | 1,27 | 1,10 | –12,9 | 57,4 | 403,1 | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | – | – |
| Turquía (TUR) | n.a. | n.a. | n.a. | 11,1 | 11,4 | 2,5 | 0,01 | 0,11 | 0,38 | 0,48 | 0,74 | 53,7 | n.a. | 2,4 | 16,1 | 319,6 | 439,9 | 37,7 | n.a. | 352,4 | 1.138,6 | 5.091,6 | 4.404,4 | –13,5 |
| Ucrania (UKR) | n.a. | 3,4 | 0,0 | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | 0,01 | 0,07 | 0,06 | –13,4 | n.a. | n.a. | 36,8 | n.a. | n.a. | -- | n.a. | n.a. | 109,0 | n.a. | n.a. | – |
| **Unión Europea (UE) (26)** | **58,7 a** | **149,9 a** | **162,0 a** | **153,7 a** | **94,5 a** | **–** | **3,0 a** | **16,9 a** | **31,90** | **37,20** | **31,20** | **–16,0** | **1.228,3 a** | **7.672,2 a** | **3.706,8 a** | **14.917,2 a** | **–** | **–** | **–** | **21.276,3 a** | **48.154,9** | **72.953,3 a** | **–** | **–** |
| **OCDE** | **–** | **1.201,7 a** | **966,5 a** | **826,9 a** | **422,9 a** | **–** | **–** | **47,0 a** | **90,10** | **102,80** | **90,60** | **–11,9** | **–** | **6.342,4 a** | **3.457,9 a** | **17.673,8 a** | **–** | **–** | **–** | **21.617,7 a** | **88.160,6** | **138.451,6 a** | **–** | **–** |
| **TOTAL FIT** | **–** | **1.215,5 a** | **978,1 a** | **845,7 a** | **440,8 a** | **–** | **–** | **50,8 a** | **91,90** | **106,70** | **94,30** | **–11,6** | **–** | **8.955,4 a** | **3.817,2 a** | **18.592,7 a** | **–** | **–** | **–** | **21.947,9 a** | **89.850,6** | **141.648,9 a** | **–** | **–** |

a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. e: Dato estimado. c: Cambio de serie. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. —: Dato no aplicable. n.a.: Dato no disponible. (1): Mercancías transportadas por las compañías aéreas de los paises miembros de la OACI. Fuente: OACI. UE 26: no incluye Chipre, que no es un país miembro del FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2011 Trends in the Transport Sector, 1970-2009.

## Tabla 2.1.2.A. Transporte de viajeros (miles de millones de viajeros-km)

| Países | Ferrocarriles | | | | | | Vehículos privados | | | | | | Autobuses y Autocares | | | | | | Transporte por carretera total | | | | | | Total viajeros | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* |
| Albania (ALB) | 0,3 | 0,8 | 0,1 | 0 | 0 | –22 | n.a. | n.a. | 5,1 | 5,6 | 6,1 | 7,5 | 0,8 | 2,2 | 0,2 | 0,8 | 1,3 | 64,8 | 0,8 | 2,2 | 5,3 | 6,4 | 7,4 | 14,5 | 1,0 | 3,0 | 5,4 | 6,5 | 7,4 | 14,3 |
| Alemania (DEU) | 38,5 | 43,6 | 75,4 | 82,4 | 81,2 | –1,5 | 350,6 | 593,2 | 831,3 | 852,3 | n.a. | – | 48,6 | 56,6 | 69,0 | 63,5 | n.a. | – | 399,2 | 649,8 | 900,3 | 915,8 | n.a. | – | 437,7 | 693,4 | 975,7 | 998,2 | na. | – |
| Armenia (ARM) | n.a. | n.a. | 0,0 | 0,0 [e] | n.a. | – | n.a. | n.a. | 1,3 | 2,4 e | n.a. | – | n.a. | n.a. | 0,1 | 0,1 [e] | n.a. | – | n.a. | n.a. | 1,4 | 2,5 [e] | n.a. | – | n.a. | n.a. | 1,5 | 2,5 [e] | n.a. | – |
| Australia (AUS) | 13,4 | 10,5 | 11,5 | 14,2 | 15,1 | 6,1 | 100,2 | 201,1 | 241,1 | 263,7 | 262,5 | –0,4 | 6,5 | 17,9 | 17,6 | 19,4 | 19,9 | 2,5 | 106,7 | 219,0 | 258,7 | 283,1 | 282,4 | –0,2 | 120,0 | 229,4 | 270,2 | 297,3 | 297,5 | 0,1 |
| Austria (AUT) | 6,3 | 8,5 | 8,2 | 10,8 | 69,9 [c] | –0,7 | 26,9 [e] | 54,1 | n.a. | n.a. | n.a. | – | 8,0 [e] | 13,6 | n.a. | n.a. | n.a. | – | 34,9 [e] | 67,7 | n.a. | n.a. | n.a. | – | 41,1 [e] | 76,2 | 8,2 | 10,8 | 10,8 | –0,7 |
| Azerbajan (AZE) | 1,7 | 1,8 | 0,5 | 1,0 | 1,0 | –2,4 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 3,1 | 7,5 | 9,2 | 14,0 | 15,3 | 8,9 | 3,1 | 7,5 | 9,2 | 14,0 | 15,3 | 8,9 | 4,8 | 9,3 | 9,6 | 15,1 | 16,3 | 8,1 |
| Bélgica (BEL) | 8,3 | 6,5 | 7,8 | 10,4 | 10,4 | 0,2 | 49,3 | 80,7 | 106,1 | 110,9 | n.a. | – | 9,3 | 11,4 | 13,3 | 20,4 | n.a. | – | 58,6 | 92,2 | 119,4 | 131,3 | n.a. | – | 66,8 | 98,7 | 127,2 | 141,7 | na. | – |
| Bielorrusia (BLR) | 7,3 | 16,9 | 17,7 | 8,2 | 7,4 | –9,6 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 8,4 | 19,8 | 9,2 | 8,2 | n.a. | – | 8,4 | 19,8 | 9,2 | 8,2 | n.a. | – | 15,7 | 36,6 | 27,0 | 16,4 | na. | – |
| Bosnia-Herzegovina (BIH) | 1,7 | 1,4 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | –21,8 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 1,2 | 2,7 | n.a. | 2,1 | 2,0 | –7,7 | 1,2 | 2,7 | n.a. | 2,1 | 2,0 | –7,7 | 3,0 | 4,1 | 0,0 | 2,2 | 2,0 | –8,2 |
| Bulgaria (BGR) | 6,2 | 7,8 | 3,5 | 2,3 | 2,1 | –8,2 | n.a. | 4,5 | n.a. | n.a. | n.a. | – | 12,2 | 25,9 | 13,9 | 11,4 | 9,3 | –18,5 | 12,2 | 30,4 | 13,9 | 11,4 | 9,3 | –18,5 | 18,5 | 38,2 | 17,4 | 13,7 | 11,4 | –16,8 |
| Canadá (CAN) | n.a. | n.a. | 1,5 | 1,5 | 1,6 | 4,6 | n.a. | n.a. | 472 | 479,0 [e] | n.a. | – | n.a. | n.a. | 30 | 15,5 [e] | n.a. | – | n.a. | n.a. | 502 | 494,5 [e] | n.a. | – | n.a. | n.a. | 503,5 | 496,0 [e] | na. | – |
| Checoslovaquia (CSK) | 20,5 | 19,3 | – | – | – | – | n.a. | n.a. | – | – | – | – | 21,4 | 43,4 | – | – | – | – | 21,4 | 43,4 | – | – | – | – | 41,9 | 62,7 | – | – | – | – |
| Croacia (HRV) | 3,7 | 3,4 | 1,3 | 1,8 | 1,8 | 1,4 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 3,3 | 7,0 | 3,3 | 4,1 | 3,4 | –16 | 3,3 | 7,0 | 3,3 | 4,1 | 3,4 | –16 | 7 | 10,4 | 4,6 | 5,9 | 5,3 | –10,7 |
| Dinamarca (DNK) | 3,4 | 4,9 | 5,3 | 6,1 | 6 | –1,9 | n.a. | 53,0 | 57,8 | 61,5 | n.a. | – | n.a. | 6,4 | 7,4 | 7,4 | n.a. | – | n.a. | 59,5 | 65,2 | 68,9 | n.a. | – | 3,4 | 64,3 | 70,5 | 75 | na. | – |
| ERY-Macedonia (MKD) | 0,3 | 0,4 | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 4,1 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 1,0 | 1,5 | 0,8 | 1,2 | 1,2 | –2,1 | 1,0 | 1,5 | 0,8 | 1,2 | 1,2 | –2,1 | 1,4 | 1,8 | 1,0 | 1,4 | 1,4 | –1,4 |
| Eslovenia (SVN) | 1,5 | 1,4 | 0,7 | 0,8 | 0,8 | 0,7 | n.a. | 13,3 | 20,3 | 24,9 | n.a. | – | 2,6 | 6,5 [c] | 3,5 | 3,1 | n.a. | – | 2,6 | 19,8 [c] | 23,8 | 28 | n.a. | – | 4,1 | 21,3 c | 24,5 | 28,9 | na. | – |
| España (ESP) | 15 | 16,7 | 20,1 | 24 | 23,1 | –3,7 | 64,3 | 174,4 | 280,0 [c] | 342,6 | 350,5 | 2,3 | 20,9 | 33,4 | 50,3 | 60,9 | 57,2 | –6,0 | 85,3 | 207,8 | 330,3 [c] | 403,5 | 407,8 | 1,1 | 100,2 | 224,5 | 350,4 [c] | 427,4 | 430,9 | 0,8 |
| Estados Unidos (USA) | 9,9 | 9,7 | 8,8 | 9,9 | 9,5 | –4,3 | 2.817,8 | 3.671,5 | 4.094,9 | 4.108,7 | n.a. | – | n.a. | 195,4 | 259 | 242,7 | n.a. | – | 2.817,8 | 3.866,9 | 4.353,9 | 4.351,5 | n.a. | – | 2.827,7 | 3.876,7 | 4.362,70 | 4.361,4 | na. | – |
| Estonia (EST) | 1,3 | 1,5 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | –9,1 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 2,6 | 4,5 | 2,6 | 2,7 | 2,7 | 2,3 | 2,6 | 4,5 | 2,6 | 2,7 | 2,7 | 2,3 | 3,9 | 6 | 2,9 | 3,0 | 3,0 | 1,2 |
| Federación Rusa (RUS) | 191,1 | 274,4 | 167,1 | 175,9 | 151,5 | –13,9 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 100,1 | 262,2 | 171,9 | 115,4 | 106,9 | –7,4 | 100,1 | 262,2 | 171,9 | 115,4 | 106,9 | –7,4 | 291,2 | 536,6 | 338,9 | 291,3 | 258,4 | –11,3 |
| Finlandia (FIN) | 2,2 | 3,3 | 3,4 | 4,1 | 3,9 | –4,3 | 23,7 | 51,2 | 55,7 | 63,4 | 64,3 | 1,5 | 7,5 | 8,5 | 7,7 | 7,5 | 7,5 | 0,0 | 31,2 | 59,7 | 63,4 | 70,9 | 71,9 | 1,3 | 33,4 | 63 | 66,8 | 75 | 75,7 | 1,0 |
| Francia (FRA) | 41 | 63,7 | 69,9 [c] | 86,6 | 86 | –0,7 | 305 | 586 | 699,6 | 720,2 | 723,9 | 0,5 | 25,2 | 41,3 | 43,0 | 48,5 | 48,9 | 0,8 | 330,2 | 627,3 | 742,6 | 768,7 | 772,8 | 0,5 | 371,2 | 691,0 | 81,5 [c] | 855,3 | 858,8 | 0,4 |
| Georgia (GEO) | 2,1 | 2 | 0,5 | 0,7 | 0,6 | –7,1 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | 8,3 | 4,5 | 5,6 | 5,7 | 2,8 | 2,1 | 10,3 | 5,0 | 6,2 | 6,4 | 1,7 |
| Grecia (GRC) | 1,5 | 2,0 | 1,6 | 1,7 | 1,4 | –14,7 | n.a. | 19,1 | 34,5 [e] | 35,9 [e] | n.a. | – | 4,8 | 5,1 | 6,0 [e] | 6,3 [e] | n.a. | – | 4,8 | 24,2 | 40,5 [e] | 42,2 [e] | n.a. | – | 6,3 | 26,2 | 42,1 [e] | 43,8 e | na. | – |
| Hungría (HUN) | 15,2 | 11,4 | 9,7 | 8,3 | 8,0 | –3,2 | 7,3 | 47 | 46,2 | 42 | n.a. | – | 13,5 | 24,1 | 18,4 | 17,4 | n.a. | – | 20,8 | 71,1 | 64,6 | 59,4 | n.a. | – | 36 | 82,5 | 74,3 | 67,7 | na. | – |
| India (IND) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | na. | – |
| Irlanda (IRL) | 0,8 | 1,2 | 1,4 | 2,0 | 1,7 | –14,8 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,8 | 1,2 | 1,4 | 2 | 1,7 | –14,8 |
| Islandia (ISL) | – | – | – | – | – | – | n.a. | 2,7 | 3,8 | 4,9 | 5,0 | 1,1 | n.a. | 0,3 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 1,1 | n.a. | 3,0 | 4,3 | 5,6 | 5,6 | 1,1 | n.a. | 3,0 | 4,3 | 5,6 | 5,6 | 1,1 |
| Italia (ITA) | 32,5 | 44,7 | 47,1 | 45,9 [e] | 44,4 e | –3,2 | 211,9 | 522,6 | 726,5 [c] | 736,8 | n.a. | – | 32,0 | 84,0 | 93,6 | 108,1 | n.a. | – | 243,9 | 606,5 | 820,1 c | 844,9 | n.a. | – | 276,4 | 651,3 | 867,2 c | 890,8 | na. | – |
| Japón (JPN) | 288,8 | 387,5 | 384,3 | 404,6 | 394,7 | –2,4 | 182,7 | 760,1 | 869,7 | 822,1 | n.a. | – | 101,6 | 93,0 | 81,6 | 83,8 | n.a. | – | 284,2 | 853,1 | 951,3 | 905,9 | n.a. | – | 573,0 | 1.240,50 | 1.335,50 | 1.310,5 | na. | – |
| Korea (KOR) | n.a. | n.a. | 47,6 | 55 | 54,6 | –0,8 | n.a. | n.a. | n.a. | 145,2 [e] | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | 59,1 [e] | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | 204,3 [e] | n.a. | – | n.a. | n.a. | 47,6 | 259,3 [e] | na. | – |
| Letonia (LVA) | 3,8 | 5,4 | 0,7 | 1,0 | 0,8 | –20,5 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 3,3 | 5,9 | 2,3 | 2,5 | 1,9 | –24 | 3,3 | 5,9 | 2,3 | 2,5 | 1,9 | –24,0 | 7,1 | 11,2 | 3,1 | 3,5 | 2,7 | –23 |
| Liechtenstein (LIE) | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | na. | – |
| Lituania (LTU) | 2,1 | 3,6 | 0,6 | 0,4 | 0,4 | –10,3 | n.a. | n.a. | n.a. | 38,0 | 36,1 | –5,1 | 4,9 | 6,7 | 2,3 | 3,0 | 2,4 | –19,3 | 4,9 | 6,7 | 2,3 | 40,9 | 38,4 | –6,1 | 7 | 10,3 | 2,9 | 41,3 | 38,8 | –6,2 |
| Luxemburgo (LUX) | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | –3,5 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | –3,5 |
| Malta (MLT) | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | na. | – |
| México (MEX) | 4,5 | 5,3 | 0,1 | 0,2 [c] | 0,4 | 152,2 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 64,6 | 271,5 | 381,7 | 463,9 | 436,9 | –5,8 | 64,6 | 271,5 | 381,7 | 463,9 | 436,9 | –5,8 | 69,1 | 276,8 | 381,8 | 464,0 [c] | 437,3 | –5,8 |
| Moldavia (MDA) | 0,8 | 1,6 | 0,3 | 0,5 | 0,4 | –13 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 1,9 | 4,9 | 1,0 | 2,6 | 2,3 | –12,7 | 1,9 | 4,9 | 1,0 | 2,6 | 2,3 | –12,7 | 2,6 | 6,5 | 1,3 | 3,1 | 2,7 | –12,8 |
| Montenegro (MNE) | n.a. | n.a. | n.a. | 0,1 | 0,1 | –20,8 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | 0,1 | 0,1 | –17,1 | n.a. | n.a. | n.a. | 0,2 | 0,2 | –19 |
| Noruega (NOR) | 1,9 | 2,4 | 3,4 | 3,6 | 3,6 | –0,8 | 17,8 | 42,7 | 46,8 | 52,5 e | 56,5 | 7,7 | 4,2 | 4,6 | 6,3 | 6,1 | 6,2 | 0,2 | 21,9 | 47,3 | 53,1 | 58,7 | 62,7 | 6,9 | 23,9 | 49,8 | 56,4 | 62,3 e | 66,3 | 6,4 |
| Nueva Zelanda (NZL) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | na. | – |
| Países Bajos (NLD) | 8,0 | 11,1 | 15,4 | 16,3 | 16,5 [e] | 1,0 | 66,3 | 137,3 | 141,1 | 147,0 [e] | n.a. | – | 11,1 | 13,1 | 15,5 e | 16,2 e | n.a. | – | 77,4 | 150,4 | 156,6 [e] | 163,2 [e] | n.a. | – | 85,4 | 161,5 | 172,0 [e] | 179,5 [e] | na. | – |
| Polonia (POL) | 36,9 | 50,4 | 19,7 | 20,2 | 18,6 | –7,7 | n.a. | 68,1 c | 149,7 | 273,5 | 285 | 4,2 | 29,1 | 46,3 | 31,7 | 26,8 | 24,4 | –9,0 | 29,1 | 114,4 c | 181,4 | 300,3 | 309,4 | 3,0 | 66 | 164,8 [c] | 201,1 | 320,5 | 328,1 | 2,4 |
| Portugal (PRT) | 3,5 | 5,7 | 3,8 | 4,2 | 4,2 | –1,4 | 13,8 | 40,5 | 82,4 e | 85,8 [e] | n.a. | – | 4,4 | 10,3 | 11,8 | 10,9 e | n.a. | – | 18,2 | 50,8 | 94,2 e | 96,8 [e] | n.a. | – | 21,7 | 56,5 | 98,0 [e] | 101,0 e | na. | – |
| R.F. Checa (CZE) | – | – | 7,3 | 6,8 | 6,5 | –4,4 | – | – | 63,9 | 72,4 | 72,3 | –0,1 | – | – | 9,4 | 9,4 | 9,5 | 1,3 | – | – | 73,3 | 81,7 | 81,8 | 0,0 | – | – | 80,6 | 88,6 | 88,3 | –0,3 |
| R.F. Eslovaca (SVK) | – | – | 2,9 | 2,3 | 2,3 | –1,4 | – | – | 23,9 | 26,4 | 26,4 | 0,1 | – | – | 8,4 | 6,6 | 4,7 | –28,8 | – | – | 32,4 | 33,0 | 31,1 | –5,7 | – | – | 35,2 | 35,3 | 33,4 | –5,4 |
| Reino Unido (GBR) | 30,4 | 33,7 | 39,0 | 50,7 | 50,5 | –0,4 | 283,0 | 588,0 | 639,7 | 678,1 | 680,2 | 0,3 | 60,0 | 45,6 | 46,5 | 50,1 | n.a. | – | 343,0 | 633,6 | 686,2 | 728,2 | n.a. | – | 373,4 | 667,3 | 725,2 | 778,9 | na. | – |
| Rumanía (ROU) | 17,8 | 30,6 | 11,6 | 7,0 | 6,1 | –11,9 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 7,9 | 24,0 | 7,7 | 13,9 c | 12,8 | –7,8 | 7,9 | 24 | 7,7 | 13,9 [c] | 12,8 | –7,8 | 25,7 | 54,6 | 19,3 | 20,8 | 18,9 | –9,1 |
| Serbia (SRB) | 3,7 | 4,5 | 1,2 | 0,6 | 0,5 | –10,5 | 3,8 | 16,0 | n.a. | n.a. | n.a. | – | 6,0 | 7,2 | 3,1 | 4,7 | 4,6 | –2,9 | 9,9 | 23,3 | 3,1 | 4,7 | 4,6 | –2,9 | 13,5 | 27,7 | 4,3 | 5,3 | 5,1 | –3,7 |
| Suecia (SWE) | 4,6 | 6,6 | 8,2 | 11 | 11,2 | 1,8 | 56,1 | 85,9 | 91,9 | 98,4 | 99,4 | 1,0 | 8,5 | 9,7 | 9,5 | 8,5 | 8,5 | 0,0 | 64,6 | 95,6 | 101,4 | 106,9 | 107,9 | 0,9 | 69,2 | 102,2 | 109,6 | 117,9 | 119,1 | 1,0 |
| Suiza (CHE) | 9,3 | 12,7 | 12,6 | 18 | 18,6 | 3,0 | 41,8 | 73,3 | 78,6 | 83,6 | n.a. | – | 3,0 | 5,6 | 5,3 | 2,4 | n.a. | – | 44,9 | 78,9 | 83,9 | 86 | n.a. | – | 54,2 | 91,6 | 96,5 | 104,0 | na. | – |
| Turquía (TUR) | 5,6 | 6,4 | 5,8 | 5,1 | 5,4 | 5,4 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | 41,3 | 135,0 | 185,7 | 206,1 | 212,5 | 3,1 | 46,9 | 141,4 | 191,5 | 211,2 | 217,8 | 3,1 |
| Ucrania (UKR) | n.a. | 76,0 | 51,8 | 53,1 [e] | 48,3 [e] | –8,9 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | 90,3 | 28,9 | 55,4 e | n.a. | – | n.a. | 90,3 | 28,9 | 55,4 | n.a. | – | n.a. | 166,4 | 80,7 | 108,5 [e] | na. | – |
| **Unión Europea (UE) (26)** | **301,3** | **383,8** | **364** | **405,8** | **397,4** | **–2,1** | **1.458,2 [a]** | **3.119,1 [a]** | **4.050,7 [a]** | **4.410,1 [a]** | **–** | **–** | **337,9 [a]** | **526,1** | **473,8 [a]** | **505,0 [a]** | **–** | **–** | **1.796,1 [a]** | **3.645,2** | **4.524,4 [a]** | **4.915,1 [a]** | **–** | **–** | **2.097,4** | **4.029,10** | **4.888,4 [a]** | **5.320,9 [a]** | **–** | **–** |
| **OCDE** | **602,1 [a]** | **768,0 [a]** | **822,2** | **906,3** | **890,4** | **–1,8** | **4.618,5 [a]** | **7.852,5 [a]** | **9.837,2 [a]** | **10.307,0 [a]** | **–** | **–** | **–** | **1.041,1 [a]** | **1.223,3 [a]** | **1.362,1 [a]** | **–** | **–** | **–** | **9.028,6 [a]** | **11.246,2 [a]** | **11.875,2 [a]** | **–** | **–** | **–** | **9.796,7 [a]** | **12.068,5 [a]** | **12.781,4 [a]** | **–** | **–** |
| **TOTAL FIT** | **–** | **1.201,5 [a]** | **1.080,3** | **1.160,2** | **1.112,8** | **–4,1** | **4.622,3 [a]** | **7.886,4 [a]** | **9.864,0 [a]** | **10.377,9 [a]** | **–** | **–** | **–** | **1.519,8 [a]** | **1.483,3 [a]** | **1.607,4 [a]** | **–** | **–** | **–** | **9.549,5 [a]** | **11.537,5 [a]** | **12.197,2 [a]** | **–** | **–** | **–** | **10.751,0 [a]** | **12.617,8 [a]** | **13.357,3 [a]** | **–** | **–** |

(1): Autobuses y autocares únicamente.
(2): Vehículos privados únicamente.

(1): Viajeros por ferrocarril únicamente.
(2): Vehículos privados no incluídos.
(3): Autobuses y autocares no incluídos.

a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. e: Dato estimado. c: Cambio de serie. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. —: Dato no aplicable. n.a.: Dato no disponible. UE 26: no incluye Chipre, que no es un país miembro del FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2011 Trends in the Transport Sector, 1970-2009.

## Tabla 2.1.2.B. Transporte de viajeros (miles de millones de viajeros-km)

| Países | Transporte aéreo | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* |
| Albania (ALB) | n.a. | n.a. | 0,10 | 0,18 | 0,17 | –5,4 |
| Alemania (DEU) | 8,25 | 42,39 | 114,12 | 214,42 | 196,68 | –8,3 |
| Armenia (ARM) | n.a. | n.a. | 0,57 | 1,09 | 1,07 | –1,4 |
| Australia (AUS) | 9,27 | 40,80 | 81,69 | 108,58 | 100,52 | –7,4 |
| Austria (AUT) | 0,45 | 3,83 | 14,23 | 16,54 | 17,79 | 7,5 |
| Azerbajan (AZE) | n.a. | n.a. | 0,50 | 1,78 | 1,27 | –28,3 |
| Bélgica (BEL) | 2,45 | 7,64 | 19,38 | 7,69 | 7,08 | –7,9 |
| Bielorrusia (BLR) | n.a. | n.a. | 0,32 | 0,60 | 0,66 | 9,4 |
| Bosnia-Herzegovina (BIH) | n.a. | n.a. | 0,05 | 0,12 | 0,11 | –3,9 |
| Bulgaria (BGR) | 0,31 | 2,31 | 0,83 | 1,72 | 1,25 | –27,4 |
| Canadá (CAN) | 15,40 | 47,12 | 90,22 | 110,60 | 107,37 | –2,9 |
| Checoslovaquia (CSK) | – | – | – | – | – | – |
| Croacia (HRV) | n.a. | n.a. | 0,64 | 1,22 | 1,15 | –5,4 |
| Dinamarca (DNK) | 1,55 | 4,66 | 6,13 | 10,22 | 9,68 | –5,3 |
| ERY-Macedonia (MKD) | n.a. | n.a. | 0,74 | 0,21 | 0,09 | –58,4 |
| Eslovenia (SVN) | n.a. | n.a. | 0,56 | 1,00 | 0,87 | –13,0 |
| España (ESP) | 5,87 | 24,16 | 52,43 | 90,88 | 80,09 | –11,9 |
| Estados Unidos (USA) | 210,33 | 736,11 | 1.105,7 | 1.275,2 | 1.224,2 | –4,0 |
| Estonia (EST) | n.a. | n.a. | 0,24 | 0,76 | 0,36 | –52,7 |
| Federación Rusa (RUS) | 78,23 | 240,80 | 42,95 | 91,10 | 83,83 | –8,0 |
| Finlandia (FIN) | 0,77 | 4,86 | 7,56 | 19,19 | 17,98 | –6,3 |
| Francia (FRA) | 13,57 | 52,79 | 112,57 | 147,13 | 138,67 | –5,7 |
| Georgia (GEO) | n.a. | n.a. | 0,23 | 0,63 | 0,58 | –7,8 |
| Grecia (GRC) | 2,13 | 7,76 | 9,84 | 10,20 | 9,62 | –5,6 |
| Hungría (HUN) | 0,33 | 1,50 | 3,57 | 4,06 | 3,86 | –5,0 |
| India (IND) | 3,56 | 16,72 | 25,91 | 78,38 | 85,79 | 9,5 |
| Irlanda (IRL) | 1,78 | 4,56 | 13,66 | 79,50 | 80,07 | 0,7 |
| Islandia (ISL) | 1,75 | 1,71 | 3,94 | 3,76 | 3,45 | –8,3 |
| Italia (ITA) | 8,40 | 23,60 | 44,39 | 40,48 | 35,52 | –12,2 |
| Japón (JPN) | 14,95 | 100,50 | 174,15 | 144,07 | 127,86 | –11,3 |
| Korea (KOR) | 0,60 | 20,05 | 62,84 | 83,19 | 82,26 | –1,1 |
| Letonia (LVA) | n.a. | n.a. | 0,24 | 2,96 | 2,99 | 1,2 |
| Liechtenstein (LIE) | – | – | – | – | – | – |
| Lituania (LTU) | n.a. | n.a. | 0,32 | 0,91 | 0,04 | –95,4 |
| Luxemburgo (LUX) | 0,08 | 0,25 | 0,56 | 0,49 | 0,48 | –2,4 |
| Malta (MLT) | 0,20 | 0,90 | 2,38 | 2,31 | 2,53 | 9,5 |
| México (MEX) | 2,94 | 18,29 | 30,30 | 31,71 | 30,27 | –4,5 |
| Moldavia (MDA) | n.a. | n.a. | 0,13 | 0,53 | 0,53 | 0,5 |
| Montenegro (MNE) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – |
| Noruega (NOR) | 1,95 | 6,50 | 10,37 | 10,65 | 8,82 | –17,2 |
| Nueva Zelanda (NZL) | 1,68 | 11,28 | 23,37 | 27,54 | 25,36 | –7,9 |
| Países Bajos (NLD) | 5,68 | 28,43 | 73,03 | 86,99 | 83,30 | –4,2 |
| Polonia (POL) | 0,55 | 3,48 | 4,76 | 7,28 | 7,17 | –1,6 |
| Portugal (PRT) | 2,28 | 6,88 | 11,22 | 24,02 | 22,66 | –5,7 |
| R.F. Checa (CZE) | 0,89 | 2,03 | 3,31 | 6,30 | 6,33 | 0,6 |
| R.F. Eslovaca (SVK) | n.a. | n.a. | 0,11 | 3,57 | 3,34 | –6,4 |
| Reino Unido (GBR) | 17,24 | 79,96 | 170,39 | 232,59 | 230,60 | –0,9 |
| Rumanía (ROU) | 0,35 | 1,83 | 2,10 | 3,98 | 3,96 | –0,5 |
| Serbia (SRB) | n.a. | n.a. | n.a. | 1,15 | 0,95 | –17,4 |
| Suecia (SWE) | 2,45 | 9,12 | 11,19 | 10,24 | 8,92 | –12,9 |
| Suiza (CHE) | 4,42 | 16,02 | 36,62 | 33,68 | 33,70 | 0,1 |
| Turquía (TUR) | 0,64 | 5,09 | 16,49 | 48,52 | 57,49 | 18,5 |
| Ucrania (UKR) | n.a. | n.a. | 1,39 | 6,53 | 5,88 | –10,0 |
| **Unión Europea (UE) (26)** | **75,6 [a]** | **313,0 [a]** | **679,1** | **1.025,4** | **971,8** | **–5,2** |
| **OCDE** | **338,7 [a]** | **1.311,4 [a]** | **2.308,2** | **2.889,2** | **2.761,1** | **–4,4** |
| **TOTAL FIT** | | **1.573,9 [a]** | **2.388,4 [a]** | **3.086,40** | **2.955,20** | **–4,30** |

a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. e: Dato estimado. c: Cambio de serie. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. —: Dato no aplicable. n.a.: Dato no disponible. UE 26: no incluye Chipre, que no es un país miembro del FIT.
Nota: Pasajeros transportados por las compañías aéreas de los paises miembros de la OACI. Fuente: OACI.
Fuente: OCDE/FIT 2011 Trends in the Transport Sector, 1970-2009.

## Tabla 2.1.3. Accidentes de carretera (miles)

| Países | Accidentes | | | | | | Víctimas (muertos + heridos) | | | | | | Muertos | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* | 1970 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 09/08* |
| Albania (ALB) | n.a. | n.a. | 0,4 | 1,2 | 1,5 | 21,3 | n.a. | n.a. | 0,6 | 1,6 | 1,8 | 18,0 | n.a. | n.a. | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 24,8 |
| Alemania (DEU) | 377,6 | 340,0 | 382,9 | 320,6 | 310,8 | –3,1 | 551,0 | 456,1 | 511,6 | 413,5 | 401,8 | –2,8 | 19,2 | 7,9 | 7,5 | 4,5 | 4,2 | –7,3 |
| Armenia (ARM) | n.a. | n.a. | 0,9 | 1,9 e | n.a. | – | n.a. | n.a. | 1,4 | 3,1 e | n.a. | – | n.a. | n.a. | 0,2 | 0,4 e | n.a. | – |
| Australia (AUS) | n.a. | 22,1 | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | 39,1 | n.a. | 34,2 | n.a. | – | 3,8 | 2,3 | 1,8 | 1,4 | 1,5 | 4,2 |
| Austria (AUT) | 51,6 | 46,3 | 42,1 | 39,2 | 37,9 | –3,2 | 72,7 | 62,0 | 55,9 | 51,2 | 49,8 | –2,8 | 2,2 | 1,4 | 1,0 | 0,7 | 0,6 | –6,8 |
| Azerbajan (AZE) | n.a. | 3,3 e | 2,0 | 3,0 | 2,8 | –6,0 | n.a. | 5,0 e | 2,2 | 4,3 | 4,0 | –7,2 | n.a. | 1,2 e | 0,6 | 1,1 | 0,9 | –11,6 |
| Bélgica (BEL) | 77,0 | 62,4 | 49,1 | 48,8 | n.a. | – | 107,8 | 88,2 | 69,4 | 65,4 | n.a. | – | 3,0 | 2,0 | 1,5 | 0,9 | n.a. | – |
| Bielorrusia (BLR) | n.a. | 9,2 e | 6,4 | 8,3 e | n.a. | – | n.a. | 11,5 e | 8,1 | 10,6 e | n.a. | – | 0,0 | 2,2 e | 1,6 | 1,7 e | n.a. | – |
| Bosnia-Herzegovina (BIH) | n.a. | n.a. | n.a. | 40,9 | 40,2 | –1,5 | n.a. | n.a. | n.a. | 12,3 | 11,4 | –7,2 | n.a. | n.a. | n.a. | 0,4 | 0,4 | –12,0 |
| Bulgaria (BGR) | 5,8 e | 6,5 | 6,9 | 8,0 | 7,1 | –12,1 | 6,4 e | 8,4 | 9,0 | 11,0 | 9,6 | –13,1 | 0,8 e | 1,6 | 1,0 | 1,1 | 0,9 | –15,1 |
| Canadá (CAN) | 124,2 | 182,0 | 155,8 | 144,9 e | n.a. | – | 183,6 | 266,6 | 225,8 | 202,6 e | n.a. | – | 5,1 | 4,0 | 2,9 | 2,4 e | n.a. | – |
| Checoslovaquia (CSK) | 33,5 | 30,1 | – | – | – | – | 44,2 | 40,4 | – | – | – | – | 2,2 | 2,0 | – | – | – | – |
| Croacia (HRV) | 11,1 e | 14,5 | 14,4 | 16,3 | 15,7 | –3,4 | 15,2 e | 21,2 | 21,2 | 23,1 | 22,5 | –2,5 | 1,2 e | 1,4 c | 0,7 | 0,7 | 0,5 | –17,5 |
| Dinamarca (DNK) | 19,8 | 9,2 | 7,3 | 5,0 | 4,2 | –16,9 | 26,7 | 11,3 | 9,6 | 6,3 | 5,3 | –17,0 | 1,2 | 0,6 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | –25,4 |
| ERY-Macedonia (MKD) | 3,1 | 2,3 | 1,7 | 4,4 | 4,4 | –1,1 | 2,7 | 3,3 | 2,5 | 6,9 | 6,9 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | –1,2 |
| Eslovenia (SVN) | 8,3 | 5,2 | 8,5 | 8,9 | 8,6 | –3,9 | 11,2 | 7,1 | 11,9 | 12,6 | 12,3 | –2,7 | 0,6 | 0,5 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | –20,1 |
| España (ESP) | 58,0 | 101,5 | 101,7 | 93,2 | 88,3 | –5,3 | 87,0 | 162,4 | 155,6 | 134,0 | 127,7 | –4,7 | 4,2 | 6,9 | 5,8 | 3,1 | 2,7 | –12,5 |
| Estados Unidos (USA) | n.a. | 2.162,0 | 2.108,0 | 1.664,0 | n.a. | – | n.a. | 3 276,0 | 3 231,0 | 2 383,0 | 2 250,2 e | –5,6 | 52,6 | 44,6 | 41,9 | 37,3 | 33,8 | –9,3 |
| Estonia (EST) | 2,2 | 2,1 | 1,5 | 1,9 | 1,5 | –19,6 | 2,3 | 2,8 | 2,0 | 2,5 | 2,0 | –20,1 | 0,3 | 0,4 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | –24,2 |
| Federación Rusa (RUS) | n.a. | 197,4 | 157,6 | 218,3 | 203,6 | –6,7 | n.a. | 250,2 | 209,0 | 300,8 | 283,1 | –5,9 | n.a. | 35,4 | 29,6 | 29,9 | 26,1 | –12,9 |
| Finlandia (FIN) | 11,4 | 10,2 | 6,6 | 6,9 | 6,4 | –6,8 | 17,1 | 13,4 | 8,9 | 8,9 | 8,3 | –5,9 | 1,1 | 0,6 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | –18,9 |
| Francia (FRA) | 235,1 | 162,6 | 121,2 | 74,5 | 72,3 | –2,9 | 344,7 | 236,1 | 169,8 | 98,1 | 95,2 | –2,9 | 16,4 | 11,2 | 8,1 | 4,3 | 4,3 | 0,0 |
| Georgia (GEO) | 3,0 | 3,0 | 1,7 | 6,0 | 5,5 | –8,9 | 4,3 | 4,6 | 2,6 | 9,9 | 9,0 | –9,4 | 0,8 | 1,1 | 0,5 | 0,9 | 0,7 | –22,1 |
| Grecia (GRC) | 18,3 | 19,6 | 23,0 | 15,1 | 14,8 e | –1,9 | 25,7 | 29,1 | 32,8 | 20,6 | 20,1 e | –2,3 | 0,9 | 1,7 | 2,0 | 1,6 | 1,5 e | –6,2 |
| Hungría (HUN) | 23,2 | 27,8 | 17,5 | 19,2 | 17,9 e | –6,8 | 31,9 | 39,4 | 23,9 | 26,4 | 24,1 e | –8,6 | 1,7 | 2,4 | 1,2 | 1,0 | 0,8 e | –17,5 |
| India (IND) | n.a. | n.a. | 391,4 | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | 399,3 | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | 78,9 | n.a. | n.a. | – |
| Irlanda (IRL) | 6,4 | 6,1 | 7,8 | 6,7 | 6,6 c | –1,8 | 9,8 | 9,9 | 12,5 | 10,0 c | 9,9 e | –1,8 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | 0,2 e | –14,7 |
| Islandia (ISL) | 0,7 | 0,6 | 1,0 | 1,1 | 0,9 | –17,7 | 0,9 | 0,9 | 1,5 | 1,6 | 1,3 | –18,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 41,7 |
| Italia (ITA) | 307,7 | 161,8 | 256,5 | 219,0 | 215,4 c | –1,6 | 239,3 | 228,2 | 367,1 | 315,5 | n.a. | – | 11,0 | 7,2 | 7,1 | 4,7 | 4,2 e | –10,4 |
| Japón (JPN) | 718,1 | 643,1 | 931,9 | 766,1 | 736,7 | –3,8 | 997,9 | 801,5 | 1 164,8 | 950,7 | 915,0 | –3,7 | 21,8 | 14,6 | 10,4 | 6,0 | 5,8 | –4,2 |
| Korea (KOR) | 37,2 | 255,3 | 290,5 | 215,8 e | 232,0 e | 7,5 | 45,9 | 336,6 | 437,2 | 344,8 e | 367,7 e | 6,6 | 3,5 | 14,2 | 10,2 | 5,9 | n.a. | – |
| Letonia (LVA) | 4,7 | 4,3 | 4,5 | 4,2 | 3,2 | –24,7 | 5,0 | 5,6 | 6,0 | 5,7 | 4,2 | –26,9 | 0,6 | 0,9 | 0,6 | 0,3 | 0,3 | –19,6 |
| Liechtenstein (LIE) | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | –10,9 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 1,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Lituania (LTU) | 4,7 | 5,1 | 5,8 | 4,8 | 3,8 | –20,3 | 4,9 | 6,4 | 7,6 | 6,3 | 4,8 | –23,6 | 0,7 | 0,9 | 0,6 | 0,5 | 0,4 | –25,9 |
| Luxemburgo (LUX) | 3,1 | 1,2 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | –6,3 | 2,5 | 1,8 | 1,3 | 1,3 | 1,2 | –5,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 37,1 |
| Malta (MLT) | n.a. | n.a. | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 15,3 | n.a. | n.a. | 1,2 | 1,1 | 1,1 | –4,5 | n.a. | n.a. | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 40,0 |
| México (MEX) | 19,8 | 65,0 | 61,1 | 30,4 | 29,6 | –2,6 | 17,3 | 41,6 | 43,7 | 38,1 | 36,5 | –4,2 | 2,6 | 5,5 | 5,2 | 5,4 | 4,9 | –9,5 |
| Moldavia (MDA) | 3,1 | 6,0 | 2,6 | 2,9 | 2,7 | –4,9 | 3,6 | 7,8 | 3,6 | 4,0 | 3,3 | –17,7 | 0,6 | 1,1 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | –4,8 |
| Montenegro (MNE) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – |
| Noruega (NOR) | 9,3 | 8,8 | 8,4 | 7,7 | 6,9 | –10,4 | 12,3 | 12,2 | 12,0 | 11,1 | 10,1 | –9,6 | 0,6 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | –16,9 |
| Nueva Zelanda (NZL) | 13,3 | 12,8 | 7,8 | 11,6 | 11,1 | –4,5 | 21,4 | 18,4 | 11,4 | 15,5 | 14,9 | –4,0 | 0,7 | 0,7 | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 4,9 |
| Países Bajos (NLD) | 59,0 | 13,2 | 10,9 | 8,9 | 6,9 | –22,1 | 71,4 | 15,0 | 12,7 | 9,5 e | n.a. | – | 3,2 | 1,4 | 1,2 | 0,8 | 0,7 | –4,0 |
| Polonia (POL) | 41,8 | 50,5 | 57,3 | 49,1 | 44,2 | –9,9 | 41,3 | 74,3 | 77,9 | 67,5 | 60,6 | –10,2 | 3,4 | 7,3 | 6,3 | 5,4 | 4,6 | –15,9 |
| Portugal (PRT) | 22,7 | 45,1 | 44,2 | 33,6 | 35,5 | 5,6 | 30,3 | 65,7 | 61,6 | 44,7 | 47,2 | 5,5 | 1,6 | 2,6 | 1,9 | 0,9 | 0,7 | –16,7 |
| R.F. Checa (CZE) | – | – | 25,4 | 22,5 | 21,7 | –3,4 | – | – | 33,9 | 29,6 | 28,1 | –4,8 | – | – | 1,5 | 1,1 | 0,9 | –16,3 |
| R.F. Eslovaca (SVK) | – | – | 7,9 | 8,3 | 6,5 | –22,5 | – | – | 10,7 | 11,6 | 8,9 | –23,4 | – | – | 0,6 | 0,6 | 0,4 | –36,6 |
| Reino Unido (GBR) | 272,8 | 265,6 | 242,1 | 176,8 | 169,8 | –4,0 | 371,5 | 352,9 | 335,0 | 240,5 | 231,9 | –3,6 | 7,8 | 5,4 | 3,6 | 2,6 | 2,3 | –11,6 |
| Rumanía (ROU) | 4,9 | 9,7 | 7,6 | 10,6 | 10,2 | –4,0 | 6,3 | 11,9 | 8,8 | 12,5 | 11,9 | –4,6 | 1,9 | 3,8 | 2,5 | 3,1 | 2,8 | –8,7 |
| Serbia (SRB) | n.a. | n.a. | 48,8 | 67,7 | 64,9 | –4,2 | n.a. | n.a. | 17,7 | 23,2 | 22,3 | –3,7 | n.a. | n.a. | 1,0 | 0,9 | 0,8 | –9,9 |
| Suecia (SWE) | 16,6 | 17,0 | 15,8 | 18,5 | 17,9 | –3,3 | 23,5 | 23,3 | 22,6 | 26,6 | 25,6 | –3,8 | 1,3 | 0,8 | 0,6 | 0,4 | 0,4 | –9,8 |
| Suiza (CHE) | 28,7 | 23,8 | 23,7 | 20,7 | 20,5 | –1,1 | 37,7 | 30,2 | 30,7 | 25,9 | 25,5 | –1,7 | 1,7 | 1,0 | 0,6 | 0,4 | 0,3 | –2,2 |
| Turquía (TUR) | 19,2 | 115,3 | 500,7 | 950,1 | 1.034,4 | 8,9 | 20,8 | 94,0 | 142,3 | 188,7 | 204,7 | 8,5 | 4,0 | 6,3 | 5,5 | 4,2 | 4,3 | 1,5 |
| Ucrania (UKR) | n.a. | 50,9 | 33,3 | 51,3 | n.a. | – | n.a. | 63,1 | 41,8 | 71,0 | n.a. | – | n.a. | 9,6 | 5,2 | 7,7 | n.a. | – |
| **Unión Europea (UE) (26)** | **1.666,3** | **1.403,2** | **1.456,0** | **1.206,1** | **1.113,2 a** | **–** | **2.134,5** | **1.951,7** | **2.019,3** | **1.633,0** | **–** | **–** | **86,1** | **70,3** | **56,4** | **38,9** | **33,8 a** | **–** |
| **OCDE** | **–** | **4.861,1** | **5.509,4 a** | **4.979,3 a** | **–** | **–** | **–** | **6.826,7** | **7.273,0** | **5.777,5** | **–** | **–** | **177,5** | **155,6** | **130,6** | **97,2** | **86,2 a** | **–** |
| **TOTAL FIT** | **–** | **5.180,9 a** | **6.206,9 a** | **5.441,2 a** | **–** | **–** | **–** | **7.235,5 a** | **8.029,5 a** | **6.300,0 a** | **–** | **–** | **–** | **215,9 a** | **255,0** | **147,1 a** | **121,3 a** | **–** |

a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. e: Dato estimado. c: Cambio de serie. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. –: Dato no aplicable. n.a.: Dato no disponible. UE 26: no incluye Chipre, que no es un país miembro del FIT.

Fuente: OCDE/FIT 2011. Trends in the Transport Sector, 1970-2009.

**Tabla 2.1.4.** Inversiones brutas en infraestructurasdel transporte (precios corrientes. Millones de euros)

| Países | Ferrocarriles | | | | | Carreteras | | | | | Vías navegables | | | | | Puertos marítimos | | | | | Aeropuertos | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1995 | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 | 1995 | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 | 1995 | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 | 1995 | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 | 1995 | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 |
| Albania (ALB) | n.a. | 2 | 2 | 1 | n.a. | n.a. | 108 | 68 | 500 | 460 | n.a. | 0 | 0 | 0 | 0 | n.a. | 6 | 11 | 3 | 3 | n.a. | 1 | 7 | 0 | 0 |
| Alemania (DEU) | 5.747 | 5.305 | 4.284 | 4.716 | 4.334 | 10.216 | 11.967 | 10.200 | 10.980 | 12.160 | 711 | 828 | 790 | 925 | 1 235 | 506 | 562 | 570 | 630 | 685 | 1 156 | 1 411 | 700 | 1 140 | 1 510 |
| Australia (AUS) | 571 | 411 | 1 492 | 1 732 | n.a. | 2.424 | 3.697 | 6.734 | 9.287 | n.a. | – | – | – | – | – | 60 | 96 | 577 | 1.060 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Austria (AUT) | 521 | 1.199 | 1 330 | n.a. | n.a. | 457 | 477 | 687 | n.a. | n.a. | 3 | 0 | 6 | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | 92 | 82 | 362 | n.a. | n.a. |
| Azerbajan (AZE) | n.a. | 4 | 18 | 11 | 2 | n.a. | 27 | 78 | 1.329 | 1.204 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | 10 | 94 | 83 | 27 |
| Bélgica (BEL) | 668 | 1.012 | 916 | 1.223 | 1.191 | 1.069 | 1.300 | 1.562 | 1.432 | 1.536 | 151 | 152 | 156 | 188 | 193 | 152 | 186 | 184 | 219 | 175 | 88 | 127 | 68 | 116 | 93 |
| Bosnia-Herzegovina (BIH) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Bulgaria (BGR) | 44 | 78 | 46 | 72 | 50 | n.a. | n.a. | n.a. | 169 | 101 | n.a. | n.a. | 85 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 5 | 7 | 8 | n.a. | 6 | 2 | 4 | 1 |
| Canadá (CAN) | 291 | 608 | 572 | 629 | 570 | 3.578 | 3.728 | 5.496 | 8.801 | 10.757 | 5 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 62 | 166 | 108 | 186 | 260 | n.a. | 777 | 786 | 815 | 731 |
| Croacia (HRV) | 7 | 19 | 94 | 126 | 98 | 71 | 304 | 750 | 1.101 | 909 | n.a. | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 7 | 17 | 52 | 77 | 7 | 5 | 19 | 21 | 28 |
| Dinamarca (DNK) | 726 | 564 | 241 | 373 | 357 | 352 | 510 | 928 | 936 | 701 | – | – | – | – | – | 61 | 57 | 68 | 71 | n.a. | 48 | 118 | 35 | 28 | n.a. |
| ERY-Macedonia (MKD) | n.a. | 9 | 1 | 2 | 4 | n.a. | n.a. | 23 | 45 | 43 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 48 | 14 | 0 | 1 | n.a. |
| Eslovenia (SVN) | n.a. | 16 | 42 | 129 | 100 | 186 | 372 | 450 | 695 | 402 | – | – | – | – | – | 0 | 2 | 2 | 10 | 54 | 7 | 3 | 1 | 5 | 13 |
| España (ESP) | 648 | 920 | 1.926 | 2.503 | 2.806 | 4.167 | 4.738 | 8.245 | 8.038 | 8.370 | – | – | – | – | – | 383 | 498 | 1.012 | 1.522 | 1.304 | 458 | 460 | 1.343 | 2.121 | 1.763 |
| Estados Unidos (USA) | 3.301 | 7.021 | n.a. | n.a. | n.a. | 30.335 | 61.267 | n.a. | n.a. | n.a. | 1 176 | 4 427 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 4.761 | 13.212 | n.a. | n.a. | n.a. |
| Estonia (EST) | 4 | 20 | 21 | 21 | 29 | 8 | 19 | 107 | 162 | 133 | – | – | – | – | – | 19 | 18 | 22 | 36 | 54 | 2 | 1 | 1 | 95 | 9 |
| Federación Rusa (RUS) | 1.177 | 2.612 | 4.019 | 9.489 | 6.575 | 1.910 | 2.580 | 3.788 | 9.880 | 6.241 | 74 | 48 | 73 | 102 | 59 | 148 | 243 | 278 | 413 | 183 | 266 | 240 | 268 | 441 | 269 |
| Finlandia (FIN) | 226 | 233 | 281 | 327 | 338 | 457 | 488 | 595 | 973 | 922 | 2 | 0 | 1 | 2 | 2 | 41 | 59 | 136 | 238 | 100 | 51 | 65 | 48 | 108 | 76 |
| Francia (FRA) | 2.766 | 2.955 | 4.118 | 4.625 | 5.047 | 10.439 | 10.545 | 11.355 | 12.623 | 12.647 | 107 | 114 | 108 | 141 | 182 | 235 | 197 | 283 | 410 | 394 | 570 | 783 | 860 | 820 | 739 |
| Georgia (GEO) | n.a. | n.a. | 17 | 64 | n.a. | n.a. | 5 | 40 | 151 | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 0 | 6 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 3 | n.a. |
| Grecia (GRC) | n.a. | 591 | 278 | n.a. | n.a. | n.a. | 1.402 | 1.592 | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | 166 | 61 | n.a. | n.a. | n.a. | 52 | 68 | n.a. | n.a. |
| Hungría (HUN) | 85 | 197 | 171 | 298 | 317 | 131 | 177 | 1 703 | 976 | 1.562 | 1 | 0 | 2 | 0 | 3 | – | – | – | – | – | 33 | 27 | 115 | 0 | 11 |
| India (IND) | n.a. | 2.268 | 3.437 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Irlanda (IRL) | 29 | 85 | 184 | n.a. | n.a. | 283 | 780 | 1.153 | 1.319 | 1.173 | – | – | – | – | – | 30 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 0 | 0 | 105 | 403 | 509 |
| Islandia (ISL) | – | – | – | – | – | 75 | 129 | 151 | 241 | 121 | – | – | – | – | – | 18 | 19 | 23 | 23 | 20 | 0 | 12 | 7 | 12 | 5 |
| Italia (ITA) | 1.950 | 4.549 | 10.175 | 7.109 | n.a. | 4.980 | 6.930 | 9.169 | 13.051 | n.a. | 10 | 30 | 53 | 34 | n.a. | 212 | 231 | 2.062 | 940 | n.a. | 276 | 355 | 806 | 126 | 0 |
| Japón (JPN) | 8.452 | 10.148 | 6.047 | 7.355 | 9.603 | 113.506 | 128.244 | 61.773 | 48.193 | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 3.202 | 2.847 | 4.658 | n.a. | 2.798 | 2.151 | 2.262 | 2.538 |
| Korea (KOR) | n.a. | n.a. | 38 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 60 | 19 | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 21 | 2 | n.a. | n.a. | n.a. | 3 | 1 | n.a. |
| Letonia (LVA) | 7 | 38 | 40 | 62 | 65 | 3 | 13 | 161 | 267 | 136 | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 62 | 264 | n.a. | n.a. | 18 | 17 | 19 | 3 |
| Liechtenstein (LIE) | – | – | – | – | – | 14 | 24 | 27 | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Lituania (LTU) | 4 | 18 | 68 | 85 | 67 | 15 | 109 | 165 | 437 | 258 | 1 | 0 | 0 | 4 | 1 | 6 | 13 | 30 | 42 | 16 | 19 | 1 | 4 | 11 | 29 |
| Luxemburgo (LUX) | 23 | 39 | 127 | 150 | n.a. | 114 | 166 | 128 | 138 | n.a. | 0 | 1 | 0 | 0 | n.a. | – | – | – | – | – | 0 | 3 | 26 | 47 | n.a. |
| Malta (MLT) | – | – | – | – | – | 3 | 11 | 8 | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| México (MEX) | 168 | 430 | 240 | 420 | 430 | 579 | 1.283 | 2.501 | 2.156 | 2.729 | – | – | – | – | – | 133 | 315 | 610 | 488 | 382 | 21 | 185 | 650 | 275 | 179 |
| Moldavia (MDA) | 2 | 1 | 9 | 25 | 6 | 0 | 2 | 2 | 26 | 13 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | 0 | 8 | 1 | 12 | 4 |
| Montenegro (MNE) | 0 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 4 | 1 | 3 | 11 | 23 | – | – | – | – | – | 0 | 4 | 1 | 3 | 2 | 0 | 13 | 3 | 0 | 2 |
| Noruega (NOR) | 324 | 363 | 193 | n.a. | n.a. | 826 | 909 | 1.463 | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | 68 | 123 | 100 | 96 | n.a. | 70 | 72 | 21 | 205 | n.a. |
| Nueva Zelanda (NZL) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 182 | 301 | 575 | 675 | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Países Bajos (NLD) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Polonia (POL) | 248 | 195 | 235 | 905 | 650 | 638 | 1.001 | 1.877 | 4.511 | 5.337 | 10 | 0 | 7 | 21 | 25 | 30 | 11 | 9 | 30 | 4 | 27 | 69 | 131 | 79 | 63 |
| Portugal (PRT) | 196 | 401 | 415 | 392 | 360 | 737 | 964 | 2.113 | 1.178 | n.a. | 1 | 1 | 20 | 12 | 8 | 62 | 93 | 44 | 128 | 144 | 67 | 168 | 144 | 146 | 153 |
| R.F. Checa (CZE) | 114 | 371 | 484 | 1.164 | 751 | 286 | 309 | 1.415 | 1.952 | 2.014 | 1 | 11 | 10 | 21 | 60 | – | – | – | – | – | 74 | 28 | 237 | 311 | 94 |
| R.F. Eslovaca (SVK) | 59 | 53 | 160 | 215 | 175 | 53 | 227 | 360 | 567 | 662 | 21 | 1 | 1 | 1 | 2 | – | – | – | – | – | 4 | 4 | 32 | 30 | 56 |
| Reino Unido (GBR) | 2.414 | 4.875 | 6.522 | 8.085 | 6.742 | 5.225 | 5.564 | 6.266 | 6.613 | 5.618 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 199 | 336 | 336 | n.a. | n.a. | 703 | 1 196 | 2 601 | n.a. | n.a. |
| Rumanía (ROU) | 72 | 43 | 109 | 317 | 177 | 356 | 631 | 1.331 | 3.897 | 3.105 | 244 | 105 | 140 | 491 | 536 | 6 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 12 | 7 | 2 | 9 | 6 |
| Serbia (SRB) | 13 | 3 | 4 | 2 | 5 | 28 | 49 | 174 | 377 | 231 | 12 | 4 | 15 | 36 | 16 | – | – | – | – | – | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Suecia (SWE) | 1.141 | 629 | 1.104 | 1.267 | 1.274 | 999 | 912 | 1.298 | 1.604 | 1.574 | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 37 | 60 | n.a. | 76 | 315 | 85 | 108 | 88 |
| Suiza (CHE) | 1.079 | 1.463 | 2.191 | n.a. | n.a. | 2.520 | 2.717 | 2.766 | 2.835 | n.a. | 8 | 17 | 0 | n.a. | n.a. | – | – | – | -- | – | 131 | 411 | 104 | n.a. | n.a. |
| Turquía (TUR) | 38 | 61 | 169 | 338 | n.a. | 157 | 407 | 924 | 2.233 | 2.931 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 18 | 37 | 53 | 7 | n.a. | 453 | 217 | 381 | 125 | n.a. |

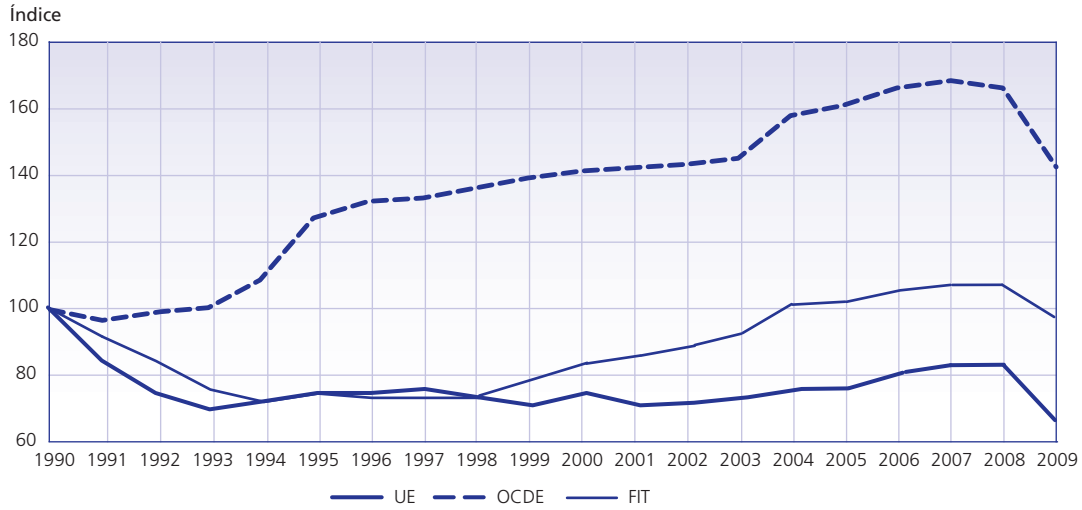
a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. –: Dato no aplicable. n.a.:Dato no disponible.
Fuente: OCDE/FIT 2011. Trends in the Transport Sector, 1970-2009.

## Tabla 2.1.5. Gastos de mantenimiento en infraestructuras de transporte (precios corrientes. Millones de euros)

| Países | Ferrocarriles | | | | | Carreteras | | | | | Vías navegables | | | | | Puertos marítimos | | | | | Aeropuertos | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1995 | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 | 1995 | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 | 1995 | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 | 1995 | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 | 1995 | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 |
| Albania (ALB) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 4 | 7 | 8 | 8 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Alemania (DEU) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Australia (AUS) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 1.457 | 1.852 | 2.595 | 3.057 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Austria (AUT) | n.a. | 347 | 302 | n.a. | n.a. | 532 | 507 | 443 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Azerbajan (AZE) | n.a. | 2 | 8 | 21 | 28 | n.a. | n.a. | 78 | 35 | 23 | 25 | 48 | 66 | 87 | 131 | 44 | 129 | 130 | 130 | 135 | n.a. | 6 | 7 | 7 | 10 |
| Bélgica (BEL) | 292 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 381 | 406 | 470 | 499 | 523 | n.a. | n.a. | 507 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 5 | 0 | 5 | 26 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Bosnia-Herzegovina (BIH) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Bulgaria (BGR) | n.a. | 14 | 31 | 58 | 38 | n.a. | n.a. | n.a. | 203 | 69 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 39 | 78 | 92 | 173 | 35 | n.a. | 6 | 2 | 0 | 1 |
| Canadá (CAN) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 3.294 | 5.887 | 5.245 | 6.987 | 6.549 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | 408 | 548 | 634 | 600 |
| Croacia (HRV) | 43 | 48 | 107 | 106 | 76 | 22 | 316 | 242 | 168 | 144 | 4 | 4 | 2 | 2 | 2 | – | – | – | – | – | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Dinamarca (DNK) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 555 | 596 | 763 | 712 | 866 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| ERY-Macedonia (MKD) | n.a. | 13 | 10 | 5 | 3 | n.a. | n.a. | 6 | 14 | 12 | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Eslovenia (SVN) | n.a. | 7 | 7 | 9 | 1 | 53 | 79 | 99 | 148 | 155 | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 0 | 0 | n.a. | n.a. |
| España (ESP) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | 6 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Estados Unidos (USA) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 14.515 | 25.958 | 23.458 | 22.654 | n.a. | 14 | 27 | 15 | 17 | 26 | 66 | 94 | 93 | 82 | 107 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Estonia (EST) | 1 | 22 | 13 | n.a. | n.a. | 23 | 31 | 26 | 38 | 39 | 24 | 46 | 55 | 60 | 61 | n.a. | 56 | 50 | 48 | 60 | 2 | 3 | n.a. | n.a. | n.a. |
| Federación Rusa (RUS) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Finlandia (FIN) | 119 | 115 | 156 | 180 | 196 | 599 | 534 | 600 | 673 | 684 | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 86 | 143 | 181 | 232 | 230 |
| Francia (FRA) | n.a. | 2.617 | 3.568 | 3.672 | 3.730 | 178 | 228 | 2.189 | 2.184 | 2.207 | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Georgia (GEO) | n.a. | n.a. | 23 | n.a. | n.a. | n.a. | 8 | 6 | n.a. | n.a. | n.a. | 2 | 4 | 3 | 1 | 0 | 2 | 4 | 5 | 4 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Grecia (GRC) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 48 | n.a. | 1 | 2 | 1 | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Hungría (HUN) | 138 | 79 | 234 | 457 | 398 | 97 | 107 | 283 | 444 | 453 | n.a. | 11 | 15 | n.a. | n.a. | n.a. | 1.050 | 733 | n.a. | n.a. | 28 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| India (IND) | n.a. | 8.370 | 8.504 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Irlanda (IRL) | 10 | 115 | 127 | n.a. | n.a. | n.a. | 102 | 53 | 55 | 45 | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 14 | 17 | 15 |
| Islandia (ISL) | – | – | – | – | – | 14 | 25 | 34 | 52 | 30 | 7 | 38 | 481 | 83 | n.a. | 735 | 1.151 | 3.074 | 1.163 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Italia (ITA) | 2.300 | 5.363 | 8.919 | 8.036 | n.a. | 4.774 | 9.720 | 12.549 | 10.756 | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 235 | 221 | 178 | 98 | n.a. |
| Japón (JPN) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 22.716 | 27.350 | 14.378 | 11.172 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 2 | 3 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Korea (KOR) | n.a. | n.a. | 8 | n.a. | n.a. | n.a. | 17 | 14 | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 0 | n.a. | n.a. |
| Letonia (LVA) | 25 | 48 | 60 | 126 | 138 | 10 | 45 | 80 | 227 | 135 | 0 | 2 | 1 | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 | 4 | 6 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Liechtenstein (LIE) | – | – | – | – | – | 3 | 4 | 4 | n.a. | n.a. | 0 | 0 | 0 | 0 | n.a. | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Lituania (LTU) | 27 | 48 | 96 | 115 | 166 | 9 | 78 | 122 | 125 | 134 | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 29 | 59 | n.a. | 2 | 1 | 3 | 4 | 12 |
| Luxemburgo (LUX) | 81 | 88 | 112 | 115 | n.a. | 23 | 26 | 35 | 27 | n.a. | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | – | – | – | – | – | 2 | 4 | 4 | 8 | n.a. |
| Malta (MLT) | – | – | – | – | – | 3 | 5 | 3 | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| México (MEX) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 196 | 474 | 517 | 492 | 528 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Moldavia (MDA) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 4 | 3 | 4 | 16 | 14 | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Montenegro (MNE) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | -- | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Noruega (NOR) | 220 | 336 | 360 | 448 | 535 | 475 | 553 | 993 | 1.192 | 1.290 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 26 | 34 | n.a. | n.a. | n.a. |
| Nueva Zelanda (NZL) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 241 | 399 | 225 | 251 | – | – | – | – | – | 25 | 30 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Países Bajos (NLD) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Polonia (POL) | 585 | 58 | 82 | 36 | 157 | 287 | 440 | 1.265 | 2.007 | 2.340 | 15 | n.a. | 14 | 2 | 3 | 26 | 16 | 9 | 6 | 10 | 149 | 1 | 2 | 20 | 4 |
| Portugal (PRT) | 49 | 52 | 100 | 122 | 127 | 125 | 128 | 177 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | n.a. | 6 | 4 | 18 | n.a. |
| R.F. Checa (CZE) | 209 | 257 | 236 | 338 | 378 | 135 | 202 | 350 | 584 | 587 | 13 | n.a. | 6 | n.a. | n.a. | 11 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 7 | 13 | 14 | 12 | 13 |
| R.F. Eslovaca (SVK) | 6 | 8 | 10 | 14 | 15 | 25 | 67 | 100 | 161 | 192 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 |
| Reino Unido (GBR) | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 3.837 | 5.119 | 5.953 | 5.425 | 4.944 | 1 | 1 | 6 | 13 | 10 | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Rumanía (ROU) | 203 | n.a. | 58 | n.a. | n.a. | 105 | n.a. | 426 | n.a. | n.a. | 4 | 7 | 2 | 4 | 2 | – | – | – | – | – | 23 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Serbia (SRB) | 4 | 8 | 22 | 21 | 15 | 19 | 21 | 259 | 329 | 244 | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Suecia (SWE) | 258 | 353 | 490 | 598 | 590 | 613 | 747 | 788 | 858 | n.a. | – | – | – | – | – | n.a. | n.a. | 13 | 1 | n.a. | n.a. | n.a. | 34 | 34 | 31 |
| Suiza (CHE) | 350 | 468 | 683 | n.a. | n.a. | 1.208 | 765 | 1.520 | 1.608 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 16 | 46 | 70 | n.a. | n.a. |
| Turquía (TUR) | 80 | 150 | 165 | 207 | n.a. | 18 | 99 | 89 | 309 | 412 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | 538 | 291 | 4 | 6 | 0 |

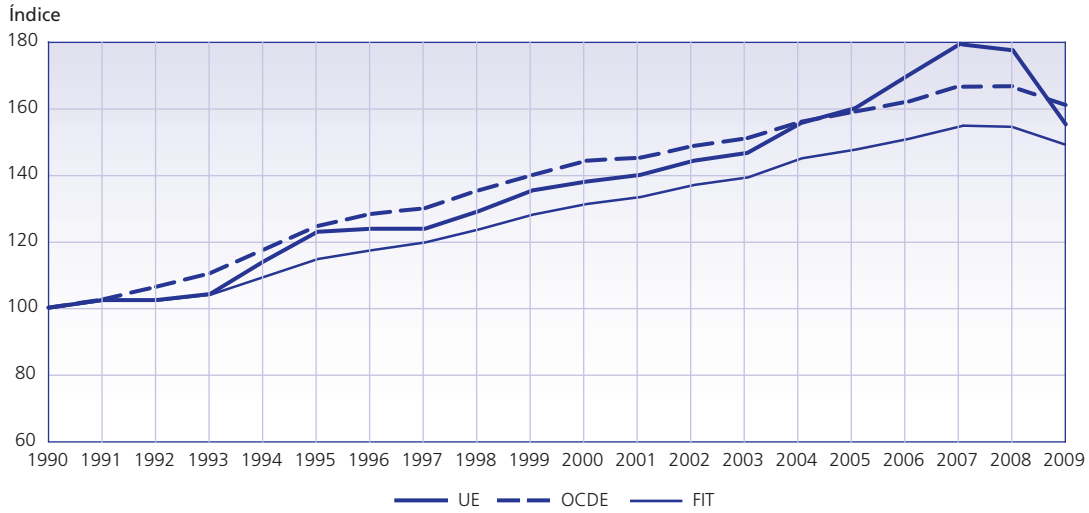
a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. –: Dato no aplicable. n.a.:Dato no disponible.
Fuente: OCDE/FIT 2011.Trends in the Transport Sector, 1970-2009.

**Gráfico 2.1.1.** Transporte de mercancías por ferrocarril (toneladas-km) (1990 = 100)



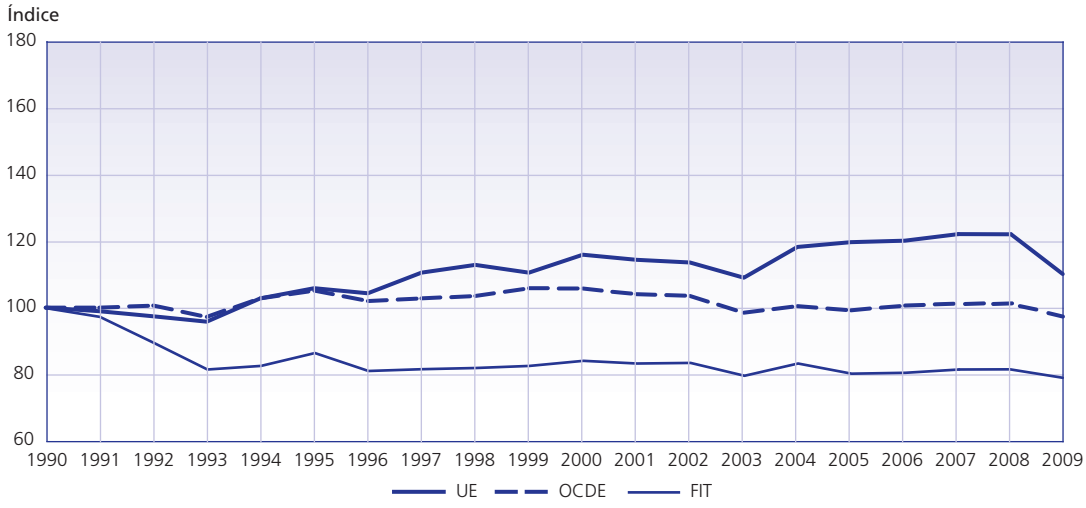

Fuente: OCDE/FIT 2011. *Trends in the Transport Sector, 1970-2009.*

**Gráfico 2.1.2.** Transporte de mercancías por carretera (toneladas-km) (1990 = 100)



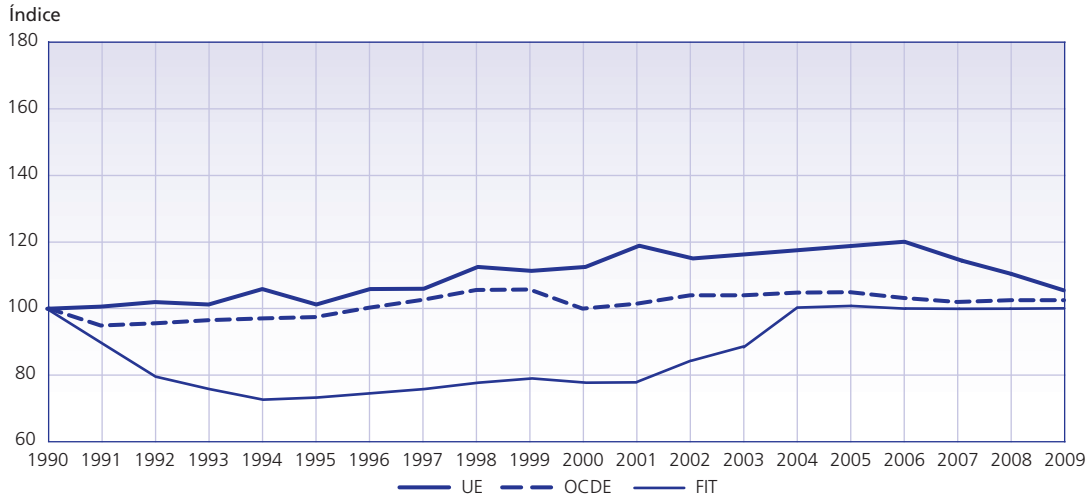

Fuente: OCDE/FIT 2011. *Trends in the Transport Sector, 1970-2009.*

**Gráfico 2.1.3.** Transporte de mercancías por vías navegables (toneladas-km) (1990 = 100)



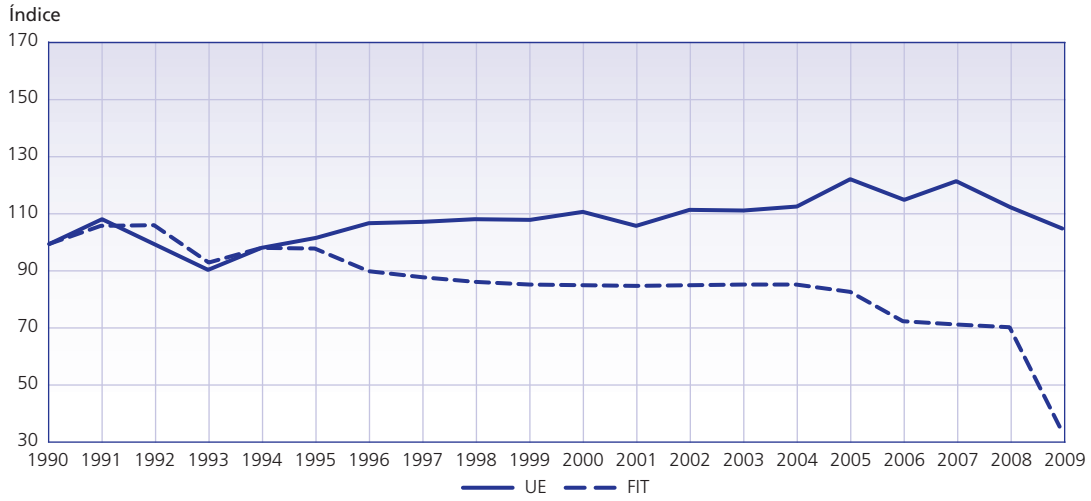

Fuente: OCDE/FIT 2011. *Trends in the Transport Sector, 1970-2009.*

**Gráfico 2.1.4.** Transporte por oleoductos (toneladas-km) (1990 = 100)



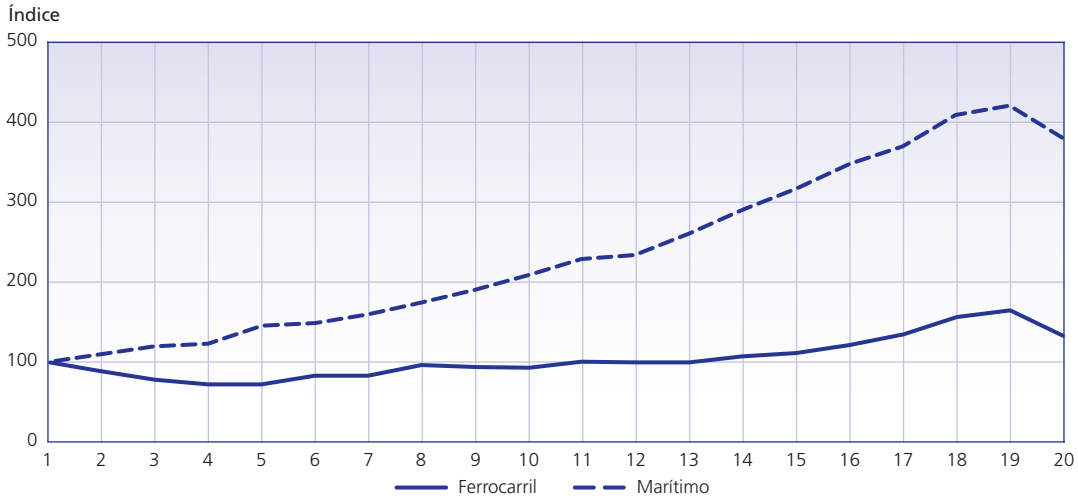

Fuente: OCDE/FIT 2011. *Trends in the Transport Sector, 1970-2009.*

**Gráfico 2.1.5.** Transporte de cabotaje marítimo (1990 = 100)



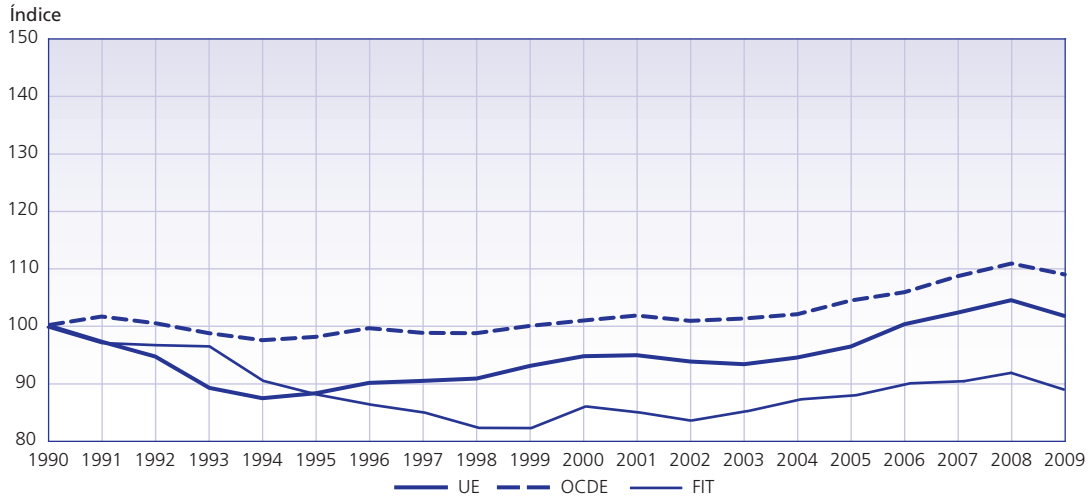

Fuente: OCDE/FIT 2011. *Trends in the Transport Sector, 1970-2009.*

**Gráfico 2.1.6.** Transporte de contenedores en países del FIT (1990 = 100)



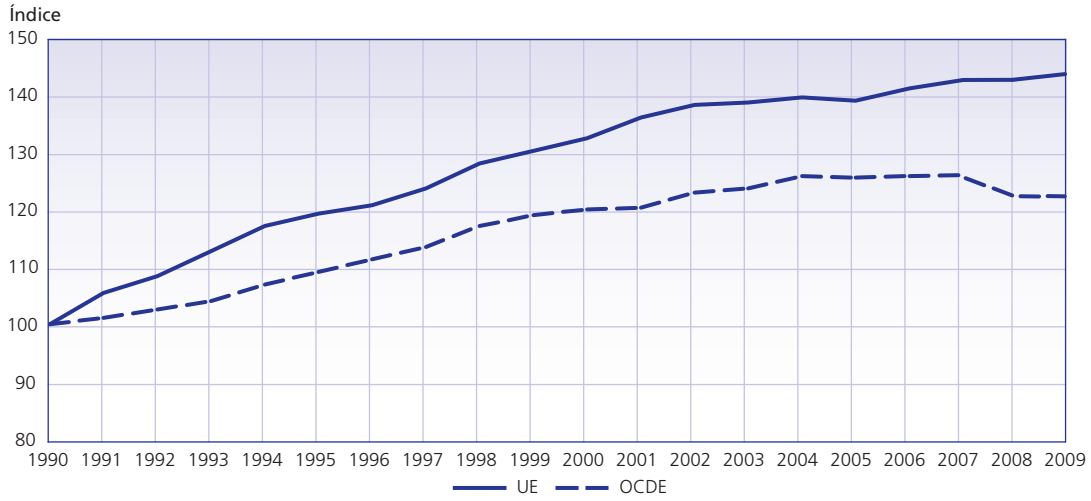

Fuente: OCDE/FIT 2011. *Trends in the Transport Sector, 1970-2009.*

**Gráfico 2.1.7.** Transporte de viajeros por ferrocarril (viajeros-km) (1990 = 100)



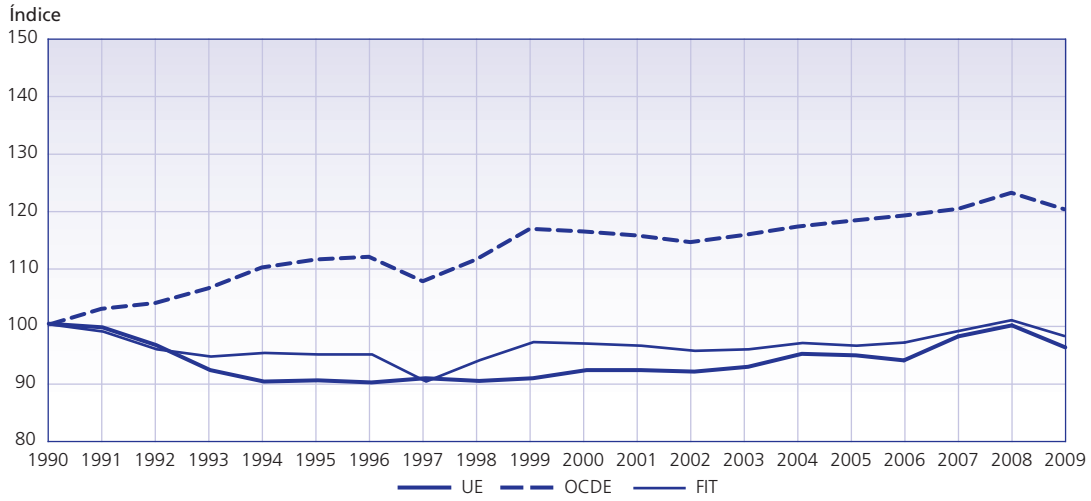

Fuente: OCDE/FIT 2011. *Trends in the Transport Sector, 1970-2009.*

**Gráfico 2.1.8.** Transporte de viajeros en vehículo privado (viajeros-km) (1990 = 100)



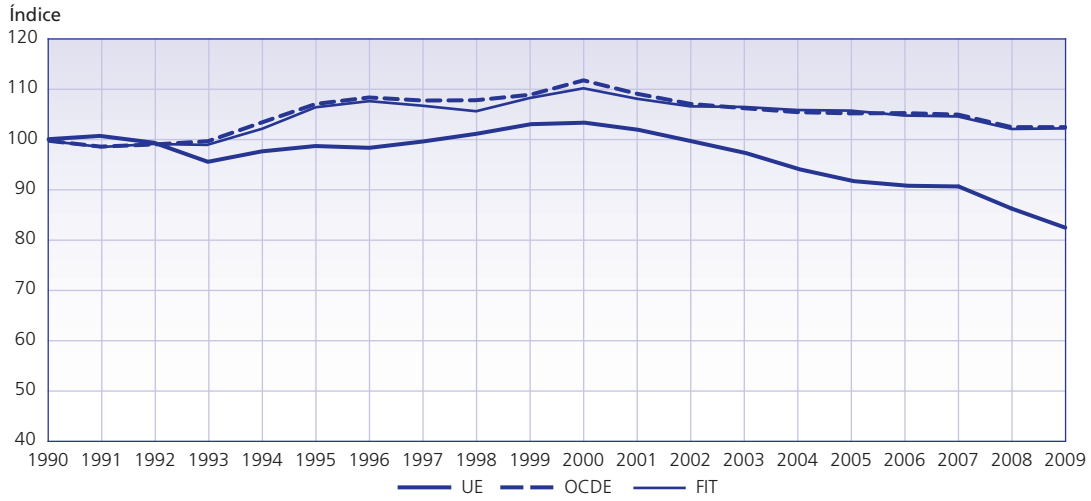

Fuente: OCDE/FIT 2011. *Trends in the Transport Sector, 1970-2009.*

**Gráfico 2.1.9.** Transporte de viajeros en autobús y autocar (viajeros-km) (1990 = 100)



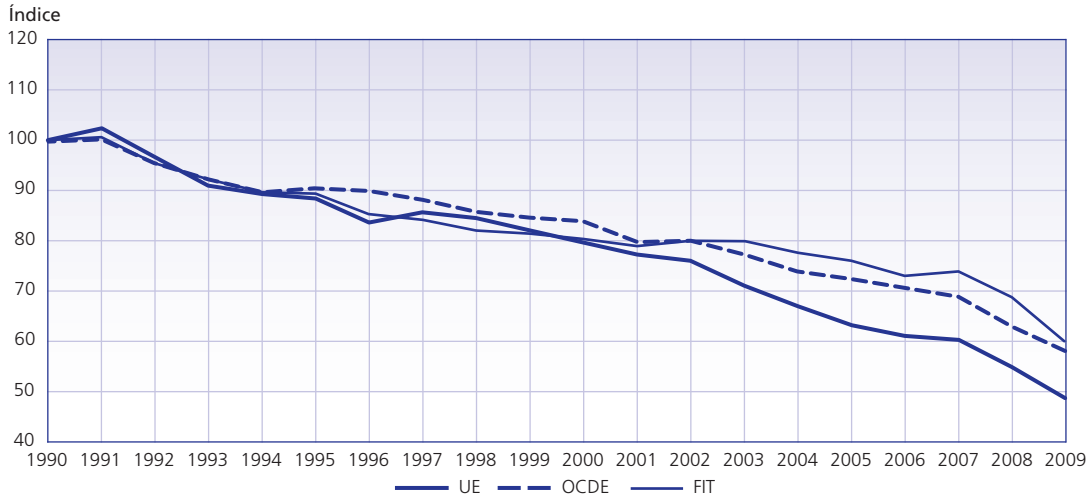

Fuente: OCDE/FIT 2011. *Trends in the Transport Sector, 1970-2009.*

**Gráfico 2.1.10.** Heridos en accidentes en carretera (1990 = 100)



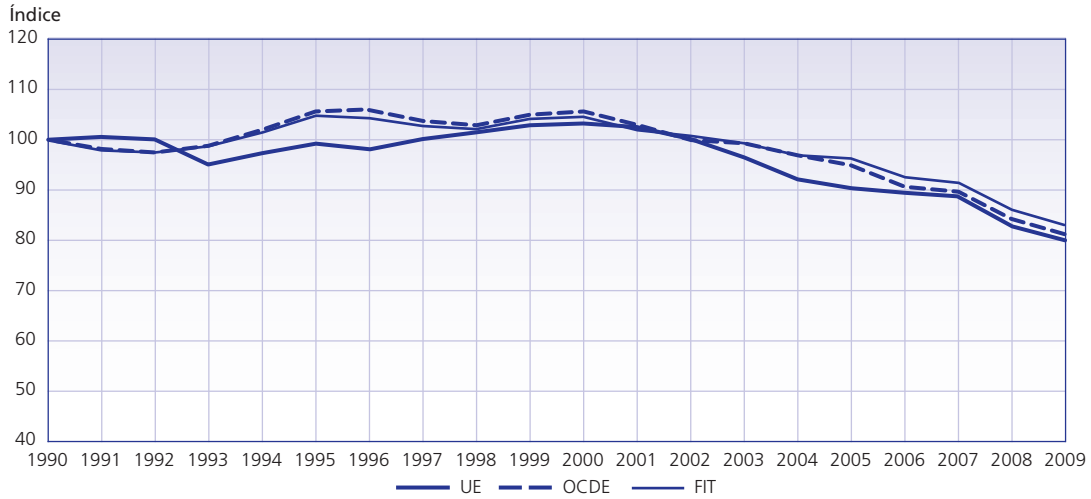

Fuente: OCDE/FIT 2011. *Trends in the Transport Sector, 1970-2009.*

**Gráfico 2.1.11.** Muertos en accidentes en carretera (1990 = 100)



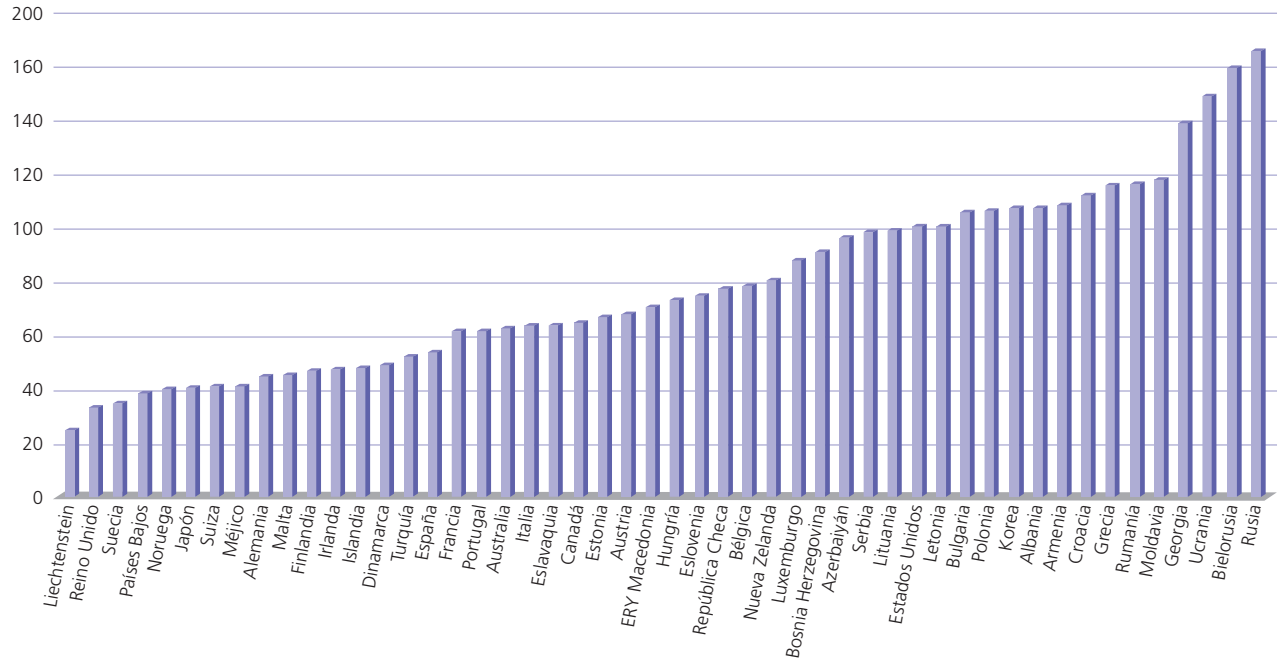

Fuente: OCDE/FIT 2011. *Trends in the Transport Sector, 1970-2009.*

**Gráfico 2.1.12.** Víctimas en accidentes en carretera (1990 = 100)



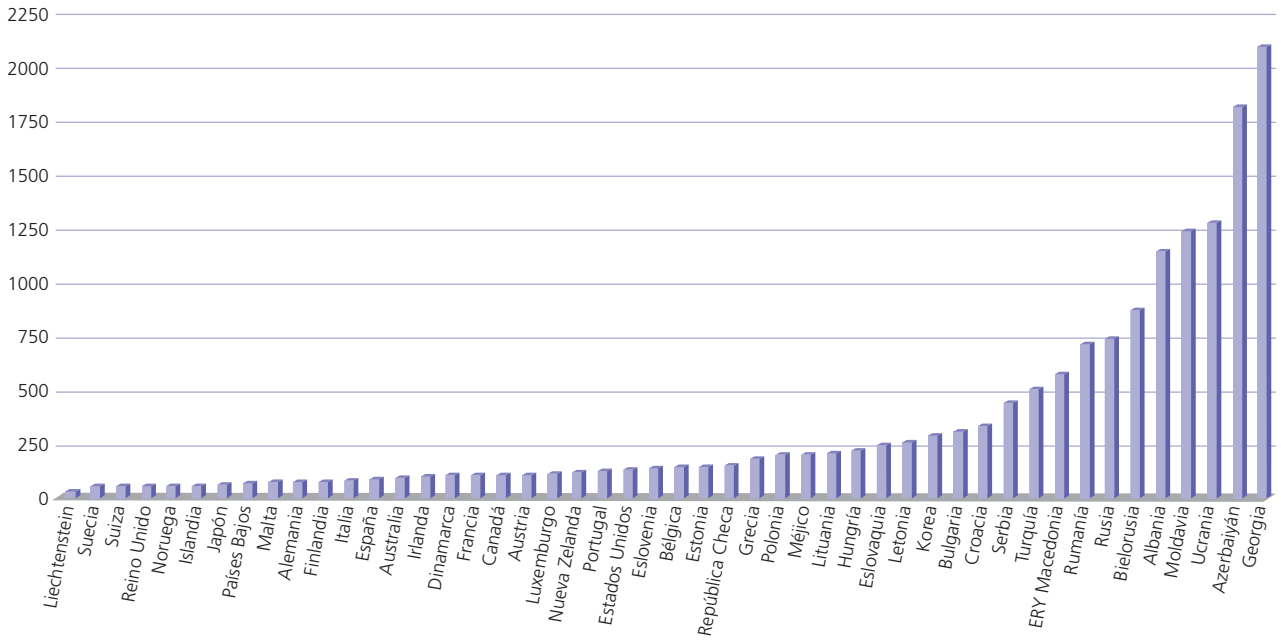

Fuente: OCDE/FIT 2011. *Trends in the Transport Sector, 1970-2009.*

**Gráfico 2.1.13.** Número total de muertos por millón de habitantes (año 2009)




Fuente: OCDE/FIT 2011. *Trends in the Transport Sector, 1970-2009.*

**Gráfico 2.1.14.** Número total de muertos por millón de vehículos motorizados (año 2009)




Fuente: OCDE/FIT 2011. *Trends in the Transport Sector, 1970-2009.*

## 2.2. El transporte marítimo

En el año 2010, los indicadores económicos de la OCDE estimaron que el Producto Interior Bruto (PIB), en el conjunto de países que lo integran, tuvieron tasas positivas de crecimiento alcanzando el 3%. Para la zona euro la subida fue del 1,7%. El PIB de las principales economías emergentes continuaron con incrementos; así la tasa de crecimiento en China fue del 10,3%. La producción industrial, que suele ser un buen indicador de la demanda de transporte, se considera que creció en el conjunto de países de la OCDE un 7,9%; y en China alcanzó el 15,7%.

La demanda mundial de transporte marítimo experimentó una subida del 7,6% sobre el año anterior.

La flota mercante mundial de transporte elevó su capacidad en GT un 8,3% siguiendo así la recuperación que se inició en el año 1989, la flota mundial total se incrementó en un 8,5%.

La evolución del mercado de fletes fue totalmente cambiante según el tipo de buque.

Globalmente, la flota de transporte de la Unión Europea tuvo incrementos en sus toneladas de registro como viene ocurriendo desde hace algunos años.

### 2.2.1. La demanda de transporte

En relación con la demanda de transporte marítimo en el transporte internacional, los datos que se venían incluyendo en la tabla 2.2.1. por el momento no se podrán completar ya que en el año 2010 y después de 50 años, Fearnleys que era la fuente de dicha información, ha dejado de editar su Informe Anual. Por este motivo, los datos correspondientes al trafico marítimo internacional que se comentan se han obtenido del Informe «Marina Mercante y Transporte Marítimo 2010-2011» de ANAVE.

Según datos estimados en 2010, se transportaron unos 8.373 millones de toneladas de mercancías, con un incremento del 7,6% respecto a 2009, en dicho año se había producido una caída del 4%. La demanda de transporte de crudo aumentó un 4% alcanzando 1.969 millones de toneladas y los productos de petróleo llegaron a 798 millones de toneladas con una subida del 4%. El tráfico de mineral de hierro, carbón y grano que son los tres principales graneles sólidos alcanzaron 2.230 millones de toneladas transportadas, con incremento sobre 2009 del 11%; el transporte de mineral de hierro se incrementó 9,4%. El transporte de carbón y grano tuvieron aumentos del 13,9% y 8,2% respectivamente. En el conjunto formado por «otras mercancías» la variación positiva global fue del 12,8%. La mercancía transportada en contenedores creció un 12,2% y el transporte de carga general no contenerizada cayó un –2,3%.

### 2.2.2. La oferta de transporte

La flota mundial a 1 de enero de 2011 había incrementado su capacidad en GT un 8,5%, en relación con la misma fecha del año anterior. El número total de buques de la flota mundial era de 103.392 con 958 millones de GT y una media de 21 años de antigüedad. De este número de buques, 54.897 correspondían a buques mercantes de transporte con 910,1 millones de GT y 1.349,4 millones de TPM, con un crecimiento del 8,3% sobre 2009, y con una antigüedad media de 19 años.

Analizando las variaciones experimentadas por los diferentes tipos de buques, cabe señalar que la flota de gaseros, portacontenedores, petroleros, graneleros y carga general incrementaron su tonelaje. Los mayores incrementos los han tenido los graneleros 16%, portacontenedores un 9%, y gaseros y petroleros 6,5% y 3% respectivamente.

La estructura de la flota de transporte se ha mantenido en condiciones semejantes al año precedente, con un porcentaje que alcanza el 24% para los petroleros y obos, del 32% para los graneleros y el 44% para el resto de buques mercantes. Los portacontenedores representan un porcentaje del 17,4% sobre el total de la flota de transporte, y los buques de carga general alcanzan el 7,3% (tablas 2.2.2 a 2.2.5).

Al finalizar el año 2010 la edad media de la flota total mundial era de 21 años y la de la flota mercante de transporte de 19 años de antigüedad. Para los buques petroleros de crudo y gaseros la media de edad es de 9 años, para la carga general 24 años y para los portacontenedores es de 10 años. Dentro de las flotas mercantes de transporte más destacadas, el país con flota más moderna continúa siendo Japón con un promedio de 15 años. Los que poseen las flotas más antiguas son Estados Unidos 24 años, China 22 años y Grecia 18 años. Por otra parte, los países de libre registro como Liberia, tiene su flota con una antigüedad media de 9 años; para la flota de Bahamas 13 años y Panamá de 15 años.

En la evolución de las principales flotas hay que destacar que Panamá, que representa casi un 22% del total mundial, incrementó su tonelaje en un 3,3%, manteniéndose a la cabeza de la flota mundial y superando de nuevo, en términos de GT, a la flota de Liberia, que supone a su vez un 11,5% del total mundial y que incrementó su tonelaje un 13,8%. La flota de Marshall Island alcanzó el tercer puesto con un incremento del 21% y representa el 6,5% del total de la flota mundial. La flota de Bahamas tuvo una caída del 2,7%. La flota alemana después del destacado aumento de 2008 y la bajada del pasado año se mantuvo estable en 2010. (Tabla 2.2.6).

En 2010, las bajas por desguaces y pérdidas disminuyeron en un 11,6% de las TPM. Se redujeron los graneleros desguazados y aumentaron los petroleros, bajaron casi a la mitad los portacontenedores que se desguazaron

y se duplicaron los reciclajes de buques de pasaje. La edad media de la flota desguazada se encuentra en los 30,8 años.

El sector de la construcción naval alcanzó niveles destacados en 2010, ya que se encargaron 134,4 millones de TPM, cifra tres veces superior a la del año 2009.

Un 28% de los buques encargados fueron petroleros y un 62% graneleros; los portacontenedores tuvieron incremento respecto a 2009, año en que los contratos fueron prácticamente nulos.

Los precios de nueva construcción se mantuvieron bajos, este motivo, así como algún incremento en los niveles de fletes, y la contratación de buques graneleros por armadores chinos para sus tráficos de cabotaje nacional, han sido los elementos que han estimulado el mercado.

La cartera de pedidos mundial a 1 de enero de 2011, alcanzó 426 millones de TPM; un 10,7% menos que el año anterior, debido a la disminución de los contratos y del elevado nivel de entregas.

Como viene sucediendo desde hace varios años, Corea del Sur, China y Japón tienen la posición de liderazgo en el mercado de las naciones productoras alcanzando el 38% y 33%, respectivamente, del total de GT; Japón ha pasado al tercer puesto con 21,5%. Los astilleros de la Unión Europea (27 países) consiguieron el 5,3% de la nueva contratación en CGT.

El mercado de fletes en el año 2010 fue diferente según el tipo de buque. En buques petroleros después de 2009 donde cayeron entre un 40% y 50% hasta alcanzar niveles similares al año 2002, que se caracterizó como un mal año, en 2010 se recuperaron, aunque de forma irregular en los diferentes tamaños.

Para los graneleros, después de los altos fletes alcanzados en mayo de 2008 y su caída en diciembre de dicho año, se recuperaron de forma rápida a niveles aceptables en 2009, manteniéndose en los primeros meses de 2010, a partir del otoño tiraron a la baja.

En los portacontenedores para el año 2009 tuvieron una caída destacada reduciéndose hasta el 65% de promedio, alcanzando mínimos históricos. En 2010 los fletes en time charter aumentaron de manera destacada. Para 2011 se presume una recuperación de la demanda de este transporte lo que hará repuntar los niveles de fletes.

### 2.2.3. Oferta de transporte de la Unión Europea

La capacidad de la flota de transporte de la Unión Europea, al finalizar 2010 mantuvo incrementos en sus toneladas de registro, tal y como viene ocurriendo desde hace varios años. Por países, los crecimientos a resaltar fueron para la flota italiana que aumentó un 10% seguido de la de Malta que creció un 10,7%, a continuación Dinamarca 7,1% y Reino Unido 3,4%. La flota de pabellón griego se incrementó un 4,9% con un total de 40,7 millones de GT, siendo Grecia el país de la Unión Europea con mayor capacidad de transporte registrado bajo su bandera. Tuvieron descensos Suecia y Holanda.

En 2010 el porcentaje de tonelaje de registro de la flota de la Unión Europea de 15 países suponía un 15% de tonelaje de la flota mercante mundial. Con la incorporación el 1 de mayo de 2004 de los 10 nuevos países a la Unión Europea (25 países), este porcentaje se incrementó de manera destacada, alcanzando el 21,7% y con la nueva incorporación el 1 de enero de 2007 de Bulgaria y Rumania (27 países), el porcentaje se ha elevado hasta el 22%.

**Tabla 2.2.1.** Tráfico marítimo mundial

| Años | Millones de toneladas | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Total tráfico estimado | Petróleo y productos | Mineral de hierro; Carbón; Grano | Otras mercancías |
| 2000 | 5.595 | 2.027 | 1.207 | 2.361 |
| 2001 | 5.653 | 2.017 | 1.251 | 2.385 |
| 2002 | 5.820 | 2.002 | 1.299 | 2.519 |
| 2003 | 6.133 | 2.113 | 1.383 | 2.637 |
| 2004 | 6.493 | 2.215 | 1.489 | 2.789 |
| 2005 | 6.604 | 2.215 | 1.669 | 2.720 |
| 2006 | 7.055 | 2.281 | 1.813 | 2.961 |
| 2007 | 7.428 | 2.328 | 1.934 | 3.166 |
| 2008 | 7.745 | 2.375 | 2.023 | 3.347 |
| 2009 (1) | 7.380 | 2.286 | 2.071 | 3.023 |

| Años | Miles de millones de toneladas-milla | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Total tráfico estimado | Petróleo y productos | Mineral de hierro; Carbón; Grano | Otras mercancías |
| 2000 | 22.927 | 9.499 | 6.298 | 7.130 |
| 2001 | 23.131 | 9.419 | 6.449 | 7.263 |
| 2002 | 23.516 | 9.242 | 6.521 | 7.753 |
| 2003 | 25.124 | 9.850 | 7.118 | 8.156 |
| 2004 | 26.814 | 10.340 | 7.754 | 8.720 |
| 2005 | 28.376 | 10.527 | 8.717 | 9.132 |
| 2006 | 30.058 | 10.741 | 9.554 | 9.763 |
| 2007 | 31.425 | 11.084 | 10.249 | 10.092 |
| 2008 | 32.746 | 11.292 | 10.783 | 10.671 |
| 2009 (1) | 31.176 | 10.574 | 10.780 | 9.822 |

(1) Datos estimados.
Nota: Los datos para el grano incluyen sorgo y semilla de soja, además de trigo, maíz, cebada, avena y centeno.
Fuente: Fearnleys, Review, hasta 2008. En 2009 estimación ANAVE.

**Tabla 2.2.2.** Flota mercante mundial (1)

| Años | Mundial (2) | OCDE | | Países de libre registro (3) | | Otros países | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | GT (millones) | GT (millones) | % del mundial | GT (millones) | % del mundial | GT (millones) | % del mundial |
| 2000 | 528,8 | 138,7 | 26,2% | 265,2 | 50,2% | 124,9 | 23,6% |
| 2001 | 544,9 | 142,2 | 26,1% | 274,2 | 50,3% | 128,5 | 23,6% |
| 2002 | 554,6 | 144,0 | 26,0% | 276,0 | 49,8% | 134,6 | 24,3% |
| 2003 | 573,2 | 150,0 | 26,2% | 276,6 | 48,3% | 146,6 | 25,6% |
| 2004 | 601,7 | 155,6 | 25,9% | 283,4 | 47,1% | 162,7 | 27,0% |
| 2005 | 642,7 | 160,9 | 25,0% | 302,2 | 47,0% | 179,6 | 27,9% |
| 2006 | 687,9 | 165,1 | 24,0% | 329,4 | 47,9% | 193,4 | 28,1% |
| 2007 | 737,3 | 177,7 | 24,1% | 357,4 | 48,5% | 202,2 | 27,4% |
| 2008 | 791,1 | 188,1 | 23,8% | 385,9 | 48,8% | 217,1 | 27,4% |
| 2009 | 840,6 | 182,8 | 21,7% | 407,8 | 48,5% | 238,1 | 28,3% |
| 2010 | 910,1 | 201,0 | 22,1% | 438,5 | 48,2% | 270,6 | 29,7% |

(1) Los datos son de buques igual o mayor de 100 GT.
(2) Flota mercante: excluido flota pesquera, remolcadores, chapas, rompehielos, buques de investigación, buques «supply».
(3) Países de libre registro: Liberia, Panamá, Chipre, Bahamas, Bermudas, St.Vincent, Caymán Islands, Vanuatu, Malta, Antigua y Barbuda, Honduras, Líbano, Omán, Gibraltar y Mauricio.
Fuente: IHS-Fairplay - World Fleet Statistics, 2010.

**Tabla 2.2.3.** Evolución de la flota mundial (1)

| Tipo de buque | 2006 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | N.º (miles) | GT (millones) | N.º (miles) | GT (millones) | N.º (miles) | GT (millones) | N.º (miles) | GT (millones) | N.º (miles) | GT (millones) |
| Petroleros y Combinados (Obos) | 7,3 | 185,7 | 7,2 | 193,0 | 7,2 | 197,9 | 7,4 | 209,8 | 7,5 | 216,2 |
| Gaseros | 1,3 | 30,3 | 1,4 | 33,9 | 1,5 | 41,0 | 1,5 | 46,1 | 1,6 | 49,1 |
| Graneleros | 7,1 | 201,5 | 7,4 | 215,1 | 7,6 | 229,5 | 8,0 | 250,5 | 8,9 | 291,7 |
| Carga general | 18,0 | 61,4 | 18,2 | 63,8 | 18,8 | 65,8 | 18,6 | 65,5 | 18,2 | 66,3 |
| Portacontenedores | 3,9 | 110,7 | 4,3 | 124,9 | 4,6 | 139,6 | 4,7 | 145,5 | 4,9 | 158,6 |
| Otros buques mercantes (2) | 12,6 | 98,3 | 13,0 | 106,6 | 13,2 | 117,3 | 13,7 | 123,2 | 13,8 | 128,2 |
| **Total flota mercante** | **50,2** | **687,9** | **51,5** | **737,3** | **52,9** | **791,1** | 53,9 | **840,6** | 54,9 | **910,1** |
| Otros buques no mercantes | 44,7 | 34,0 | 46,0 | 37,6 | 46,8 | 39,6 | 48,3 | 42,0 | 48,5 | 47,9 |
| **Total flota mundial** | **94,9** | **721,9** | **97,5** | **774,9** | **99,7** | **830,7** | **102,2** | **882,6** | **103,4** | **958,0** |

(1) Datos a 31 de diciembre de cada año.
(2) Incluye quimiqueros, otros buques tanque, buques de pasaje, ferries, ro-ros, transporte de vehículos y animales, etc.
Fuente: IHS-Fairplay - World Fleet Statistics, 2010.

**Tabla 2.2.4.** Distribución de la flota mercante por clase de buque y grupos de países (año 2010)

| Tipo de buque | Mundial (1) | OCDE | | Países de libre registro (2) | | Otros países | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | GT (millones) | GT (millones) | % del mundial | GT (millones) | % del mundial | GT (millones) | % del mundial |
| Petroleros | 213,8 | 46,4 | 21,7% | 94,8 | 44,3% | 72,6 | 34,0% |
| Quimiqueros | 50,8 | 14,2 | 28,0% | 19,5 | 38,4% | 17,1 | 33,7% |
| Gaseros | 49,1 | 12,1 | 24,6% | 20,6 | 42,0% | 16,4 | 33,4% |
| Otros líquidos | 0,1 | – | – | – | – | – | – |
| **Total tanques** | **313,8** | **72,7** | **23,2%** | **134,9** | **43,0%** | **106,2** | **33,8%** |
| Combinados (Obos) | 2,4 | 0,8 | 33,3% | 1,4 | 58,3% | 0,2 | 8,3% |
| Graneleros | 291,7 | 44,0 | 15,1% | 158,7 | 54,4% | 89,0 | 30,5% |
| **Total graneleros** | **294,1** | **44,8** | **15,2%** | **160,1** | **54,4%** | **89,2** | **30,3%** |
| Carga general | 66,3 | 11,7 | 17,6% | 26,6 | 40,1% | 28,0 | 42,2% |
| Portacontenedores | 158,6 | 39,9 | 25,2% | 81,7 | 51,5% | 37,0 | 23,3% |
| Ro-ro carga | 42,4 | 15,4 | 36,3% | 20,9 | 49,3% | 6,1 | 14,4% |
| Pasaje y ferrys | 34,9 | 16,3 | 46,7% | 14,2 | 40,7% | 4,4 | 12,6% |
| **Total carga general y otros** | **302,2** | **83,3** | **27,6%** | **143,4** | **47,5%** | **75,5** | **25,0%** |
| **Total** | **910,1** | **200,8** | **22,1%** | **438,4** | **48,2%** | **270,9** | **29,8%** |

(1) Flota mercante: excluido flota pesquera, remolcadores, chapas, rompehielos, buques de investigación, buques «supply».
(2) Países de libre registro : Liberia, Panamá, Chipre, Bahamas, Bermudas, St.Vincent, Caymán Islands, Vanuatu, Malta, Antigua y Barbuda, Honduras, Líbano, Omán, Gibraltar y Mauricio.
Fuente: IHS-Fairplay - World Fleet Statistics, 2010.

**Tabla 2.2.5.** Participación en la flota de contenedores mundial

| Grupos de países | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|
| OCDE | 29,9% | 26,7% | 28,5% | 19,3% | 25,2% |
| Países de libre Registro | 50,3% | 50,4% | 50,7% | 49,8% | 51,5% |
| Resto del mundo | 19,8% | 22,9% | 20,8% | 30,9% | 23,3% |
| **Total** | **100,0%** | **100,0%** | **100,0%** | **100,0%** | **100,0%** |

Fuente: IHS-Fairplay - World Fleet Statistics, 2010.

**Tabla 2.2.6.** Evolución de las principales flotas mundiales (miles de GT) (1)

| Países | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|
| Panamá | 154.965 | 168.166 | 183.504 | 190.663 | 196.936 |
| Liberia | 68.405 | 76.573 | 82.390 | 91.696 | 104.332 |
| Marshall Island | 32.841 | 35.964 | 42.638 | 49.088 | 59.358 |
| Hong-Kong | 32.685 | 35.819 | 39.101 | 45.338 | 55.506 |
| Bahamas | 40.830 | 43.739 | 46.543 | 48.119 | 46.816 |
| Singapur | 32.174 | 36.252 | 39.886 | 41.047 | 43.536 |
| Grecia | 32.048 | 35.704 | 36.822 | 38.911 | 40.679 |
| Malta | 24.850 | 27.754 | 31.633 | 35.037 | 38.484 |
| China | 23.489 | 24.919 | 26.811 | 30.077 | 32.990 |
| Chipre | 19.032 | 18.954 | 20.110 | 20.169 | 20.322 |
| Italia | 12.571 | 12.972 | 13.600 | 15.531 | 16.716 |
| Japón | 12.798 | 12.788 | 13.536 | 14.725 | 15.853 |
| Reino Unido | 12.150 | 13.444 | 15.247 | 16.958 | 15.483 |
| Alemania | 11.364 | 12.934 | 15.283 | 15.157 | 15.040 |
| Noruega (NIS) | 14.805 | 14.708 | 15.040 | 13.913 | 13.342 |
| Corea del Sur | 10.477 | 13.102 | 14.148 | 12.893 | 11.861 |
| EE.UU. | 11.218 | 11.411 | 11.268 | 12.018 | 9.299 |
| Resto flota | 185.630 | 179.734 | 183.144 | 191.295 | 173.538 |
| **Total mundial** | **732.332** | **774.937** | **830.704** | **882.635** | **910.091** |

(1) Incluye mercantes de transporte, pesqueros, remolcadores y auxiliares.
Fuente: IHS-Fairplay - World Fleet Statistics, 2010.

**Tabla 2.2.7.** Flota mercante. Análisis de los registros de la Unión Europea (1)

| Países | 2006 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | N.º buques | GT (millones) | N.º buques | GT (millones) | N.º buques | GT (millones) | N.º buques | GT (millones) | N.º buques | GT (millones) |
| Alemania | 556 | 11,16 | 535 | 12,72 | 605 | 15,07 | 586 | 14,93 | 555 | 15,04 |
| Austria | 8 | 0,03 | 4 | 0,01 | 4 | 0,01 | 2 | 0,01 | 2 | 0,01 |
| Bélgica | 73 | 4,14 | 81 | 3,91 | 83 | 4,05 | 77 | 4,10 | 87 | 4,31 |
| Dinamarca | 417 | 8,38 | 417 | 8,88 | 432 | 9,97 | 447 | 10,70 | 480 | 11,47 |
| España | 228 | 2,42 | 217 | 2,45 | 210 | 2,41 | 191 | 2,23 | 176 | 2,51 |
| Finlandia | 158 | 1,33 | 166 | 1,48 | 167 | 1,47 | 161 | 1,36 | 184 | 1,35 |
| Francia | 299 | 5,74 | 294 | 5,90 | 294 | 5,86 | 296 | 6,37 | 265 | 6,22 |
| Grecia | 1.229 | 31,98 | 1.241 | 35,59 | 1.259 | 36,69 | 1.269 | 38,76 | 1.213 | 40,68 |
| Holanda | 775 | 6,37 | 769 | 6,51 | 843 | 7,45 | 876 | 7,53 | 872 | 7,15 |
| Irlanda | 35 | 0,11 | 40 | 0,12 | 43 | 0,12 | 43 | 0,12 | 49 | 0,15 |
| Italia | 917 | 12,28 | 896 | 12,67 | 917 | 13,29 | 948 | 15,21 | 955 | 16,72 |
| Luxemburgo | 45 | 0,63 | 47 | 0,70 | 42 | 0,51 | 47 | 0,66 | 46 | 0,65 |
| Portugal | 161 | 1,10 | 168 | 1,00 | 165 | 1,00 | 168 | 1,17 | 161 | 1,12 |
| Reino Unido | 956 | 19,65 | 952 | 20,72 | 980 | 22,92 | 1.003 | 25,64 | 969 | 26,51 |
| Suecia | 359 | 3,77 | 354 | 3,93 | 352 | 4,28 | 330 | 3,92 | 293 | 3,44 |
| **Total (UE 15 países)** | **6.216** | **109,09** | **6.181** | **116,59** | **6.396** | **125,10** | **6.444** | **132,71** | **6.307** | **137,33** |
| Chipre | 870 | 18,90 | 855 | 18,80 | 855 | 19,83 | 846 | 19,84 | 841 | 20,32 |
| Eslovaquia | 52 | 0,23 | 55 | 0,23 | 48 | 0,19 | 33 | 0,15 | 18 | 0,06 |
| Eslovenia | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Estonia | 49 | 0,39 | 38 | 0,36 | 31 | 0,33 | 30 | 0,34 | 31 | 0,35 |
| Hungría | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Letonia | 32 | 0,29 | 31 | 0,21 | 29 | 0,24 | 22 | 0,21 | 23 | 0,21 |
| Lituania | 60 | 0,37 | 58 | 0,35 | 56 | 0,37 | 56 | 0,37 | 54 | 0,36 |
| Malta | 1.251 | 24,72 | 1.371 | 27,53 | 1.467 | 31,38 | 1.534 | 34,76 | 1.631 | 38,48 |
| Polonia | 54 | 0,08 | 54 | 0,08 | 59 | 0,08 | 62 | 0,08 | 53 | 0,05 |
| República Checa | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| **Total (UE 25 países)** | **8.584** | **154,07** | **8.643** | **164,15** | **8.941** | **177,52** | **9.027** | **188,46** | **8.958** | **197,16** |
| Bulgaria | | | 92 | 0,90 | 89 | 0,85 | 59 | 0,50 | 45 | 0,40 |
| Rumanía | | | 35 | 0,15 | 34 | 0,15 | 30 | 0,14 | 11 | 0,06 |
| **Total (UE 27 países)** | | | **8.770** | **165,20** | **9.064** | **178,52** | **9.116** | **189,10** | **9.014** | **197,62** |

(1) Flota mercante excluido buques pesqueros, remolcadores, dragaminas, buques rompehielos, investigaciones, «supply».
Buques iguales o mayores de 100 GT. En los datos se incluyen registros, como isla de Man, DIS, Islas Canarias, etc.
Fuente: IHS-Fairplay - World Fleet Statistics, 2010.

**Tabla 2.2.8.** Evolución anual de los buques amarrados (a 31 de diciembre de cada año)

| Años | Petroleros | | Graneleros | | Otros buques | | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | TPM (millones) | % (TPM) | TPM (millones) | % (TPM) | TPM (millones) | % (TPM) | TPM (millones) |
| 2000 | 1,4 | 51,9% | 1,3 | 48,1% | n.d. | – | 2,7 |
| 2001 | 2,0 | 69,0% | 0,9 | 31,0% | n.d. | – | 2,9 |
| 2002 | 3,0 | 78,9% | 0,8 | 21,1% | n.d. | – | 3,8 |
| 2003 | 0,4 | 40,0% | 0,6 | 60,0% | n.d. | – | 1,0 |
| 2004 | 0,1 | 18,5% | 0,4 | 81,5% | n.d. | – | 0,5 |
| 2005 | 0,1 | 23,3% | 0,3 | 76,7% | n.d. | – | 0,4 |
| 2006 | 0,1 | 31,3% | 0,2 | 68,8% | n.d. | – | 0,3 |
| 2007 | 0,2 | 22,2% | 0,7 | 77,8% | n.d. | – | 0,9 |
| 2008 | 0,0 | 0,0% | 0,2 | 100,0% | n.d. | – | 0,2 |

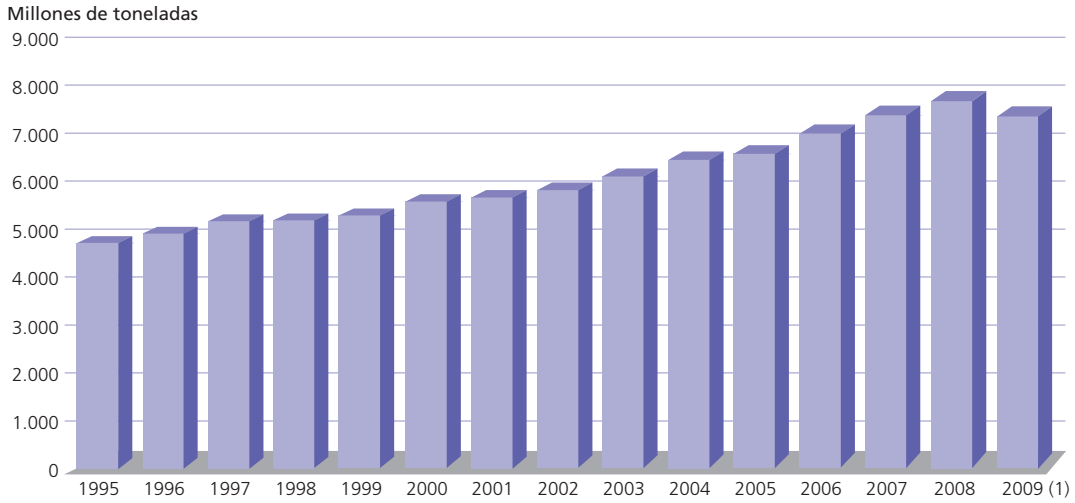
n.d.: no disponible.
Fuente: Fearnleys, *Review,* 2008.

**Tabla 2.2.9.** Evolución de la cartera mundial de pedidos (a 1 de enero de cada año)

| Años | Tanques | | Combinados | | Graneleros | | Otros | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | N.º | TPM (miles) | N.º | TPM (miles) | N.º | TPM (miles) | N.º | TPM (miles) | N.º | TPM (miles) |
| 2000 | 290 | 39.090 | – | – | 478 | 34.800 | 998 | 22.200 | 1.766 | 96.090 |
| 2001 | 397 | 51.500 | – | – | 520 | 34.500 | n.d. | n.d. | 917 | 86.000 |
| 2002 | 566 | 61.500 | 2 | 200 | 358 | 23.400 | n.d. | n.d. | 926 | 85.100 |
| 2003 | 585 | 56.100 | 2 | 200 | 405 | 30.000 | n.d. | n.d. | 992 | 86.300 |
| 2004 | 798 | 74.600 | – | – | 660 | 49.800 | n.d. | n.d. | 1.458 | 124.400 |
| 2005 | 969 | 84.100 | – | – | 777 | 63.800 | n.d. | n.d. | 1.746 | 147.900 |
| 2006 | 1.030 | 87.800 | – | – | 879 | 72.100 | n.d. | n.d. | 1.909 | 159.900 |
| 2007 | 1.400 | 137.100 | – | – | 1.160 | 94.400 | n.d. | n.d. | 2.560 | 231.500 |
| 2008 | 1.674 | 155.900 | – | – | 2.623 | 228.400 | n.d. | n.d. | 4.297 | 384.300 |

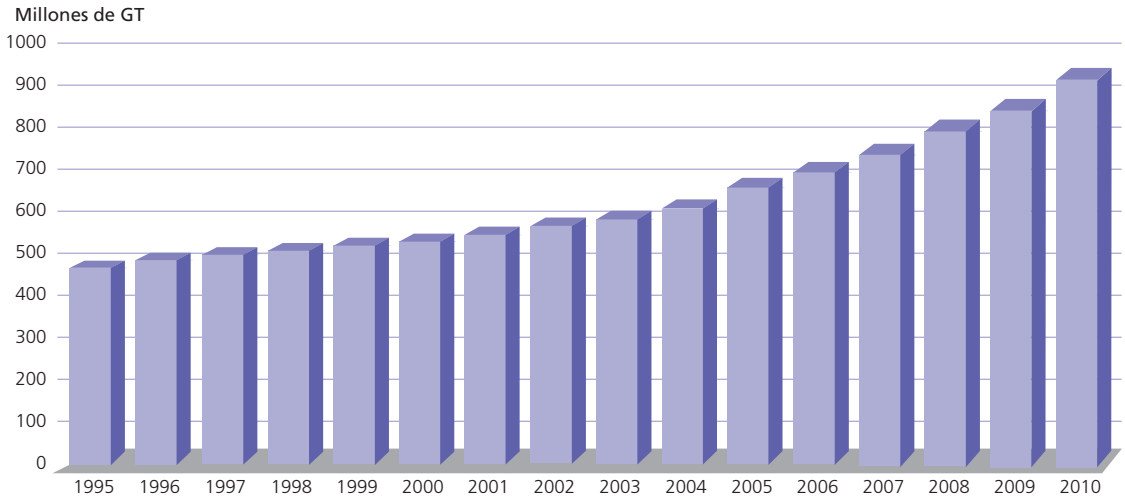
(1) Datos provisionales.
n.d.: no disponible.
Fuente: Fearnleys, *Review,* 2008.

**Gráfico 2.2.1.** Tráfico marítimo mundial



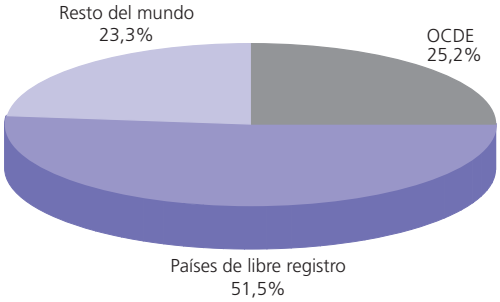

(1) Datos estimados.
Fuente: Fearnleys, *Review*, hasta 2008. En 2009 estimación ANAVE.

**Gráfico 2.2.2.** Flota mercante mundial




Nota: buques igual o mayor de 100 GT.
Flota mercante: excluido flota pesquera, remolcadores, chapas, rompehielos, buques de investigación, buques «supply».
Fuente: IHS-Fairplay-*World Fleet Statistics*, 2010.

**Gráfico 2.2.3.** Participación en la flota de contenedores mundial (año 2010)




Fuente: IHS-Fairplay-*World Fleet Statistics*, 2010.

## 2.3. El transporte aéreo

El contenido del epígrafe que se reproduce a continuación forma parte del «Informe Anual del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), correspondiente al año 2010».

### 2.3.1. El mundo del transporte aéreo

De acuerdo con estadísticas preliminares de tráfico recopiladas por la OACI, los pasajeros-kilómetros efectuados a escala mundial por los servicios regulares en total (es decir, los servicios internacionales e interiores combinados) aumentaron en cerca del 8% (8,5% los servicios internacionales y 7,1% los interiores) con respecto a 2009, año en el que el tráfico se vio disminuido debido a la crisis financiera mundial. Las líneas aéreas de los 190 Estados miembros de la OACI transportaron cerca de 2,5 mil millones de pasajeros en 2010, es decir, un aumento de alrededor del 8,7% en comparación con 2009. Las estadísticas detalladas de transporte aéreo están disponibles en línea en www.icao.int/annualreports.

El aumento sustancial en el tráfico de pasajeros fue el reflejo de un crecimiento económico positivo en todo el mundo. IHS Global Insight, importante organización mundial de pronósticos económicos, ha estimado que el producto interno bruto (PIB) real mundial aumentó en un 3,9% en 2010.

El tráfico internacional de pasajeros creció 8,5% en 2010, gracias al fuerte repunte tanto en los viajes de negocios como vacacionales de larga distancia, particularmente en mercados emergentes, como el de los países BRIC (Brasil, Rusia, India y China), donde floreció el turismo hacia el exterior. El mayor incremento porcentual en el tráfico internacional se registró para las compañías aéreas de Oriente Medio, con 20,5% de crecimiento, seguidas de aquellas de la Región África (18,3%) y Asia/Pacífico (12,6%).

El tráfico internacional en los mercados de Europa, Latinoamérica y Norteamérica creció 7,7%, 6,6% y 6,6%, respectivamente. Las cifras de crecimiento relativamente bajas tanto de Europa como de Norteamérica se refieren a una base de tráfico más grande, por lo que, de todas formas, representan un aumento significativo en términos absolutos. Más aún, Europa se benefició con la capacidad de los transportistas económicos para ampliar sus mercados de punto a punto, en parte debido a la anterior expansión geográfica de la Unión Europea.

Además, la demanda de viajes por vía aérea se mantuvo fuerte y resistió a pesar del impacto de la erupción del volcán Eyjafjallajökull que cerró parcialmente el espacio aéreo europeo en la primavera, lo cual interrumpió los viajes de negocios y de placer y paralizó la entrega de carga aérea. A raíz de la nube de cenizas volcánicas, se calcula que se cancelaron más de 100.000 vuelos, incluyendo el 80% de los servicios aéreos del mercado intraeuropeo, en tanto que 9 millones de pasajeros se vieron afectados.

En cuanto a los servicios aéreos interiores, los mercados crecieron en total 7,1% en comparación con 2009. Las tasas de crecimiento de 2,4%, 7,7% y 7,6% en Norteamérica, Oriente Medio y África, respectivamente, se compensaron con las tasas de 12,8% en la Región Asia/Pacífico, 18,6% en Latinoamérica y 9,9% en Europa.

Los volúmenes de Asia/Pacífico resultaron favorecidos con un aumento de cerca del 17% en el mercado interior chino. En Norteamérica, que sigue siendo el mercado interior más grande del mundo, la desaceleración del crecimiento del tráfico borró la línea divisoria entre los modelos de los transportistas económicos y aquellos de las líneas aéreas tradicionales.

En general, el crecimiento impresionante del tráfico internacional y la solidez de los mercados internos de los países en desarrollo, sumado a un crecimiento económico más elevado que en las economías desarrolladas, crearon patrones de crecimiento diferentes y se observaron disparidades regionales.

La capacidad de las líneas aéreas del mundo, expresada en asientos-kilómetros disponibles, aumentó globalmente en un 6,1%. Aun cuando el crecimiento de la capacidad osciló entre 18,9% en Oriente Medio y 2,6% en Norteamérica, los coeficientes de carga mejoraron en 1%, como promedio.

El mejoramiento de los coeficientes de carga, junto con un crecimiento marginal en el número de salidas (4,9%) en relación con el aumento del tráfico, reflejó la gestión eficaz de la industria de las líneas aéreas, lo que ayudó a sostener el desarrollo del transporte aéreo, tanto desde el punto de vista económico y como del medio ambiente.

Con respecto a la carga aérea, simultáneamente con el repunte repentino del comercio mundial, las toneladas-kilómetros de carga efectuadas registraron un crecimiento del 19,8%, el incremento más elevado en tres décadas y una mejora impresionante en relación con 2009, año en el que las toneladas-kilómetros de carga disminuyeron en un 8,9%. La recuperación fue encabezada por los transportistas de la Región de Asia/Pacífico, donde el volumen de carga creció 23,6%, si bien todas las regiones registraron un crecimiento de dos dígitos.

Varias tendencias de la industria se reforzaron o se confirmaron como resultado de la última recesión. Se aceleró la fusión de transportistas aéreos, principalmente en el caso de las líneas aéreas de Estados Unidos y Euro-

---

*Nota general:* Todas las cantidades mencionadas se expresan en dólares estadounidenses (USD), excepto si se especifica otra cosa.

Los apéndices de este informe pueden obtenerse exclusivamente en el sitio www.icao.int/annualreports.

Fuente: «Informe Anual del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI». Año 2010. Publicado con autorización de dicha Organización.

pa, para que los explotadores puedan mantener la competitividad. Al mismo tiempo, los transportistas económicos continuaron su expansión, especialmente en Asia donde en la actualidad representan el 15% del mercado de pasajeros.

En Oriente Medio, las líneas aéreas aprovecharon la liberalización en curso para ofrecer un producto que promete excelente relación calidad-precio, con conexiones a los centros estratégicos de la región y aeronaves nuevas y eficientes que ofrecen atrayentes configuraciones de asientos y servicios.

Basándose en cifras incompletas, la OACI pronostica ganancias de explotación del nivel de aproximadamente el 4% de los ingresos de explotación. (Los datos financieros completos correspondientes a 2010 no se habían notificado a la OACI en el momento de la redacción, debido a variaciones en la notificación del año fiscal).

Se prevé que el crecimiento de la economía mundial será superior al 3,5% anual en los próximos tres años; basándose en esto, la OACI pronostica que los pasajeros-kilómetros efectuados en todo el mundo aumentarán 5,3% en 2011 y 6,2% en 2012. Los precios del petróleo, por encima de 80 USD a finales de año y superiores al nivel medio de 2007, siguen siendo un obstáculo potencial para el crecimiento, aunque el problema puede atenuarse hasta cierto punto mediante la entrega de aeronaves nuevas y más eficientes en su rendimiento de combustible.

Con respecto a las aeronaves nuevas, los dos principales fabricantes de aeronaves del mundo hicieron más de 972 entregas durante el año 2010; aproximadamente el 40% de estas entregas está destinado a sustituir aeronaves que operan en los mercados maduros. Las nuevas aeronaves más eficientes en términos de consumo de combustible contribuirán a reducir la huella de carbono del sector de la aviación y reforzarán las iniciativas para abordar el cambio climático.

De acuerdo con un análisis de los datos de seguridad operacional a escala mundial que incluye las aeronaves de transporte aéreo comercial con una masa máxima certificada de despegue de más de 2.250 kilogramos, en 2010 hubo 135 accidentes de aviación (19 mortales) en servicios aéreos regulares, un aumento del 19,4% con respecto a 2009, año en el que se notificaron 113 accidentes. El número de pasajeros que perecieron en servicios aéreos regulares en todo el mundo ascendió a 767 en comparación con 610 en 2009, es decir, un incremento del 25,7%.

Aunque el número de accidentes aumentó en 2010 debido al crecimiento del tráfico mundial, el índice mundial de accidentes se mantuvo esencialmente sin cambio, con cerca de cuatro accidentes por millón de salidas regulares.

Los vuelos comerciales no regulares de pasajeros sufrieron 137 accidentes en 2010 (29 mortales), en comparación con 145 accidentes en el año anterior. El número de pasajeros que perecieron en operaciones comerciales no regulares disminuyó de 200, en 2009, a 154. Los índices de accidentes para las operaciones no regulares no pudieron calcularse debido a la ausencia de cifras de tráfico globales para dichos servicios.

Por lo que respecta a los actos de interferencia ilícita, durante el año se registraron 14 actos de interferencia ilícita. Los mismos incluyeron un intento de apoderamiento, un ataque a una instalación, un acto de sabotaje y otros once actos que abarcaron cuatro incidentes de tentativa de sabotaje. Dichos actos se incluyen en las estadísticas anuales para asistir en el análisis de las tendencias y la evolución de los acontecimientos (véase la tabla 2.3.11).

Para obtener datos de seguridad operacional más completos, puede consultarse la base de datos en línea: (http://www2.icao.int/en/ism/istars).

**Tabla 2.3.1.** Total mundial del tráfico de pago internacional e interior (servicios regulares de las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI)

| Años | Pasajeros | | Pasajeros-km | | Toneladas de carga | | Mercancía transportada | | Correo transportado | | Total carga transportada | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Millones | Variación anual (%) | Millones | Variación anual (%) | Millones | Variación anual (%) | Millones t-km | Variación anual (%) | Millones t-km | Variación anual (%) | Millones t-km | Variación anual (%) |
| 2001 | 1.640 | –1,9 | 2.949.550 | –2,9 | 28,8 | –5,3 | 110.800 | –6,2 | 5.310 | –12,2 | 388.150 | –3,9 |
| 2002 | 1.639 | –0,1 | 2.964.530 | 0,5 | 31,4 | 9,0 | 119.840 | 8,2 | 4.570 | –13,9 | 397.120 | 2,3 |
| 2003 (1) | 1.691 | 3,2 | 3.019.100 | 1,8 | 33,5 | 6,7 | 125.760 | 4,9 | 4.530 | –0,9 | 407.670 | 2,7 |
| 2004 | 1.888 | 11,6 | 3.445.300 | 14,1 | 36,7 | 9,6 | 139.040 | 10,6 | 4.580 | 1,1 | 458.910 | 12,6 |
| 2005 | 2.022 | 7,1 | 3.721.690 | 8,0 | 37,6 | 2,5 | 142.520 | 2,5 | 4.660 | 1,7 | 487.860 | 6,3 |
| 2006 | 2.127 | 5,2 | 3.948.570 | 6,1 | 40,0 | 6,4 | 151.940 | 6,6 | 4.530 | –2,8 | 518.440 | 6,3 |
| 2007 | 2.303 | 8,3 | 4.252.520 | 7,7 | | 5,0 | 159.050 | 4,7 | 4.490 | –0,9 | 550.010 | 6,1 |
| 2008 | 2.367 | 2,8 | 4.385.907 | 3,1 | 41,0 | –2,4 | 157.755 | –0,8 | 5.011 | 11,6 | 563.855 | 2,5 |
| 2009 | 2.358 | –0,4 | 4.339.719 | –1,1 | 40,7 | –0,7 | 143.752 | –8,9 | 4.738 | –5,5 | 539.655 | –4,3 |
| 2010 | 2.563 | 8,7 | 4.684.902 | 8,0 | 48,0 | 17,7 | 172.177 | 19,8 | 4.979 | 5,1 | 603.031 | 11,7 |

(1) El 1 de octubre de 2002, el Departamento de transporte de los Estados Unidos implantó nuevas normas para la notificación de los datos de tráfico aéreo que, entre otras cosas, han afectado a la notificación de las operaciones del interior exclusivamente de carga. Por lo tanto, en comparación con 2002, los datos notificados para los Estados Unidos correspondientes a 2003 indican un cambio significativo en el tráfico de carga del interior, de los servicios no regulares a los regulares, con la correspondiente incidencia en las cifras mundiales de tráfico indicadas arriba. Se calcula que si las cifras de tráfico de los transportistas estadounidenses se hubieran notificado con arreglo a las antiguas normas, los aumentos reflejados para las toneladas de carga transportadas (6,7%), las toneladas-kilómetro de carga efectuadas (4,9%) y el total de toneladas-kilómetro efectuadas (2,7%) se habrían reducido a 2,4%, 2,7% y 1,6%, respectivamente.

Fuente: OACI.

**Tabla 2.3.2.** Tráfico mundial de pago internacional (servicios regulares de las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI)

| Años | Pasajeros | | Pasajeros–km | | Toneladas de carga | | Mercancía transportada | | Correo transportado | | Total carga transportada | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Millones | Variación anual (%) | Millones | Variación anual (%) | Millones | Variación anual (%) | Millones t-km | Variación anual (%) | Millones t-km | Variación anual (%) | Millones t-km | Variación anual (%) |
| 2001 | 536 | –1,1 | 1.726.580 | –3,6 | 18,0 | –4,3 | 95.950 | –5,5 | 2.660 | –0,4 | 261.030 | –4,4 |
| 2002 | 547 | 2,1 | 1.736.070 | 0,5 | 18,8 | 4,4 | 101.590 | 5,9 | 2.710 | 1,9 | 267.170 | 2,4 |
| 2003 | 561 | 2,6 | 1.738.510 | 0,1 | 19,6 | 4,3 | 103.130 | 1,5 | 2.710 | 0,0 | 268.420 | 0,5 |
| 2004 | 647 | 15,3 | 2.015.070 | 15,9 | 21,8 | 11,2 | 115.120 | 11,6 | 2.830 | 4,4 | 304.920 | 13,6 |
| 2005 | 705 | 9,0 | 2.199.940 | 9,2 | 22,6 | 3,7 | 118.440 | 2,9 | 2.980 | 5,3 | 325.450 | 6,7 |
| 2006 | 764 | 8,4 | 2.374.810 | 7,9 | 24,1 | 6,6 | 126.400 | 6,7 | 3.040 | 2,0 | 349.820 | 7,5 |
| 2007 | 858 | 12,3 | 2.576.130 | 8,5 | 25,5 | 5,8 | 132.910 | 5,2 | 3.180 | 4,6 | 372.830 | 6,6 |
| 2008 | 891 | 3,8 | 2.682.761 | 4,1 | 25,2 | –1,2 | 131.740 | –0,9 | 3.390 | 6,6 | 381.341 | 2,3 |
| 2009 | 902 | 1,2 | 2.648.541 | –1,3 | 24,7 | –2,0 | 120.146 | –8,8 | 3.371 | –0,6 | 366.472 | –3,9 |
| 2010 | 998 | 10,6 | 2.873.806 | 8,5 | 31,8 | 28,7 | 146.321 | 21,8 | 3.586 | 6,4 | 415.985 | 13,5 |

Fuente: OACI.

**Tabla 2.3.3.** Tendencias de los coeficientes de carga en los servicios regulares (internacionales e interiores) (servicios regulares de las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI)

| Años | Pasajeros-km (millones) | Asientos-km disponibles (millones) | Coeficiente de carga pasajeros (%) | Toneladas-km de carga (millones) | Toneladas-km de correo (millones) | Total de t-km efectuadas (millones) | Total de t-km disponibles (millones) | Coeficiente de carga de peso (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2001 | 2.949.550 | 4.271.860 | 69 | 110.800 | 5.310 | 388.150 | 660.000 | 59 |
| 2002 | 2.964.530 | 4.167.110 | 71 | 119.840 | 4.570 | 397.120 | 654.180 | 61 |
| 2003 | 3.019.100 | 4.227.860 | 71 | 125.760 | 4.530 | 407.670 | 673.460 | 61 |
| 2004 | 3.445.300 | 4.704.730 | 73 | 139.040 | 4.580 | 458.910 | 738.750 | 62 |
| 2005 | 3.721.690 | 4.975.910 | 75 | 142.520 | 4.660 | 487.860 | 780.560 | 63 |
| 2006 | 3.948.570 | 5.215.340 | 76 | 151.940 | 4.530 | 518.440 | 819.810 | 63 |
| 2007 | 4.252.520 | 5.544.460 | 77 | 159.050 | 4.490 | 550.010 | 868.300 | 63 |
| 2008 | 4.385.908 | 5.788.437 | 76 | 157.755 | 5.011 | 563.865 | 896.594 | 63 |
| 2009 | 4.339.719 | 5.671.180 | 77 | 143.752 | 4.738 | 539.655 | 859.267 | 63 |
| 2010 | 4.684.902 | 6.025.765 | 78 | 172.177 | 4.979 | 603.031 | 906.866 | 66 |

Fuente: OACI.

**Tabla 2.3.4.** Distribución regional del tráfico regular (porcentaje del tráfico mundial de kilómetros recorridos, pasajeros-km efectuados y toneladas-km efectuadas por las líneas aéreas registradas en cada región)

| Regiones | Todos los servicios | | | | | | Internacionales | | | | | | Interiores | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | km recorridos | | Pasajeros-km | | Toneladas-km | | km recorridos | | Pasajeros-km | | Toneladas-km | | km recorridos | | Pasajeros-km | | Toneladas-km | |
| | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 | 2009 | 2010 |
| Europa | 26,6 | 26,6 | 28,1 | 27,9 | 27,1 | 27,5 | 42,7 | 41,1 | 40,8 | 39,7 | 36,4 | 35,9 | 9,5 | 9,5 | 8,1 | 9,2 | 7,5 | 8,7 |
| Africa | 2,7 | 3,3 | 2,3 | 2,6 | 2,1 | 2,3 | 4,3 | 5,1 | 3,3 | 3,8 | 2,8 | 3,1 | 1,0 | 1,1 | 0,8 | 0,8 | 0,7 | 0,5 |
| Oriente Medio | 4,9 | 5,2 | 6,6 | 7,4 | 7,4 | 8,2 | 8,5 | 8,9 | 10,2 | 11,1 | 10,5 | 11,5 | 0,9 | 1,0 | 1,0 | 1,6 | 0,9 | 0,9 |
| Asia y Pacífico | 23,5 | 25,7 | 27,1 | 27,4 | 29,4 | 30,1 | 21,8 | 24,8 | 25,2 | 25,6 | 29,6 | 29,7 | 25,4 | 26,7 | 30,2 | 30,3 | 29,0 | 30,8 |
| Norteamérica | 36,8 | 33,8 | 31,4 | 30,2 | 30,0 | 28,0 | 17,4 | 15,4 | 16,6 | 16,0 | 17,0 | 16,2 | 57,4 | 55,5 | 54,6 | 52,6 | 57,1 | 54,3 |
| Latinoamérica y Caribe | 5,5 | 5,4 | 4,5 | 4,5 | 4,0 | 3,9 | 5,3 | 4,7 | 3,9 | 3,8 | 3,7 | 3,6 | 5,7 | 6,1 | 5,3 | 5,6 | 4,8 | 4,8 |
| Estados contratantes OACI | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Fuente: OACI.

**Tabla 2.3.5.** Carga y pasaje transportado por los servicios regulares. Países y grupos de países cuyas líneas aéreas efectuaron un total de más de 100 millones de toneladas-Km en 2010 (1) (*)

| País ó grupo de países | Total de los servicios (Internacionales e interiores) | | | | Servicios internacionales | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Clasificación 2010 | 2010 | 2009 | 10/09 (%) | Clasificación 2010 | 2010 | 2009 | 10/09 (%) |
| **Carga transportada (Pasajeros, mercancía y correo) (Millones t-km)** | | | | | | | | |
| Estados Unidos | 1 | 156.286 | 147.819 | 6 | 1 | 59.641 | 54.372 | 10 |
| China (2) | 2 | 53.302 | 42.155 | 26 | 6 | 18.871 | 12.618 | 50 |
| RAE de Hong Kong (3) | | 16.189 | 16.966 | –5 | | 16.189 | 16.966 | –5 |
| RAE de Macao (4) | | 246 | 240 | 3 | | 246 | 240 | 3 |
| Alemania | 3 | 29.518 | 26.796 | 10 | 2 | 28.489 | 25.818 | 10 |
| Emiratos Árabes Unidos | 4 | 28.347 | 23.126 | 23 | 3 | 28.347 | 23.126 | 23 |
| Reino Unido | 5 | 23.650 | 23.453 | 1 | 4 | 23.053 | 22.785 | 1 |
| República de Corea | 6 | 21.175 | 16.166 | 31 | 5 | 20.724 | 15.696 | 32 |
| Japón | 7 | 20.401 | 18.170 | 12 | 9 | 14.470 | 12.665 | 14 |
| Francia | 8 | 19.543 | 19.150 | 2 | 7 | 17.837 | 17.370 | 3 |
| Singapur | 9 | 14.788 | 13.997 | 6 | 8 | 14.788 | 13.997 | 6 |
| Países Bajos | 10 | 13.845 | 12.500 | 11 | 10 | 13.845 | 12.500 | 11 |
| Federación de Rusia | 11 | 13.474 | 9.918 | 36 | 14 | 7.614 | 5.168 | 47 |
| Canadá | 12 | 13.144 | 11.904 | 10 | 12 | 8.017 | 6.942 | 15 |
| Australia | 13 | 11.388 | 11.652 | –2 | 17 | 6.721 | 6.923 | –3 |
| India | 14 | 10.578 | 8.944 | 18 | 20 | 5.990 | 5.086 | 18 |
| Brasil | 15 | 10.451 | 7.364 | 42 | 25 | 3.377 | 2.464 | 37 |
| España | 16 | 9.367 | 8.276 | 13 | 15 | 7.424 | 6.369 | 17 |
| Irlanda | 17 | 9.229 | 7.370 | 25 | 11 | 9.225 | 7.366 | 25 |
| Tailandia | 18 | 7.844 | 6.964 | 13 | 16 | 7.359 | 6.590 | 19 |
| Qatar | 19 | 7.723 | 5.621 | 37 | 13 | 7.723 | 5.621 | 37 |
| Turquía | 20 | 7.351 | 6.420 | 14 | 18 | 6.139 | 5.230 | 17 |
| Total 190 estados Miembros OACI | | 603.031 | 539.655 | 12 | | 415.985 | 366.472 | 14 |
| **Pasajeros-Km transportados (millones)** | | | | | | | | |
| Estados Unidos | 1 | 1.299.874 | 1.256.996 | 3 | 1 | 394.281 | 372.738 | 6 |
| China (2) | 2 | 400.610 | 334.762 | 20 | 10 | 73.488 | 55.348 | 33 |
| RAE de Hong Kong (3) | | 85.811 | 89.019 | –4 | | 85.811 | 89.019 | –4 |
| RAE de Macao (4) | | 2.106 | 2.078 | 1 | | 2.106 | 2.078 | 1 |
| Alemania | 4 | 202.047 | 202.681 | 0 | 3 | 191.037 | 192.489 | –1 |
| Emiratos Arabes Unidos | 5 | 186.821 | 154.561 | 21 | 4 | 186.821 | 154.561 | 21 |
| Reino Unido | 3 | 229.649 | 230.844 | 0 | 2 | 221.953 | 222.319 | 0 |
| República de Corea | 13 | 91.759 | 83.459 | 10 | 9 | 87.121 | 78.470 | 11 |
| Japón | 7 | 138.079 | 127.859 | 8 | 11 | 72.212 | 66.575 | 8 |
| Francia | 6 | 154.761 | 154.407 | 0 | 5 | 136.493 | 135.601 | 1 |
| Singapur | 17 | 87.674 | 84.514 | 4 | 8 | 87.674 | 84.514 | 4 |
| Países Bajos | 16 | 87.696 | 84.575 | 4 | 7 | 87.695 | 84.575 | 4 |
| Federación de Rusia | 9 | 109.435 | 83.828 | 31 | 16 | 52.616 | 37.143 | 42 |
| Canadá | 8 | 115.793 | 107.371 | 8 | 12 | 68.167 | 60.979 | 12 |
| Australia | 12 | 96.579 | 100.515 | –4 | 19 | 46.902 | 50.061 | –6 |
| India | 11 | 99.692 | 85.788 | 16 | 18 | 49.885 | 43.773 | 14 |
| Brasil | 14 | 90.846 | 74.049 | 23 | 25 | 22.777 | 20.649 | 10 |
| España | 15 | 88.300 | 80.094 | 10 | 13 | 68.079 | 59.782 | 14 |
| Irlanda | 10 | 100.664 | 80.502 | 25 | 6 | 100.633 | 80.462 | 25 |
| Tailandia | 19 | 57.201 | 54.106 | 6 | 14 | 53.257 | 49.337 | 8 |
| Qatar | 20 | 52.733 | 40.408 | 31 | 15 | 52.733 | 40.408 | 31 |
| Turquía | 18 | 64.800 | 57.488 | 13 | 17 | 51.475 | 44.717 | 15 |
| Total 190 estados Miembros OACI | | 4.684.902 | 4.339.719 | 8 | | 2.873.806 | 2.648.541 | 9 |

(*) Contiene los datos de los 20 primeros países clasificados en 2010 por el total de los servicios.
(1) La mayoría de los datos correspondientes a 2010 son estimaciones, por lo cual la clasificación y los porcentajes de aumento o disminución podrán sufrir modificaciones cuando se disponga de los datos definitivos.
(2) Para fines estadísticos, los datos sobre China excluyen el tráfico de las Regiónes Administrativas Especiales (RAE) de Hong Kong y de Macao y el de la provincia china de Taiwan.
(3) Tráfico de la Región Administrativa Especial (RAE) de Hong Kong.
(4) Tráfico de la Región Administrativa Especial (RAE) de Macao.
Fuente: OACI.

**Tabla 2.3.6.** Mercancías transportadas por los servicios regulares (Millones toneladas-km)
Países cuyas líneas aéreas efectuaron un total de más de 25 millones de toneladas-km de carga en 2010 (1) (*)

| País ó grupo de países | TOTAL de los servicios (Internacionales e interiores) | | | | Servicios internacionales | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Clasificación 2010 | 2010 | 2009 | 10/09 (%) | Clasificación 2010 | 2010 | 2009 | 10/09 (%) |
| Estados Unidos | 1 | 39.149 | 35.084 | 12 | 1 | 23.252 | 19.937 | 17 |
| China (2) | 2 | 17.194 | 11.976 | 44 | 3 | 12.170 | 7.575 | 61 |
| (RAE de Hong Kong) (3) | | 7.076 | 8.236 | –14 | | 7.076 | 8.236 | –14 |
| (RAE de Macao) (4) | | 37 | 32 | 14 | | 37 | 32 | 14 |
| República de Corea | 3 | 12.648 | 8.551 | 48 | 2 | 12.583 | 8.480 | 48 |
| Emiratos Árabes Unidos | 4 | 9.666 | 7.781 | 24 | 4 | 9.666 | 7.781 | 24 |
| Alemania | 5 | 8.906 | 6.871 | 30 | 5 | 8.901 | 6.863 | 30 |
| Japón | 6 | 8.303 | 7.018 | 18 | 6 | 7.372 | 6.171 | 19 |
| Singapur | 7 | 7.088 | 6.559 | 8 | 7 | 7.088 | 6.559 | 8 |
| Reino Unido | 8 | 6.108 | 5.864 | 4 | 8 | 6.107 | 5.862 | 4 |
| Francia | 9 | 5.343 | 4.894 | 9 | 9 | 5.282 | 4.818 | 10 |
| Luxemburgo | 10 | 5.178 | 4.652 | 11 | 10 | 5.178 | 4.652 | 11 |
| Países Bajos, Reino de los | 11 | 5.004 | 3.960 | 26 | 11 | 5.004 | 3.960 | 26 |
| Fedración de Rusia | 12 | 3.532 | 2.306 | 53 | 13 | 2.946 | 1.953 | 51 |
| Qatar | 13 | 2.946 | 1.953 | 51 | 12 | 2.863 | 1.814 | 58 |
| Tailandia | 14 | 2.593 | 2.091 | 24 | 14 | 2.450 | 2.059 | 19 |
| Malasia | 15 | 2.441 | 2.064 | 18 | 15 | 2.406 | 2.031 | 18 |
| Brasil | 16 | 2.138 | 1.782 | 20 | 25 | 1.986 | 1.890 | 5 |
| Australia | 17 | 2.131 | 2.032 | 5 | 16 | 1.443 | 1.069 | 35 |
| Canadá | 18 | 1.764 | 1.347 | 31 | 17 | 1.422 | 996 | 43 |
| India | 19 | 1.654 | 1.235 | 34 | 21 | 1.348 | 1.129 | 19 |
| Colombia | 20 | 1.486 | 1.043 | 42 | 18 | 1.310 | 1.202 | 9 |
| Total 190 estados Miembros OACI | | 172.177 | 143.752 | 20 | | 146.321 | 120.146 | 22 |

(*) Contiene los datos de los 20 primeros países clasificados en 2010 por el total de los servicios.
(1) La mayoría de los datos correspondientes a 2010 son estimaciones, por lo cual la clasificación y los porcentajes de aumento o disminución podrán sufrir modificaciones cuando se disponga de los datos definitivos.
(2) Para fines estadísticos, los datos sobre China excluyen el tráfico de las Regiones Administrativas Especiales (RAE) de Hong Kong y de Macao y el de la provincia china de Taiwan.
(3) Tráfico de la Región Administrativa Especial (RAE) de Hong Kong.
(4) Tráfico de la Región Administrativa Especial (RAE) de Macao.

Fuente: OACI.

**Tabla 2.3.7.** Tráfico mundial internacional no regular estimado de pasajeros de pago. (Millones pasajeros-km)

| Categoría de tráfico | Pasajeros | | | | | Porcentaje anual de variación | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 06/05 | 07/06 | 08/07 | 09/08 | 10/09 |
| Tráfico no regular (1) | 245.105 | 241.730 | 223.360 | 197.690 | 210.475 | –8,1% | –1,4% | –7,6% | –11,5% | 6,5% |
| Tráfico regular | 2.374.810 | 2.576.130 | 2.682.761 | 2.648.541 | 2.873.806 | 17,9% | 8,5% | 4,1% | –1,3% | 8,5% |
| Tráfico total | 2.619.915 | 2.817.860 | 2.906.121 | 2.846.231 | 3.084.281 | 14,8% | 7,6% | 3,1% | –2,1% | 8,4% |
| Tráfico no regular como porcentaje del total | 9,4% | 8,6% | 7,7% | 6,9% | 6,8% | – | – | – | – | – |

(1) Comprende el tráfico no regular de las líneas aéreas regulares y las líneas aéreas no regulares.

Fuente: OACI.

**Tabla 2.3.8.** Tráfico en los principales aeropuertos del mundo. (Miles)

| Aeropuerto | Pasajeros embarcados y desembarcados | | | Movimiento de aeronaves | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2009 | 10/09 (%) | 2010 | 2009 | 10/09 (%) |
| **a) Los 25 aeropuertos más importantes en términos de pasajeros en 2010** | | | | | | |
| 1 Atlanta Hartsfield-Jackson | 89.332 | 88.032 | 1,5 | 950 | 970 | –2,1 |
| 2 Beijing Capital | 73.948 | 65.375 | 13,1 | 518 | 488 | 6,2 |
| 3 Chicago O'Hare | 67.027 | 64.398 | 4,1 | 883 | 828 | 6,7 |
| 4 Londres-Heathrow | 65.882 | 66.037 | –0,2 | 455 | 466 | –2,4 |
| 5 Tokio-Haneda | 64.069 | 61.934 | 3,4 | 342 | 336 | 1,8 |
| 6 Los Ángeles | 58.976 | 56.521 | 4,3 | 576 | 545 | 5,7 |
| 7 París-Charles de Gaulle | 58.165 | 57.907 | 0,4 | 492 | 525 | –6,3 |
| 8 Dallas/Ft.Worth | 56.820 | 56.030 | 1,4 | 651 | 639 | 1,9 |
| 9 Francfort | 52.945 | 50.891 | 4,0 | 456 | 456 | 0,0 |
| 10 Denver | 52.211 | 50.167 | 4,1 | 636 | 612 | 3,9 |
| 11 Hong Kong | 50.349 | 45.581 | 10,5 | 316 | 288 | 9,7 |
| 12 Madrid-Barajas | 49.764 | 48.221 | 3,2 | 428 | 430 | –0,5 |
| 13 Dubai | 47.181 | 40.902 | 15,4 | 307 | 281 | 9,2 |
| 14 Nueva York-J.F. Kennedy | 46.487 | 45.915 | 1,2 | 397 | 415 | –4,3 |
| 15 Amsterdam Schiphol | 45.217 | 43.570 | 3,8 | 397 | 402 | –1,3 |
| 16 Jakarta-Soekamo Hatta | 43.981 | 37.144 | 18,4 | 309 | 273 | 13,2 |
| 17 Bangkok | 42.785 | 40.500 | 5,6 | 270 | 258 | 4,7 |
| 18 Singapur-Changi | 42.039 | 37.204 | 13,0 | 268 | 245 | 9,4 |
| 19 Guangzhou-Baiyun Int. | 40.976 | 37.049 | 10,6 | 329 | 309 | 6,5 |
| 20 Sanghai-Pudong Int. | 40.579 | 31.921 | 27,1 | 332 | 288 | 15,3 |
| 21 Houston-George Bush | 40.477 | 40.007 | 1,2 | 531 | 538 | –1,3 |
| 22 Las Vegas-MacCarran | 39.757 | 40.469 | –1,8 | 506 | 511 | –1,0 |
| 23 San Francisco | 39.392 | 37.224 | 5,8 | 387 | 380 | 1,9 |
| 24 Phoenix-Sky Harbor | 38.552 | 37.825 | 1,9 | 449 | 457 | –1,8 |
| 25 Charlotte-Douglas | 38.254 | 34.537 | 10,8 | 529 | 509 | 3,9 |
| Total | 1.285.165 | 1.215.361 | 5,7 | 11.714 | 11.450 | 2,3 |
| **b) Los 25 aeropuertos más importantes en términos de pasajeros internacionales en 2010** | | | | | | |
| 1 Londres-Heathrow | 61.041 | 60.782 | 0,4 | 402 | 408 | –1,5 |
| 2 París-Charles de Gaulle | 53.150 | 53.015 | 0,3 | 438 | 429 | –2,1 |
| 3 Hong Kong | 50.349 | 45.581 | 10,5 | 307 | 279 | 10,0 |
| 4 Francfort | 46.414 | 44.609 | 4,0 | 388 | 388 | 0,0 |
| 5 Dubai | 46.314 | 40.902 | 13,2 | 307 | 258 | 19,0 |
| 6 Amsterdam-Schiphol | 45.215 | 43.567 | 3,8 | 389 | 391 | –0,5 |
| 7 Singapur Changi | 42.039 | 37.204 | 13,0 | 264 | 240 | 10,0 |
| 8 Seúl-Incheon | 32.950 | 28.208 | 16,8 | 210 | 194 | 8,2 |
| 9 Bangkok | 32.942 | 30.280 | 8,8 | 192 | 182 | 5,5 |
| 10 Tokio-Narita | 32.141 | 30.862 | 4,1 | 170 | 171 | –0,6 |
| 11 Madrid Barajas | 31.051 | 29.388 | 5,7 | 245 | 238 | 2,9 |
| 12 Londres-Gatwick | 27.870 | 28.721 | –3,0 | 186 | 197 | –5,6 |
| 13 Munich F.J. Strauss | 25.259 | 23.265 | 8,6 | 266 | 270 | –1,5 |
| 14 Taipei-Taiwan Taoyuan | 25.114 | 21.617 | 16,2 | 156 | 138 | 13,0 |
| 15 Kuala Lumpur | 23.771 | 19.402 | 22,5 | 158 | 142 | 11,3 |
| 16 Roma-Fiumicino | 23.281 | 21.096 | 10,4 | 190 | 178 | 6,7 |
| 17 Nueva York-John F. Kennedy | 23.103 | 21.900 | 5,5 | 145 | 142 | 2,1 |
| 18 Zurich | 22.330 | 21.409 | 4,3 | 232 | 214 | 8,4 |
| 19 Estambul-Ataturk | 20.343 | 18.396 | 10,6 | 179 | 170 | 5,3 |
| 20 Sanghai-Pudong Int. | 19.471 | 15.317 | 27,1 | 155 | 137 | 13,1 |
| 21 Toronto-Lester B. Pearson | 19.204 | 16.548 | 16,1 | 240 | 216 | 11,1 |
| 22 Compehague | 18.964 | 17.620 | 7,6 | 199 | 183 | 8,7 |
| 23 Viena | 18.882 | 17.438 | 8,3 | 228 | 227 | 0,4 |
| 24 Antalya Int. | 18.319 | 15.211 | 20,4 | 112 | 97 | 15,5 |
| 25 Dublin | 18.045 | 19.862 | –9,1 | 141 | 152 | –7,2 |
| Total | 777.562 | 722.200 | 7,7 | 5.899 | 5.641 | 4,6 |

Fuente: OACI y sitios Web sobre aeropuertos.

**Tabla 2.3.9.** Resultados de explotación y netos. (1). Líneas aéreas regulares de los Estados contratantes de la OACI

| Años | Ingresos de explotación $ USD (Millones) | Gastos de explotación $ USD (Millones) | Resultados de explotación | | Resultado neto (2) | | Impuesto sobre la renta $ USD (millones) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Cantidad de $ USD (Millones) | Porcentaje de los ingresos de explotación | Cantidad de $ USD (Millones) | Porcentaje de los ingresos de explotación | |
| 2001 | 307.500 | 319.300 | –11.800 | –3,8 | –13.000 | –4,2 | 3.610 |
| 2002 | 306.000 | 310.800 | –4.800 | –1,6 | –11.300 | –3,7 | 2.300 |
| 2003 | 321.800 | 323.300 | –1.500 | –0,5 | –7.500 | –2,3 | –1.460 |
| 2004 | 378.800 | 375.500 | 3.300 | 0,9 | –5.600 | –1,5 | –2.560 |
| 2005 | 413.300 | 408.900 | 4.400 | 1,1 | –4.100 | –1,0 | –2.800 |
| 2006 | 465.200 | 450.200 | 15.000 | 3,2 | 5.000 | 1,1 | –3.380 |
| 2007 | 509.800 | 489.900 | 19.900 | 3,9 | 14.700 | 2,9 | –5.370 |
| 2008 | 569.500 | 570.600 | –1.100 | –0,2 | –26.100 | –4,6 | 2.240 |
| 2009 (3) | 475.800 | 473.900 | 1.900 | 0,4 | –4.600 | –1,0 | –1.500 |
| 2010 (3) | 546.500 | 524.800 | 21.700 | 4,0 | 15.800 | 2,9 | –1.800 |

(1) Los ingresos y gastos se han calculado para las líneas aéreas que no han notificado sus resultados.
(2) El resultado neto se obtiene añadiendo (con el signo más o menos según el caso) al resultado de explotación las partidas ajenas a la explotación (tales como intereses y subvenciones directas) y el impuesto sobre la renta. Los resultados de explotación y netos anteriormente mencionados, especialmente los últimos, son las pequeñas diferencias entre las estimaciones de cifras importantes (ingresos y gastos) y son, por lo tanto, susceptibles de considerables incertidumbres.
(3) Datos preliminares. En 2009 y 2010 los resultados netos se han calculado provisionalmente y excluyen las partidas contables excepcionales.

Fuente: OACI.

**Tabla 2.3.10.** Flota de transporte comercial de los estados miembros de la OACI. (A 31 de diciembre) (1)

| Años | Turboreacción | | Turbohélice | | Motores de émbolo | | Total aeronaves |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Número aviones | % sobre total | Número aviones | % sobre total | Número aviones | % sobre total | |
| 2001 | 15.923 | 78,8 | 4.162 | 20,6 | 118 | 0,6 | 20.203 |
| 2002 | 16.508 | 80,1 | 3.978 | 19,3 | 119 | 0,6 | 20.605 |
| 2003 | 16.931 | 81,0 | 3.854 | 18,4 | 110 | 0,5 | 20.895 |
| 2004 | 17.682 | 82,0 | 3.784 | 17,5 | 98 | 0,5 | 21.564 |
| 2005 | 18.221 | 82,7 | 3.708 | 16,8 | 94 | 0,4 | 22.023 |
| 2006 | 18.890 | 83,1 | 3.765 | 16,6 | 86 | 0,4 | 22.741 |
| 2007 | 19.893 | 83,7 | 3.803 | 16,0 | 80 | 0,3 | 23.776 |
| 2008 | 19.884 | 83,8 | 3.775 | 15,9 | 71 | 0,3 | 23.730 |
| 2009 | 20.275 | 84,1 | 3.768 | 15,6 | 67 | 0,3 | 24.110 |
| 2010 | 20.939 | 84,8 | 3.678 | 14,9 | 67 | 0,3 | 24.684 |

(1) No se incluyen las aeronaves cuya masa máxima de despegue es inferior a 9.000 kg (20.000 libras).

Fuente: OACI.

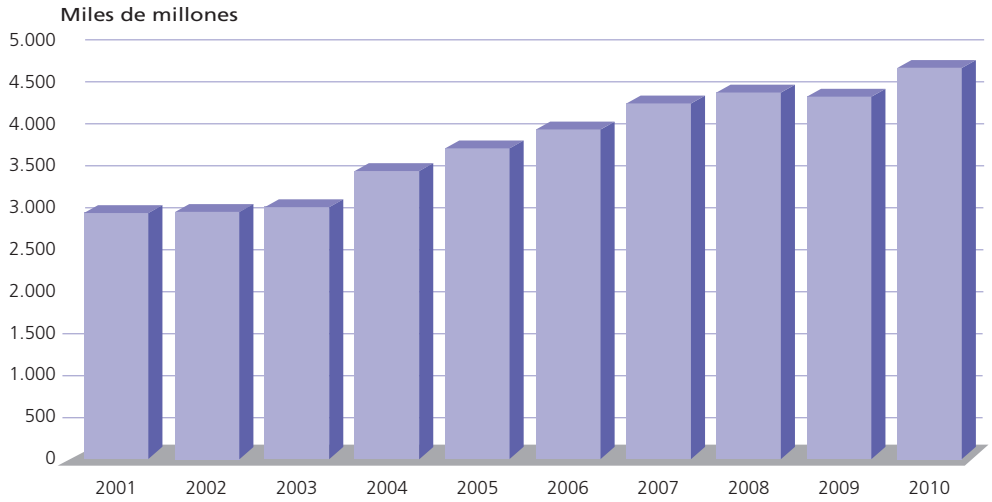
## Tabla 2.3.11. Seguridad de la aviación

| Años | Número de actos de interferencia ilícita | Número de actos de apoderamiento ilícito | | Número de ataques a instalaciones | | Número de actos de sabotaje | Otros actos (1) | Número de lesionados o muertos durante actos de interferencia ilícita | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Apoderamiento | Intentos de apoderamiento | Ataques | Intentos de ataque | | | Lesionados | Muertos |
| 1990 | 36 | 20 | 12 | 1 | 0 | 1 | 2 | 145 | 137 |
| 1991 | 15 | 7 | 5 | 1 | 0 | 0 | 2 | 2 | 7 |
| 1992 | 10 | 6 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 123 | 10 |
| 1993 | 48 | 30 | 7 | 3 | 0 | 0 | 8 | 38 | 112 |
| 1994 | 43 | 22 | 5 | 4 | 0 | 2 | 10 | 57 | 51 |
| 1995 | 17 | 9 | 3 | 2 | 0 | 0 | 3 | 5 | 2 |
| 1996 | 22 | 3 | 12 | 4 | 0 | 0 | 3 | 159 | 134 |
| 1997 | 15 | 6 | 5 | 2 | 0 | 1 | 1 | 2 | 4 |
| 1998 | 17 | 11 | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 | 1 | 41 |
| 1999 | 14 | 11 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 4 |
| 2000 | 30 | 12 | 8 | 1 | 0 | 0 | 9 | 50 | 58 |
| 2001 (2) | 24 | 7 | 2 | 7 | 4 | 1 | 3 | 3.217 | 3.525 |
| 2002 | 40 | 2 | 8 | 24 | 2 | 2 | 2 | 14 | 186 |
| 2003 | 35 | 3 | 5 | 10 | 0 | 5 | 12 | 77 | 20 |
| 2004 | 16 | 1 | 4 | 2 | 2 | 4 | 3 | 8 | 91 |
| 2005 | 6 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 60 | 3 |
| 2006 | 17 | 1 | 3 | 4 | 0 | 1 | 8 (3) | 27 | 2 |
| 2007 | 22 | 4 | 2 | 2 | 3 | 0 | 11 | 33 | 18 |
| 2008 | 23 | 1 | 6 | 3 | 0 | 0 | 13 (3) | 31 | 11 |
| 2009 | 23 | 5 | 3 | 1 | 0 | 0 | 14 (3) | 4 | 3 |
| 2010 | 14 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 11 (3) | 13 | 6 |

(1) Incluye ataques en vuelo y otros actos de interferencia ilícita.
(2) Los informes oficiales recibidos acerca de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos no incluyen el número estimado de muertos y lesionados en la superficie. En consecuencia, los totales corresponden a los últimos cálculos obtenidos de los medios de difusión.
(3) Incluye tentativa de sabotaje.

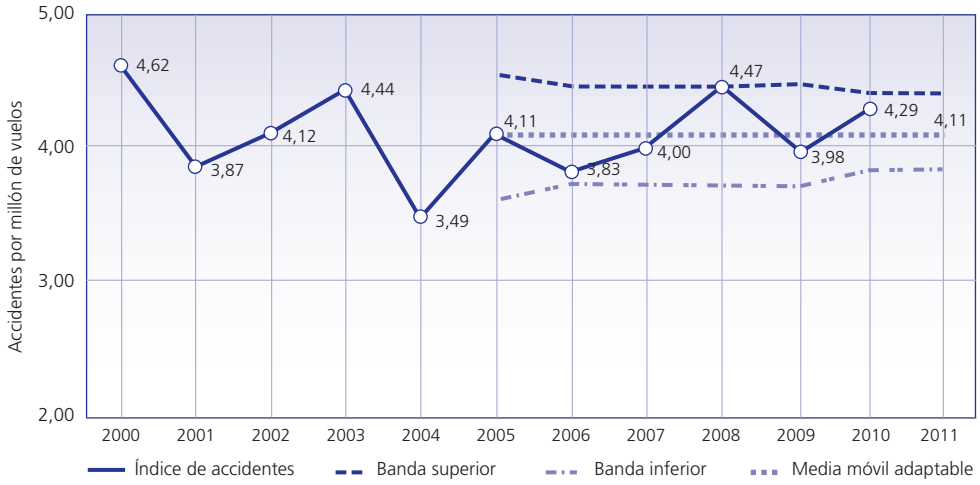
Fuente: OACI.

**Gráfico 2.3.1.** Tráfico aéreo regular (pasajeros-km)




Fuente: OACI.

**Gráfico 2.3.2.** Índice mundial de accidentes (accidentes por millón de salidas regulares)




Fuente: OACI.

## 2.4. Actividades de la Unión Europea (UE)*

El documento que se publica a continuación forma parte del «Informe General sobre la Actividad de la Unión Europea en 2010», que fue adoptado por la Comisión Europea el 16 de febrero de 2011.

De este Informe se han recogido para su publicación, parte de los capítulos relacionados con algunas de las actividades y competencias del Departamento, o que por su importancia se han considerado de interés.

### 2.4.1. En la senda de la recuperación

Durante el año las instituciones de la Unión Europea (UE) tuvieron que afrontar con determinación los embates a la estabilidad económica de la UE.

La UE respondió de forma resuelta a las amenazas inmediatas que se cernían sobre las finanzas públicas de Grecia e Irlanda y la estabilidad del euro.

Frente a los numerosos desafíos que surgieron durante el año, la UE actuó con diligencia y determinación para reforzar la estabilización a corto plazo. A continuación emprendió un ejercicio de gran calado encaminado al saneamiento fiscal y la reforma de la supervisión económica y presupuestaria a medio plazo.

Gracias a la elaboración y a la rápida aplicación, en primer lugar de un instrumento de préstamo de emergencia a Grecia y, a continuación, de unos mecanismos de apoyo financiero complementarios para la zona del euro en su conjunto, Grecia pudo iniciar el restablecimiento de sus finanzas públicas. Más tarde en el transcurso del año, la misma respuesta rápida permitió contener los riesgos que plantearon las graves dificultades económicas de Irlanda. Se adoptaron medidas para disponer de un Mecanismo Europeo de Estabilidad permanente que debería entrar en vigor a partir de 2013.

En paralelo, se introdujeron nuevos controles del sistema financiero, concebidos para evitar la recurrencia de los problemas que provocaron la crisis de los últimos dos años. La UE también colaboró con sus socios internacionales para procurar actuar de común acuerdo en asuntos relativos a la gobernanza económica mundial, lo que permitiría reforzar el crecimiento y la estabilidad, fomentar el comercio y garantizar unas condiciones de competencia equitativas.

En el Consejo Europeo de junio, los líderes de la UE se pronunciaron sobre la propuesta de la Comisión Europea de un programa decenal destinado a alcanzar un alto nivel de crecimiento sostenible. Esa Estrategia Europa 2020, basada en las orientaciones políticas que el Presidente Barroso formuló para la nueva Comisión a finales de 2009, permitirá aprovechar al máximo las bazas de la UE, en particular el mercado único, y pertrecharla para que navegue con éxito por un mundo en constante evolución. La iniciativa prevé que los Estados miembros asuman un compromiso total y acota los ámbitos específicos de actuación para que la ambición se plasme en resultados concretos.

En consonancia con la Estrategia Europa 2020, se están afinando y actualizando los planteamientos de la UE en materia de comercio, empresa, competencia y mercado único. Asimismo, se están reorganizando todas las políticas (del empleo al medio ambiente y de los derechos del ciudadano a la cohesión) para garantizar que sus beneficios se hagan sentir en toda la UE.

#### Recuperación económica y gobernanza reforzada

Los acontecimientos del año lo demostraron de forma gráfica: lo que sucede en un Estado miembro puede afectar a todos los demás. Para restablecer el equilibrio económico de la Unión Europea (UE) en su conjunto era preciso ayudar a los Estados miembros más necesitados. El principio de solidaridad de la UE se hizo especialmente patente cuando, mediante una actuación conjunta, se consiguió aportar estabilidad a las finanzas nacionales mediante el acceso al crédito. En respuesta a los problemas de Grecia, y para salvaguardar la estabilidad financiera de la zona del euro en su conjunto, la UE creó con rapidez mecanismos temporales encaminados a la concesión de los préstamos necesarios, combinados con condiciones de política estrictas, con el fin de que las economías recuperen unas bases sanas. De este modo se reforzó la confianza en las finanzas públicas de la zona del euro y en la credibilidad de su moneda. Por otra parte, sirvió para fomentar una mayor responsabilidad, especialmente entre los Estados miembros afectados por el endeudamiento creciente; éstos adoptaron enérgicas medidas propias para consolidar sus finanzas públicas.

Los acontecimientos y las soluciones propuestas generaron además un consenso creciente entre los Estados miembros y las instituciones de la UE. Quedó patente que, para garantizar el futuro de la UE y de sus ciudadanos, era necesario que los Estados miembros llevaran mejor las riendas de la gestión de sus economías nacionales. Así pues, la UE tomó medidas para reforzar y modernizar la gobernanza económica en la zona del euro y la UE en general, impulsándola coordinación de las políticas fiscales y estructurales, así como las reformas correspondientes, incluida una atención renovada al control de la competitividad. Un grupo operativo presidido por Herman Van Rompuy, Presidente del Consejo Europeo, presentó varias recomendaciones que apelaban a un respeto más estricto de las normas del Pacto de Estabilidad y Crecimiento y a la prudencia fiscal. La UE tomó asimismo medidas para reforzar las normas que rigen su unión económica y monetaria (UEM), por ejemplo supervisando más

* Más información sobre la Unión Europea, en el sitio web Europa (http://europa.eu).

Fuente: «Informe General sobre la actividad de la Unión Europea, 2010». Comisión Europea. Comunidades Europeas, 2011.

de cerca los planes presupuestarios nacionales y endureciendo las sanciones contra los Estados miembros que apliquen políticas fiscales irresponsables.

## Apoyar a los estados miembros en dificultad

La UE adoptó medidas para garantizar la estabilidad financiera, primero con una asistencia financiera condicionada a Grecia, y luego con mecanismos para la zona del euro y la UE en su conjunto. En mayo se concedió a Grecia un acceso específico a financiación temporal, ya que no podía obtener dinero en los mercados financieros a unos precios asequibles por el temor de los inversores a una posible cesación de pagos en el país. El acuerdo, por el que los Estados miembros (junto con el Fondo Monetario Internacional [FMI] y el Banco Central Europeo [BCE]) pusieron a su disposición 110.000 millones de euros, se atenía a unas condiciones estrictas y establecía un programa de reformas estructurales completo y ambicioso, así como una supervisión permanente. El paquete dispensa a Grecia de la necesidad de obtener dinero en los mercados durante un máximo de dos años, y después de ese periodo se espera que el país vuelva a una financiación de mercado.

La UE actuó con gran rapidez y, en el plazo de diez días tras la solicitud correspondiente, dio su apoyo financiero en forma de garantía. La rapidez con que se proporcionó esa asistencia fue tanto más notable cuanto que los Tratados de la UE no prevén explícitamente instrumentos para abordar ese tipo de situación extraordinaria. Los líderes de la zona del euro tuvieron que crear sobre la marcha un mecanismo de rescate financiero que se ajustase plenamente a la normativa de la UE y de los Estados miembros. La Comisión desempeñó un papel destacado en la elaboración y adopción de ese paquete, reunió las contribuciones bilaterales en un préstamo único y negoció sus condiciones con las autoridades griegas.

A continuación, en respuesta a la preocupación general sobre el contagio a la zona del euro, un esfuerzo común mayor y aún más ambicioso de todas las instituciones de la EU y de los Estados miembros permitió crear, durante el fin de semana del 7 al 9 de mayo, dos mecanismos de apoyo temporales para los Estados miembros. Se constituyó un fondo de 500.000 millones de euros: un mecanismo de estabilización de 60.000 millones de euros destinado a todos los Estados miembros y administrado por la Comisión (Mecanismo Europeo de Estabilización Financiera [MEEF]), y un fondo de 440.000 millones de euros para los Estados miembros de la zona del euro (Fondo Europeo de Estabilidad Financiera [FEEF]), administrado por un instrumento *ad hoc*. Estas cantidades se completaron con 250.000 millones de euros del FMI. Ese programa de estabilización de tres años, que no tiene precedentes y cuyo acceso está sujeto a condiciones estrictas, garantiza un apoyo temporal muy eficaz para los países de la zona del euro en los que los tipos de interés de las obligaciones se habían disparado.

A finales de noviembre, el Gobierno irlandés solicitó asistencia financiera, al encontrarse el país ante nuevas dificultades en la financiación de sus empréstitos. Tras una intensa coordinación, el Consejo, la Comisión y el BCE decidieron que procedía prestar asistencia a Irlanda para salvaguardar la estabilidad financiera de la UE y de la zona del euro. Brindaron ayuda por medio del Mecanismo Europeo de Estabilización Financiera (MEEF) y del Fondo Europeo de Estabilidad Financiera (FEEF), utilizándose así por primera vez el nuevo régimen. Los Ministros de Hacienda formalizaron el préstamo y las condiciones correspondientes a principios de diciembre. Los préstamos se proporcionarán en función de un programa que la Comisión Europea y el FMI, en coordinación con el BCE, negociaron con las autoridades irlandesas. El programa se basa en tres pilares: reestructuración del sistema bancario irlandés; recuperación de la sostenibilidad presupuestaria, que incluye una corrección del déficit excesivo del país de aquí al año 2015; y reformas estructurales para impulsar el crecimiento. La ayuda europea (incluidos los préstamos bilaterales) asciende a 45.000 millones de euros del paquete total de 85.000 millones de euros.

El BCE mantuvo sus tipos directores en niveles históricamente bajos durante todo el año, junto con algunas medidas excepcionales para garantizar que esos tipos de interés muy bajos repercutiesen de forma eficaz en la economía y, a la postre, en los precios. Un programa para los mercados de valores permitió comprar obligaciones públicas y privadas de la zona del euro y garantizar la profundidad y la liquidez de los segmentos disfuncionales del mercado de obligaciones del Estado, a fin de restablecer el funcionamiento adecuado del mecanismo de transmisión de la política monetaria.

A su vez, varios países empezaron a aplicar medidas de saneamiento para reducir su déficit presupuestario y restablecer la sostenibilidad de sus finanzas públicas con arreglo al marco común que ofrece el Pacto de Estabilidad y Crecimiento de la UE. Los Estados miembros han de responder con un ejercicio de responsabilidad a la solidaridad que les manifiesta la UE. La condicionalidad estricta, inscrita en los mecanismos de estabilización creados durante el año, presupone que los Estados beneficiarios desempeñen plenamente su papel, conteniendo el gasto público y adoptando reformas que permitan reequilibrar sus finanzas.

El Consejo Europeo de octubre decidió que los Estados miembros deberían crear un mecanismo permanente de resolución de crisis a fin de salvaguardar la estabilidad financiera de la zona del euro en su conjunto. El Presidente del Consejo Europeo consultó a los miembros del Consejo Europeo sobre una modificación limitada del Tratado. Se llegó aun acuerdo, en el Consejo Europeo de diciembre, para una modificación del Tratado que permita crear el Mecanismo Europeo de Estabilidad (MEE). El objetivo es que el MEE sustituya al FEEF y al MEEF en 2013. Se activará por mutuo acuerdo de los Estados miembros de la zona del euro en caso de riesgo para la estabilidad de toda la zona del euro.

## Una gobernanza económica reforzada

La crisis puso de manifiesto que se incumplen las normas sobre disciplina presupuestaria y que resulta imposible garantizar que los Estados miembros apliquen políticas económicas sanas centradas en la competitividad. Durante el año, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión colaboraron en la construcción de una nueva arquitectura para remediar esas deficiencias perjudiciales. Alcanzaron un acuerdo de principio para crear:

- Un régimen de supervisión reforzado, más estricto y más amplio, que abarque las políticas presupuestarias, macroeconómicas y estructurales, así como los diferenciales de competitividad. Ese régimen reflejará la interdependencia, rasgo esencial de la economía europea. Se prevé un cuadro de indicadores para garantizar una detección precoz de las divergencias importantes y en alza, que dé lugar a recomendaciones de medidas correctoras, respaldadas por mecanismos de ejecución eficaces. Las nuevas disposiciones fomentarán las reformas estructurales, la innovación y el comercio, para volver a poner a Europa en la senda del crecimiento sostenible y equilibrado y de la creación de empleo de futuro.

## Estonia adopta el euro

*El atractivo permanente del euro quedó demostrado cuando Estonia obtuvo el derecho de entrada en la zona del euro. Su solicitud de adherirse a la moneda única fue aceptada por la UE en junio para pasar a ser el decimoséptimo miembro del club en enero de 2011. Estonia dispone de una economía saneada, por lo que cumple los criterios para ser miembro de la zona del euro. Ha conseguido mantener en niveles bajos tanto la inflación como los tipos de interés. El país registró el año pasado un déficit presupuestario del 1,7% del PIB, muy por debajo del límite del 3% de la UE. La deuda pública también fue baja, de tan solo un 7,2% del PIB. La economía Estonia es muy flexible, y aunque no está inmunizada contra la crisis, ha demostrado su capacidad de funcionar y efectuar ajustes con un tipo de cambio fijo durante casi dos décadas.*

- Una revisión ínter pares de los proyectos de presupuesto nacionales (que se ha dado en llamar el «semestre europeo», ya que se efectuará durante el primer semestre del año). A partir de 2011, los Estados miembros presentarán sus programas de estabilidad y convergencia a la Comisión para que esta pueda comprobar si se cumplen las normas del Pacto de Estabilidad y Crecimiento. A fin de garantizar la calidad de los datos necesarios, se han acordado nuevas atribuciones para poder verificar las estadísticas de los Estados miembros. La revisión también tendrá en cuenta los planes de fomento de la competitividad y de introducción de las reformas estructurales necesarias. Se obtendrá así una mayor transparencia económica y un enfoque más concertado en materia presupuestaria, lo que también constituirá una baza para los Estados miembros a la hora de elaborar, debatir y adoptar su presupuesto nacional. En la práctica, el «semestre europeo» ajustará entre sí los procesos previstos en el Pacto de Estabilidad y Crecimiento y en las orientaciones generales de política económica. Abarcará la disciplina presupuestaria, la estabilidad macroeconómica y las políticas destinadas a fomentar el crecimiento, en consonancia con la Estrategia Europa 2020
- Un refuerzo de las normas fundamentales de la unión económica y monetaria y, en particular, el endurecimiento del Pacto de Estabilidad y Crecimiento, con un nuevo énfasis en una política presupuestaria prudente a medio plazo y en el mantenimiento bajo control de la deuda. Se prevén sanciones para los Estados miembros cuyas políticas presupuestarias no tengan en cuenta la dimensión europea. El Parlamento Europeo también pidió que se diera prioridad a la vigilancia de la deuda en una resolución de mayo sobre la sostenibilidad a largo plazo de las finanzas públicas.

## Legislar para mejorar la gobernanza económica

En septiembre, la Comisión publicó un paquete completo de medidas legislativas para reforzar la gobernanza económica en la UE y en la zona del euro. Se trata de supervisar de forma más profunda y estricta las políticas presupuestarias, así como las políticas macroeconómicas y las reformas estructurales. También se establecen nuevos mecanismos de ejecución para los Estados miembros que incumplan las normas.

Cuatro de las seis propuestas se refieren a temas presupuestarios, incluida una reforma de gran calado del Pacto de Estabilidad y Crecimiento, de tal modo que las sanciones sean la consecuencia normal para los países que no cumplan sus compromisos. Dos otros reglamentos se proponen detectar y afrontar los desequilibrios macroeconómicos que surjan dentro de la UE y de la zona del euro.

- Un Reglamento refuerza la vertiente preventiva del Pacto de Estabilidad y Crecimiento, para garantizar que los Estados miembros de la UE sigan unas políticas presupuestarias prudentes en los periodos de bonanza a fin de disponer de los ahorros necesarios en los malos tiempos. La supervisión de las finanzas públicas se basará en una política presupuestaria prudente, y la Comisión podrá formular advertencias en caso de desviaciones importantes.
- Un Reglamento que dé un nuevo impulso a la función correctora del pacto, de tal modo que la evolución de la deuda se controle de forma más rigu-

rosa y pueda incoarse el procedimiento por déficit excesivo en caso de desviaciones. Los Estados miembros cuya deuda exterior exceda de un 60% del PIB deberán tomar medidas para reducirlo con un ritmo satisfactorio. En virtud del Reglamento, se entiende que una proporción entre la deuda y el PIB superior al 60% está disminuyendo de forma suficiente si la distancia con respecto al valor de referencia del 60% se ha reducido en los tres años anteriores a un ritmo anual del orden de una veinteava parte. En caso de desviaciones podrá incoarse un procedimiento por déficit excesivo.

- Un Reglamento sobre la ejecución efectiva de la supervisión presupuestaria en la zona del euro, que respalde las modificaciones del Pacto con una nueva serie de sanciones financieras graduales para los Estados miembros de la zona del euro. En la vertiente preventiva figura la obligación de constituir un depósito generador de intereses en caso de desviaciones importantes con respecto a una política fiscal prudente. En la vertiente correctora, se aplicará un depósito sin devengo de intereses equivalente al 0,2% del PIB tan pronto como se decida que un país registra un déficit excesivo. Este depósito se convertirá en una multa en caso de incumplimiento de la recomendación dirigida a corregir el déficit excesivo. Para garantizar la ejecución, se aplicará un «mecanismo de voto inverso» al imponer estas sanciones: la propuesta de sanciones presentada por la Comisión se considerará adoptada salvo que el Consejo la rechace por mayoría cualificada.
- Una Directiva sobre los requisitos aplicables a los marcos presupuestarios de los Estados miembros garantizará que se reflejen en dichos marcos los objetivos del Pacto (incluidos los sistemas de cuentas públicas, las estadísticas, las prácticas en materia de previsiones, las reglas presupuestarias, los procedimientos presupuestarios y las relaciones presupuestarias con las autoridades locales o regionales). Aun teniendo en cuenta las necesidades y preferencias específicas de los Estados miembros, la Directiva establece los requisitos que los marcos presupuestarios nacionales deberán respetar a fin de garantizar un nivel mínimo de calidad y coherencia con las normas de la UE.
- Un Reglamento relativo a la prevención y corrección de los desequilibrios macroeconómicos, que instaura el procedimiento de desequilibrio excesivo como nuevo elemento del marco de supervisión económica de la UE. Esa evaluación periódica de los riesgos de desequilibrios permitirá a la Comisión proceder a exámenes minuciosos de los Estados miembros que presenten riesgos. Para los Estados miembros con desequilibrios graves o que pongan en peligro el funcionamiento de la unión económica y monetaria, el Consejo podrá adoptar recomendaciones e incoar un procedimiento de desequilibrio excesivo. Un Estado miembro sometido a un procedimiento de desequilibrio excesivo tendrá que presentar un plan de medidas correctoras, revisado por el Consejo, que fijará los plazos correspondientes. Todo Estado miembro de la zona del euro que se abstenga reiteradamente de tomar medidas correctoras se expondrá a sanciones.
- Un Reglamento relativo a las medidas de ejecución destinadas a corregir los desequilibrios macroeconómicos excesivos en la zona del euro, en virtud del cual un Estado miembro de la zona del euro que haga caso omiso de manera reiterada a las recomendaciones del Consejo de resolver los desequilibrios macroeconómicos excesivos, deberá pagar una multa anual equivalente al 0,1% de su PIB. La multa solo podrá evitarse con un voto por mayoría cualificada («voto inverso», véase más arriba), votando únicamente los Estados miembros de la zona del euro.

### Funcionamiento del «semestre europeo»

*En la nueva revisión inter pares de los proyectos nacionales de presupuesto, los Estados miembros y la Comisión evaluarán los resultados macrofinancieros, así como la situación de la UE con respecto a los cinco objetivos inscritos en la Estrategia Europa 2020: aumentar el empleo; reforzar la investigación; reducir las emisiones de gases de efecto invernadero; mejorar los niveles de educación; fomentar la inclusión social.*

*La primera edición del «semestre europeo» comenzará en enero de 2011. Abarcará la disciplina presupuestaria del Pacto de Estabilidad y Crecimiento, las reformas estructurales de la Estrategia Europa 2020 y un nuevo mecanismo para evitar los desequilibrios macroeconómicos. Se trata de ofrecer una orientación política previa y una supervisión presupuestaria preventiva en el momento más oportuno: la política presupuestaria se debatirá a escala de la UE antes de que se aprueben los presupuestos a escala nacional.*

*El ciclo se iniciará en enero con un «análisis del crecimiento anual» elaborado por la Comisión, en el que se pasará revista a los retos económicos. El Consejo Europeo debatirá sobre el informe a principios de la primavera: se determinarán los principales desafíos económicos de la UE y se formularán recomendaciones estratégicas sobre las políticas de la UE y de la zona del euro. Teniendo en cuenta esas orientaciones, los Estados miembros presentarán sus estrategias presupuestarias a medio plazo en sus programas nacionales de estabilidad y convergencia. Asimismo, elaborarán programas nacionales de reforma con las medidas que deban adoptarse para reforzar sus políticas en ámbitos como el empleo y la inclusión social. Todos esos programas se publicarán deforma simultánea en abril.*

*A continuación, la Comisión evaluará las políticas expuestas por los Estados miembros en sus programas y, si no resultan suficientes, recomendará al Consejo que formule orientaciones específicas por países. En el mes*

*de julio, el Consejo Europeo y el Consejo proporcionarán asesoramiento estratégico antes de que los Estados miembros ultimen sus presupuestos para el año siguiente. Uno de los aspectos esenciales del semestre radica en que los gobiernos examinarán sus propias reformas nacionales en ámbitos de actuación conexos. Al respaldar este ejercicio, los Estados miembros indicaron estar dispuestos a responsabilizarse de este ingrediente imprescindible para el éxito de la iniciativa.*

Mientras tanto, a tenor de las normas vigentes, la Comisión siguió ejerciendo la supervisión habitual de las finanzas de los Estados miembros. Durante 2010, se incoó el procedimiento por déficit excesivo contra 24 países infractores, con la exigencia de una corrección de su situación de déficit excesivo.

La expansión presupuestaria desempeñó un papel fundamental para mantener un nivel aceptable de actividad económica y de crecimiento. Ahora bien, para aprovechar al máximo la ventaja competitiva de Europa, es imprescindible que los Estados miembros apliquen de inmediato reformas estructurales a fin de apoyar la demanda privada y el crecimiento innovador.

## Cómo las medidas de emergencia de la UE evitaron una catástrofe

*En 2009, los 27 países de la UE consignaron un 9,3% de su producto interior bruto para salvar el sistema bancario de la quiebra durante la crisis financiera.*

*Durante el año, la Comisión siguió autorizando las ayudas nacionales a los bancos cada vez que consideró la medida un remedio adecuado para solventar una perturbación grave de la economía nacional. Ese apoyo temporal a los bancos les permitió garantizar niveles adecuados de préstamos a las empresas de la economía real, lo que contribuyó a estabilizar los mercados financieros restaurando la confianza. Las condiciones impuestas garantizan, a su vez, que no se falsee la competencia.*

*En total, entre octubre de 2008 y julio de 2010, la Comisión aprobó las medidas de crisis de los Estados miembros para el sector bancario por un importe general máximo de 4,589 billones de euros. Los regímenes de garantía y las intervenciones adhoc representan más de tres cuartas partes de este volumen y ascienden a 3,485 billones de euros. Entre agosto de 2008 y julio de 2010, la Comisión aprobó medidas de recapitalización por un volumen de 546.000 millones de euros. En el mismo periodo, la Comisión aprobó intervenciones con respecto a activos deteriorados y medidas de liquidez por un importe de 558.000 millones de euros.*

El marco excepcional en materia de ayudas estatales adoptado al principio de la crisis, para reducir algunas de las tensiones en la economía real, se amplió por un año más mediante una Decisión de la Comisión de diciembre, que incluye nuevas condiciones. Cuando el crecimiento esté arraigado, deberán establecerse estrategias de salida para que todos los Estados miembros reduzcan su apoyo, si bien deberá hacerse de forma diferenciada a fin de tener en cuenta las circunstancias variables, tanto económicas como presupuestarias. Se reconoció que las economías nacionales no recuperarán su dinamismo o su nivel de competitividad si dependen excesivamente del respaldo de sus gobiernos. Se ha acordado que a partir de 2011, cuando se espera un mayor impulso de la recuperación económica, la política presupuestaria sea más restrictiva en todos los Estados miembros, para fomentar el crecimiento sostenible.

En el sector financiero, ya se ha iniciado la retirada progresiva del apoyo estatal. Esta se concretará endureciendo las condiciones de las nuevas garantías públicas a partir de julio de 2010, con un aumento de la remuneración, y analizando en detalle la viabilidad de las entidades que recurran en exceso a las garantías. A partir del 1 de enero de 2011, todos los bancos de la UE que recurran a apoyo estatal en forma de medidas de recapitalización o de rescate de activos deteriorados deberán presentar un plan de reestructuración.

## La estrategia Europa 2020. Un crecimiento inteligente, sostenible e integrador

*Unas finanzas públicas saneadas, una supervisión financiera más estricta y unos mercados mundiales abiertos, todo ello con un objetivo concreto: el crecimiento para generar empleo en la Unión Europea (UE). Las medidas estructurales en virtud de la Estrategia Europa 2020 abordan las causas subyacentes de la crisis. Son parte de la estrategia global de la UE a fin de labrar unas pautas de crecimiento más sostenibles y dinámicas que redunden en altos niveles de empleo, productividad y cohesión social. Se trata de conseguir un crecimiento inteligente, sostenible e integrador.*

*Para contrarrestar los riesgos de unas finanzas públicas en dificultades, de una confianza empresarial en entredicho y la amenaza del desempleo, la UE propuso una serie de medidas en el transcurso de 2010 para dar un nuevo impulso a la economía, liberar el potencial de crecimiento de la UE, estimular la inversión y mejorar las cualificaciones. La UE hizo hincapié en un bajo consumo de energía, bajas emisiones de carbono y la mejora de las cualificaciones de su población, a fin de sacar pleno provecho de las posibilidades del mercado único digital, de la investigación y desarrollo y de la tecnología avanzada. De este modo, Europa conseguirá estimular su competitividad y productividad, así como fomentar la cohesión social y la convergencia económica.*

Un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, tal es el objetivo de la Estrategia Europa 2020. Un crecimiento inteligente debe fomentar el conocimiento, la innovación, la educación y la sociedad digital. El crecimiento sostenible supone una producción que haga un uso más eficaz de los recursos y que impulse a su vez la competitividad. Con el crecimiento integrador se pretende aumentar la participación en el mercado laboral, reforzar la adquisición de cualificaciones y luchar contra la pobreza.

La Estrategia Europa 2020 constituye un marco coherente para que la Unión movilice todos sus instrumentos y políticas y garantice así las reformas estructurales que Europa necesita. Establece cinco objetivos específicos que deberán alcanzarse de aquí al año 2020. E insta aun compromiso más firme de los Estados miembros en la obtención de resultados, pues asumir ese compromiso resultará fundamental para el éxito de la estrategia. Los objetivos específicos se amplifican mediante una serie de iniciativas emblemáticas y unas directrices integradas para las políticas de economía y empleo. La estrategia se completa con el desarrollo permanente del mercado único de la UE, la consecución de una normativa más adecuada y el fomento de un entorno favorable para la competencia. Pero también es importante el objetivo de crear una sociedad cada vez más integradora, por lo que la cohesión y la inclusión social son el centro de la Estrategia Europa 2020.

### He aquí los cinco objetivos específicos concretos de la Estrategia Europa 2020

- Aumentar al 75% la tasa de empleo de las personas de 20 a 64 años, con más jóvenes, personas mayores y trabajadores poco cualificados y una mayor integración de los inmigrantes legales.
- Mejorar las condiciones de investigación y desarrollo para aumentar los niveles de inversión al 3% del PIB, y estimular la I+D y la innovación con nuevos indicadores.
- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 20% en comparación con los niveles de 1990, manteniendo el compromiso condicional de la UE de una reducción del 30% de aquí al año 2020; aumentar al 20% la cuota de las energías renovables en el consumo energético final; ir hacia un aumento del 20% de la eficiencia energética.
- Mejorar los niveles educativos, reduciendo las tasas de abandono escolar por debajo del 10% y aumentando al 40% la proporción de personas de 30 a 34 años con cualificaciones de enseñanza superior o equivalente.
- Fomentar la inclusión social, reduciendo la pobreza, rescatando al menos a 20 millones de personas del riesgo de pobreza y exclusión.

## 2.4.2. Un programa para los ciudadanos: colocar a las personas en el centro de la acción europea

El objetivo de la Estrategia Europa 2020 de la Comisión Europea para el crecimiento y el empleo, adoptada en marzo de 2010, es, en última instancia, beneficiar a los ciudadanos europeos. El Tratado de Lisboa, en vigor desde diciembre de 2009, ya recoge esta orientación. Los intereses de los ciudadanos y la legitimidad democrática de la Unión Europea (UE) se han reforzado con el papel cada vez más importante del Parlamento Europeo como colegislador en la mayoría de las materias y la mayor participación de los parlamentos nacionales, que hacen que la Unión sea más responsable de sus acciones. En segundo lugar, la introducción del voto por mayoría cualificada en el Consejo en casi todos los ámbitos políticos racionalizará el proceso de toma de decisiones. Por último, el control jurisdiccional mejorará, ya que el Tribunal de Justicia asumirá la supervisión jurisdiccional de todos los aspectos relacionados con la seguridad, la justicia y la libertad, mientras que la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE pasa a ser jurídicamente vinculante.

Al trazar el camino en pos de una Unión más eficiente, democrática y responsable, el Tratado confiere una mayor atención a los intereses de los ciudadanos de la UE, colocándolos ahora más que nunca en el centro de sus actividades y preocupaciones. La iniciativa ciudadana es el ejemplo más evidente de este nuevo enfoque.

Al iniciarse el mandato de la Comisión a principios de año, el Presidente Barroso introdujo dos nuevas carteras, una consagrada explícitamente a la justicia, los derechos fundamentales y la ciudadanía y confiada a uno de sus Vicepresidentes, lo que representa una clara señal política de la importancia atribuida a la acción de la UE en este ámbito. La otra, sobre asuntos de interior, incluye la importante y delicada tarea de velar por que todas las actividades necesarias y beneficiosas para el crecimiento económico, cultural y social de la Unión Europea puedan desarrollarse en un entorno de justicia y seguridad. Incluye asimismo todas las actividades relacionadas con la gestión de los flujos migratorios, la protección a las personas que huyen de la persecución y los controles en las fronteras exteriores.

Uno de los aspectos más destacados de este nuevo énfasis en los ciudadanos es lograr que los beneficios sean más tangibles en el ámbito de la libertad, la seguridad y la justicia. Las acciones en este terreno están enunciadas en el Programa de Estocolmo, que se centra en los intereses y las necesidades de los ciudadanos y establece la obligación de respetar las libertades fundamentales y la integridad garantizando al mismo tiempo la seguridad. En el transcurso del año se realizaron progresos sustanciales en la aplicación de dicho programa.

La UE sigue respondiendo a las preocupaciones e intereses de las personas mediante la adopción de medidas en una amplia gama de políticas que afectan a su vida cotidiana, desde la salud y la educación a la cultura y el transporte, los derechos de los consumidores o la protección civil.

### Frenar los comportamientos contrarios a la competencia

*En 2010, la Comisión impuso una multa de 622 millones de euros a 17 fabricantes de aparatos sanitarios para baños por acordar el incremento de los precios*

*durante 12 años de bañeras, lavabos y grifos en seis países que representan una población total de 240 millones de personas. Este cártel no solo habría perjudicado a los sectores de la construcción y la fontanería, sino a un número significativo de consumidores. Once compañías aéreas de carga también fueron multadas con un total de 799 millones de euros por acordar los recargos por combustible y seguridad durante un periodo de seis años. Este comportamiento colusorio habría perjudicado a las empresas y los consumidores europeos. En junio, la Comisión impuso a 17 productores de acero pretensado una multa de 458 millones de euros por operar un cártel de fijación de precios y reparto del mercado entre 1984 y 2002. La infracción afectaba a todos, salvo a tres, de los países pertenecientes a la UE por entonces, y perjudicaba, por tanto, a casi todo el sector europeo de la construcción. En diciembre, la Comisión impuso una multa por un importe total de 648 millones de euros a seis fabricantes de pantallas de cristal líquido (LCD) por organizar un cártel que perjudicó a los consumidores europeos de televisiones, monitores de ordenador y agendas electrónicas equipadas con este tipo de pantallas. La identificación y eliminación de estos cárteles ofrece a los competidores y sus clientes posibilidades de innovar y crecer; por su parte, los consumidores disfrutan de una oferta más amplia, mejor calidad y precios más competitivos.*

En 2010, el Tribunal de Justicia y el Tribunal General dictaron varias sentencias en materia de normas de competencia.

El Tribunal General ratificó asimismo la validez de la prohibición de absorción de Aer Lingus por Ryanair, así como la pertinencia jurídica de la Decisión de la Comisión, de 7 de enero de 2004, por la que se autorizaba, sujeta a la venta de activos, la compra de Vivendi Universal Publishing por Lagardére.

La Comisión también invirtió notables esfuerzos para favorecer la competencia en sectores clave de la economía. Algunos ejemplos pueden encontrarse en el sector del transporte aéreo, en el que la Comisión planteó dudas con respecto a una posible asociación entre British Airways, American Airlines e Iberia que pudiera ser contraria a las normas antimonopolio de la UE y perjudicar a los consumidores. En respuesta a estas preocupaciones, las empresas afectadas se comprometieron a facilitar la entrada y expansión de competidores en rutas aéreas transatlánticas clave. Estos compromisos garantizan la competencia en dichas rutas, lo que resultará en una oferta adecuada para los consumidores en cuanto a vuelos, calidad del servicio y precios de los billetes, y permitirá también a las compañías aéreas interesadas establecer la alianza transatlántica tan deseada desde hace tiempo. En este mismo terreno, la Comisión autorizó la fusión entre British Airways e Iberia, al considerar que se traducirá en un refuerzo del transporte aéreo europeo sin dañar la competencia.

## Derechos de los pasajeros y transporte

Viajar de un lugar a otro con facilidad y seguridad es importante para los ciudadanos de la UE, lo mismo que poder transportar los productos y servicios que deseen.

A fin de evaluar si se precisan nuevas medidas, la Comisión examinó la aplicación de la legislación de la UE por las compañías aéreas, así como la supervisión por parte de las autoridades nacionales del respeto de los derechos de las personas que viajan en avión. En diciembre se adoptó un nuevo Reglamento sobre los derechos de los pasajeros en el transporte marítimo y de navegación por vías interiores, y se llegó aun acuerdo general sobre otro Reglamento para los pasajeros de autobuses y autocares, en conciliación entre el Parlamento Europeo y el Consejo. Durante el verano se llevó a cabo una campaña de información para sensibilizara los ciudadanos sobre sus derechos como pasajeros en el transporte aéreo y por ferrocarril en respuesta a los resultados del *Eurobarómetro* de 2009, que había puesto de manifiesto la necesidad de mejorar la información.

## Transporte aéreo

Con respecto a los derechos de los pasajeros aéreos, el Tribunal de Justicia confirmó que la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de destrucción, pérdida, daño o retraso del equipaje, que se rige por el Convenio de Montreal, se limita a 1.134 de euros, lo que incluye tanto los daños materiales como no materiales.

En el espacio aéreo, además de las medidas adoptadas para facilitar los vuelos tras la erupción del volcán islandés, se reforzó la seguridad con la actualización periódica de la lista de compañías que tienen prohibida la operación de vuelos con origen o destino en aeropuertos de la UE. En junio, se celebró una audiencia de las partes interesadas, sobre los derechos de los usuarios de transporte aéreo. Se dieron pasos importantes para el establecimiento de un «cielo único europeo», que reducirá los costes y los retrasos para los pasajeros europeos, al tiempo que contribuirá a limitar las emisiones. Los retos futuros para la aviación en Europa se debatieron en la primera reunión de la Plataforma de aviación en octubre, establecida para orientar el transporte aéreo hacia un futuro sostenible y garantizar la competitividad futura de la industria aeronáutica europea.

En diciembre se acordó un Plan de acción europeo para reforzar la seguridad del transporte aéreo de carga sobre la base de las propuestas presentadas por la Comisión después de que se descubrieran varias cargas explosivas en un avión de carga procedente de Yemen. El plan de acción permitirá la coordinación a escala de la UE de las medidas urgentes de seguridad adoptadas por varios Estados miembros a fin de hacer frente a esta nueva amenaza para la aviación civil.

### Transporte por carretera

Se han intensificado los esfuerzos en materia de seguridad vial (40% de reducción de la siniestralidad en Europa en los últimos años), y se ha presentado una recomendación sobre las llamadas de urgencia (eCall) a tal efecto. La Comisión adoptó planes ambiciosos para reducir a la mitad las muertes en carretera en Europa entre 2010 y 2020. Dichos planes tienen en cuenta los resultados del Programa de acción de seguridad vial 2001-2010, gracias al cual se calcula que se han salvado 78.000 vidas. En diciembre, el Consejo alcanzó un acuerdo político para el intercambio de información transfronterizo sobre infracciones del código de circulación que ponen en peligro la seguridad vial. Con la Directiva se pretende identificar a los conductores que cometen infracciones en un Estado miembro distinto de aquel en el que está matriculado su vehículo y poder imponer sanciones transfronterizas.

Las políticas de la UE de carácter muy emprendedor, como la disminución de la contaminación o la comercialización de vehículos menos ruidosos y de bajo consumo, también benefician a los ciudadanos. La iniciativa de la UE sobre «coches verdes» coloca a Europa en el primer plano de la escena mundial en cuanto a tecnologías limpias y eficientes desde un puesto de vista energético; en abril, la Comisión presentó un nuevo plan de acción para la reducción continuada de las emisiones de los vehículos, el apoyo a la investigación y la innovación, la adopción de normas y requisitos de seguridad comunes y propuestas de incentivos del lado de la demanda. Con el fin de evitar una fragmentación del mercado, los organismos de normalización europeos están desarrollando un sistema común de recarga para coches, motos y bicicletas eléctricos.

### Transporte ferroviario

La UE también ha avanzado en el establecimiento de un Espacio Ferroviario Europeo Único, que permitirá mejorar en el futuro los servicios de transporte ferroviario de mercancías y pasajeros. El transporte de mercancías por ferrocarril en Europa recibió un nuevo impulso con la adopción de disposiciones para fomentar el desarrollo de una gestión de las infraestructuras ferroviarias de alta calidad a nivel internacional. Dichas disposiciones se publicaron en el mes de octubre en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y establecen la obligación de crear una red ferroviaria europea para el transporte competitivo de mercancías a través de corredores internacionales. Ello contribuirá a reforzar la cooperación entre los administradores de las infraestructuras y aumentará la competencia y el atractivo de los servicios de transporte ferroviario de mercancías.

La mejora del intercambio de información entre los Estados miembros, la UE y los inversores ha permitido avanzar en la construcción de la Red Transeuropea de Transporte. Se han definido nueve nuevos corredores estratégicos para el transporte de mercancías. En junio, la Comisión emprendió acciones judiciales contra 13 Estados miembros por no aplicar íntegramente el primer paquete ferroviario.

### Transporte marítimo

La Comisión adoptó nuevas normas para reforzar y mejorar los resultados de las inspecciones técnicas de los barcos, como el conjunto de medidas para garantizar la transparencia y la publicación de los niveles de seguridad de las empresas navieras, los Estados de pabellón y los perfiles de riesgo de los barcos. Conforme a las normas, a partir de 2011 se introducirá un nuevo registro en línea que «identificará y acusará» a las empresas navieras con resultados negativos en inspecciones vitales de seguridad, y dará a conocer aquellas con niveles de seguridad elevados. Las compañías y los Estados que presenten resultados pobres serán objeto de inspecciones más rigurosas y coordinadas en los puertos de la UE; por su parte, los clientes podrán elegir las compañías navieras conociendo plenamente los niveles de seguridad de cada una de ellas.

Al mismo tiempo, la Agencia Europea de Seguridad Marítima ha seguido elaborando instrumentos de información marítima como SafeSeaNet, el sistema de vigilancia del tráfico marítimo en la UE, o Thetis, la base de datos de la UE para el control por el Estado del puerto. Estos nuevos instrumentos suponen un paso decisivo en la política de seguridad marítima y constituyen los cimientos de un sistema paneuropeo de seguimiento, coordinación y análisis que permita un uso más eficaz de los recursos en todos los Estados miembros.

El mandato de la Agencia Europea de Seguridad Marítima se modificó en septiembre a fin de poder hacer frente a los retos actuales. Para 2011 está previsto presentar una agenda social del transporte marítimo con medidas destinadas a lograr un equilibrio entre unas condiciones de empleo adecuadas para los marinos y la competitividad del sector, así como el cumplimiento por la UE de los convenios internacionales pertinentes.

El Consejo adoptó en octubre un Reglamento con el propósito de mejorar los derechos de los usuarios del transporte marítimo, prestando especial atención a aquellos viajeros con discapacidad o movilidad reducida. El Reglamento prevé indemnizaciones y asistencia en caso de anulación o retraso y garantiza asimismo la no discriminación y la ayuda adecuada a los viajeros con discapacidad.

## 2.4.3. Energía, clima y medio ambiente

En 2010, la Unión Europea (UE) fue pionera en garantizar la seguridad de suministro de energía a Europa, luchar contra el cambio climático a nivel mundial y proteger el medio ambiente para las generaciones futuras. El

objetivo de la política energética de la UE es crear un mercado interior de la energía competitivo que ofrezca servicios de calidad a bajo precio. Las tres prioridades son desarrollar fuentes de energía renovables, reducir la dependencia de los combustibles importados intensificar la eficiencia energética, es decir, hacer más con menos consumo energético.

La UE va a la vanguardia en la lucha contra el cambio climático. Ha liderado iniciativas concretas para limitar las emisiones en la Unión y ha establecido el mayor régimen de comercio de derechos de emisión del planeta. En las negociaciones internacionales, ha mantenido sus objetivos para 2020 y años posteriores de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Además, ha promovido vínculos con otros sistemas de comercio de derechos de emisión de carbono a fin de crear un mercado internacional en este ámbito. Los objetivos de reducción de emisiones que la UE se ha fijado impulsarán la modernización de su economía y contribuirán a luchar contra el cambio climático.

Frente a los diversos problemas relacionados con los residuos, la contaminación y la calidad del aire y el agua, o en cuestiones estratégicas como la biodiversidad, la UE ha demostrado su determinación de hacer que la economía europea sea más respetuosa con el medio ambiente.

Esos esfuerzos constituyen una parte fundamental de la Estrategia Europa 2020, que se centra en un crecimiento inteligente, sostenible e integrador. Su objetivo estratégico es reforzar el liderazgo de la UE en las iniciativas mundiales de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, mediante la presión política y la innovación en tecnologías de bajas emisiones de carbono, así como el pleno despliegue de todas las capacidades de investigación de la UE para avanzar hacia una economía más verde y más comprometida con las preocupaciones sociales. Los beneficios también alcanzarán a los ciudadanos de todos los Estados miembros, por ejemplo con el desarrollo de motores avanzados que consuman menos combustible o de métodos agrarios que garanticen una alimentación de gran calidad junto con una preservación del paisaje.

## Energía

Europa necesita un suministro de energía seguro y a precios asequibles para mantener su nivel de vida. La política de la Unión Europea (UE) tiene por objeto crear un mercado interior de la energía competitivo, que ofrezca servicios de calidad a bajo precio. Entre los objetivos específicos figuran el desarrollo de fuentes de energía con bajas emisiones de carbono y la reducción de la dependencia con respecto a los combustibles importados. Otro objetivo, que sustenta esas metas, es aumentar la actividad económica y disminuir al mismo tiempo el consumo de energía.

La UE está tomando medidas para completar el mercado interior de la energía, crear e interconectar redes de energía y garantizar la seguridad energética, incluso a través de las fronteras. Está haciendo con la energía lo que ya se ha hecho respecto a otros servicios en el mercado único, desde el transporte aéreo hasta los teléfonos móviles: ofrecer a los consumidores una verdadera posibilidad de elección en un único mercado europeo. El objetivo es lograr una auténtica comunidad de la energía en Europa, donde las fronteras sean irrelevantes para los gasoductos o los cables eléctricos y donde exista una infraestructura para la energía solar y eólica. Recargar baterías de los vehículos eléctricos debe ser tan natural como llenar el depósito de gasolina.

En noviembre, la Comisión presentó una Comunicación titulada «Energía 2020. Estrategia para una energía competitiva, sostenible y segura», en la que se define la política energética de la UE para los próximos diez años. La estrategia determina medidas para ahorrar energía y crear un mercado con precios competitivos y suministros seguros. Prevé incentivar la inversión de los propietarios de viviendas y entidades locales que adopten medidas de ahorro energético. Anima al sector público a tener en cuenta la eficiencia energética a la hora de contratar obras, servicios o productos y promueve regímenes de certificación en el sector industrial a fin de fomentar las inversiones en tecnologías que consuman menos energía.

La estrategia establece la fecha de 2015 para la realización del mercado interior de la energía y esboza un nuevo enfoque respecto a la manera en que la UE prevé financiar y ejecutar las inversiones en infraestructuras energéticas. Se estima que, en los próximos diez años, la UE necesitará unas inversiones en infraestructuras energéticas por un importe total de un billón de euros. Asimismo prevé una serie de iniciativas para reforzar la investigación y el desarrollo tecnológico en energía y consolidar la capacidad de la UE para negociar con los socios internacionales. El primer Consejo Europeo de 2011 se centrará en los retos energéticos futuros de Europa.

La seguridad del suministro energético se impuso asimismo en la agenda política. Tras la catástrofe del Golfo de México, la Unión Europea y sus Estados miembros ofrecieron equipos suplementarios para ayudar a contener la marea negra. Por otra parte, la Comisión publicó una Comunicación sobre la seguridad de las actividades relacionadas con el petróleo y el gas en alta mar a fin de reducir al mínimo el riesgo de que se produzca una catástrofe similar. El objetivo es garantizar en toda la UE normas de seguridad elevadas y uniformes y responsabilidades claras en las operaciones de perforación en alta mar, así como velar por la protección ambiental, los planes de emergencia y la capacidad de respuesta. Esta es la primera vez que se prevé una legislación global de la UE sobre instalaciones de petróleo y gas en alta mar. Las nuevas normas propuestas incluirán criterios comunes para la concesión de autorizaciones de perforación, el control de las instalaciones y los mecanismos de control de la seguridad. No solo se proponen establecer las normas de seguridad más estrictas en aguas europeas, sino también promocionarlas en las regiones vecinas y a escala mundial.

## Utilización sostenible de los recursos naturales y de los mares

La sostenibilidad también está en el centro de las reflexiones de la UE cuando prepara la modificación de su política pesquera. Se reconoce que muchas poblaciones están siendo objeto de sobrepesca, por lo que la reforma dará lugar a una política más sencilla y ecológica. Obligará al sector pesquero a ser más responsable y a involucrarse más en la toma de decisiones y en su aplicación, eliminando la sobrecapacidad y los descartes y dando prioridad a las poblaciones de peces y al ecosistema. Para que estas nuevas pautas sean una realidad a escala mundial, la UE está incluyendo en todos sus acuerdos de libre comercio estos compromisos por una pesca sostenible.

Los recursos naturales y los mares corren un alto riesgo de agotamiento y expolio. Una nueva estrategia de la Comisión, anunciada en mayo, se propone mejorar la gestión de los biorresiduos en la UE y aprovechar sus importantes beneficios económicos y ambientales. Y en septiembre, la Comisión estableció criterios para un buen estado medioambiental de los mares europeos, a fin de ayudar a los Estados miembros a desarrollar estrategias marinas coordinadas para cada mar regional. Se entiende por «buen estado medioambiental» un entorno general de las aguas marinas que permita disfrutar de la diversidad ecológica y el dinamismo de unos mares y océanos sanos y productivos. La definición de los criterios es un requisito de la Directiva marco sobre la estrategia marina, cuyo objetivo es alcanzar un buen estado medioambiental en todas las aguas marinas de la UE de aquí al año 2020. La definición se centra en los elementos siguientes: diversidad biológica, poblaciones de peces, eutrofización, contaminantes, residuos y ruido.

La política marítima integrada de la UE también ha animado a los Estados miembros a utilizar las costas y los mares con respeto al entorno marino, y se está elaborando una estrategia transectorial para el crecimiento sostenible de los sectores marítimos y de las regiones costeras. El Consejo Europeo de junio dio un nuevo impulso al desarrollo de estrategias a nivel de cuencas marítimas, en octubre la Comisión presentó opciones para un enfoque común en materia de ordenación del espacio marítimo y, en septiembre, una iniciativa para desarrollar los conocimientos marítimos, a modo de complemento de la Estrategia Europa 2020. En noviembre, la UE inauguró su primer *Atlas del* Mar.

También se definió una estrategia de transporte marítimo de la UE hasta el año 2018 para impulsar los esfuerzos a fin de mejorar los resultados ambientales de este modo de transporte, evitando los accidentes, reduciendo las emisiones atmosféricas, controlando el tratamiento de las aguas de lastre y reciclando buques. Objetivo a largo plazo para el transporte marítimo: cero residuos, cero emisiones.

Los productos de la pesca son uno de los recursos naturales más valiosos de los mares, y en enero entró en vigor un nuevo sistema para controlar mejor el sector pesquero y luchar contra la pesca ilegal. El sistema ofrece a la UE y a sus Estados miembros nuevas herramientas para luchar contra los operadores sin escrúpulos y proteger el sustento de los pescadores honrados que podrían verse expuestos a una competencia desleal. Dado que los infractores ya no pueden evitar la detección y las sanciones, se está fomentando en el sector pesquero una cultura del cumplimiento. En junio entró en vigor una reglamentación sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en el Mar Mediterráneo.

El Consejo de Pesca de octubre alcanzó un acuerdo político sobre las posibilidades de pesca para 2011 en el Mar Báltico, y el Consejo de Pesca de noviembre obtuvo un acuerdo político sobre un Reglamento por el que se establecen para 2011 y 2012 las posibilidades de pesca de los buques de la UE en lo que se refiere a determinadas poblaciones de aguas profundas y preparó la fijación de los totales admisibles de capturas anuales UE/Noruega para 2011. El Consejo de Pesca de diciembre alcanzó un acuerdo sobre las posibilidades de pesca para 2011 en el Atlántico, el Mar del Norte y el Mar Negro. En la escena internacional, la UE procuró obtener una prohibición de comercialización del atún rojo, presentando una postura firme en la reunión de la Comisión Internacional para la Conservación de los Túnidos del Atlántico, celebrada en noviembre.

Además de la presión ejercida a escala internacional para aumentar la protección del atún rojo del Atlántico, la Comisión, la Agencia Comunitaria de Control de la Pesca y los Estados miembros aplicaron un nuevo programa de control e inspección y un plan global para evitar la sobrepesca. Se realizó un control buque a buque y día a día de la utilización de las cuotas, se aprobó el cierre anticipado de la campaña de pesca autorizada y se siguió reduciendo la capacidad de pesca de la UE.

Reconocer que la tierra es un recurso natural limitado también animó a la UE a adoptar medidas sobre sostenibilidad en todos los ámbitos, de la agricultura al transporte, pasando por la energía. Algunos fondos del «chequeo» de la política agrícola común (PAC) y otros recursos dentro de la PAC permitieron consolidar los programas de desarrollo rural de los Estados miembros para resolver los problemas de los agricultores europeos, por ejemplo a la hora de tener en cuenta la biodiversidad.

El programa de trabajo para una política agrícola común con visión de futuro, publicado en noviembre, también adopta la sostenibilidad como una de sus prioridades, junto con una producción alimentaria viable y un desarrollo territorial equilibrado. Su objetivo es que la agricultura europea sea competitiva no solo desde un punto de vista económico, sino también ambiental. Un debate público y una conferencia importante sobre el futuro de la PAC celebrados a lo largo del año destacaron la gestión sostenible de los recursos naturales y la acción por el clima como uno de los tres objetivos principales. Se llegó a la conclusión de que los criterios modificados para los pagos directos debían incluir consideraciones medioambientales, que reflejen los bienes públicos que proporcionan los agricultores.

Y se ha defendido el transporte sostenible con proyectos que abarcan desde redes hasta investigación avanzada. Por ejemplo, existe un potencial desaprovechado de aumento de la movilidad con bajas emisiones de carbono que podría liberarse si se utilizaran plenamente los 5.500 millones de euros de fondos europeos destinados al ferrocarril en el periodo 2007-2013. Además, la adopción a finales del año del Reglamento sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo permitió fomentar un uso más adecuado de la infraestructura existente de transporte ferroviario, con lo que mejoraron la eficiencia y el atractivo del transporte de mercancías por ferrocarril.

Se dio un nuevo impulso a la directiva «Eurovignette», adaptando a la inflación los impuestos sobre los vehículos y las tasas de circulación y proporcionando nuevos datos que vinculan transporte por carretera e impacto ambiental: los gobiernos de los Estados miembros alcanzaron un acuerdo político el 15 de octubre para autorizar el cobro de peajes que reflejen los costes de la contaminación atmosférica y acústica y tengan en cuenta la congestión vial. El Consejo también adoptó la Directiva por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes, a fin de aumentar la eficiencia y reducir el impacto ambiental.

### El Séptimo Programa Marco de Investigación y Desarrollo

*En total, el Séptimo Programa Marco de Investigación y Desarrollo dio su apoyo en 2010 a más de 120 proyectos en materia de medio ambiente, energía y biotecnologías, por un importe de 450 millones de euros. La gama queda claramente ilustrada por esta selección de proyectos e iniciativas que se iniciaron en 2010:*

*Marina Platform. Marine Renewable Integrated Application Platform (contribución de la UE de 8,7 millones de euros).*

*Silicon Light. Mejora del material y de la captura de luz por células solares de silicio en películas finas (contribución de la UE de 5,8 millones de euros).*

*Eurobioref. European multilevel integrated biorefinery design for sustainable biomass processing [Diseño integrado, multinivel y europeo de una biorrefinería para el procesado sostenible de biomasa (contribución de la UE de 23,1 millones de euros)].*

*ICAP. Captura innovadora de $CO_2$ (contribución de la UE de 4,3 millones de euros).*

*GHG Europe. Gestión de los gases de efecto invernadero en los sistemas europeos de utilización del suelo (contribución estimada de la CE de 6.648.704 euros).*

*STEP. Situación y tendencias de los polinizadores europeos (contribución estimada de la UE de 3.499.995 euros).*

## 2.4.4. La Unión Europea en el mundo

El Tratado de Lisboa confiere una nueva coherencia a las relaciones exteriores de la Unión Europea (UE). Al nuevo Alto Representante y Vicepresidente de la Comisión le fue encomendada la responsabilidad de la política exterior de la Unión. En este papel, Catherine Ashton también preside el Consejo de Asuntos Exteriores y dirige el nuevo servicio diplomático. Esto brinda a la Unión la capacidad de hablar con una única voz y los medios prácticos de proyectar mejor hacia el mundo sus valores: respeto de los derechos humanos y de la democracia, cooperación para abordar retos comunes y compromiso en pro del multilateralismo. En combinación con sus puntos fuertes (mayor potencia comercial del mundo, mayor donante mundial de ayuda, una densa red de lazos políticos y culturales y una de las grandes divisas internacionales), la UE ha mejorado su potencial para desempeñar un papel relevante en el mundo acorde con su peso económico. Su nueva capacidad de compromiso integrado quedó demostrada a lo largo del año, con sus constructivas respuestas a necesidades derivadas de situaciones tan diferentes como las de Haití, los Territorios Palestinos o Darfur.

La creación del Servicio Europeo de Acción Exterior, con delegaciones de la Unión repartidas por todo el mundo, aporta la base para un nuevo impulso a las relaciones exteriores de la Unión. En septiembre, el Consejo Europeo instituyó un nuevo planteamiento en el que los instrumentos y políticas de la UE y nacionales se movilizan en apoyo de los intereses estratégicos de la Unión. Asimismo, se estableció una nueva forma de liderazgo en las cumbres internacionales gracias al trabajo al unísono del Presidente de la Comisión Europea y del Presidente del Consejo Europeo.

La UE apoya los enfoques multilaterales, mantiene estrechas relaciones con sus socios estratégicos y profundiza constantemente sus relaciones bilaterales y diálogos regionales con todo el mundo. La UE proyectó al mercado mundial su Estrategia Europa 2020 de recuperación y crecimiento, también a través del G20, y aborda los retos de la geopolítica energética. Ha proseguido con su agenda internacional de desarrollo y ha demostrado con actos concretos su solidaridad con las personas más vulnerables del mundo.

## 2.4.5. Consecución de una UE más democrática, eficiente y responsable

El Tratado de Lisboa (vigente desde el 1 de diciembre de 2009) tuvo un impacto inmediato en el trabajo de las instituciones en 2010. El Tratado se centra en gran parte en lograr resultados para los ciudadanos de la Unión Europea (UE) mediante un proceso decisorio más ágil y democrático. Concede más poderes que nunca al Parlamento Europeo para conformar Europa, brindándole nuevas responsabilidades para colegislar a los ciudadanos de la

Unión Europea e incidir así en sus vidas cotidianas y para salvaguardar sus derechos. El Parlamento ha ganado capacidad de codecisión en 50 ámbitos legislativos adicionales que lo sitúan en pie de igualdad con el Consejo en materia de agricultura, seguridad energética, inmigración, justicia e interior, salud y fondos estructurales. En lo tocante al presupuesto de la UE, el Tratado coloca al Parlamento al mismo nivel que el Consejo al decidir todos los gastos de la UE y simplifica el procedimiento decisorio. Al mismo tiempo, amplía el uso en nuevos ámbitos de la votación por mayoría cualificada en el Consejo, garantizando una toma de decisiones más eficiente.

Ya se está aplicando una planificación política perfeccionada y un examen mejorado de la legislación. Cada una de las instituciones afina la preparación de la legislación en aras de la eficiencia y del mejor uso posible de los recursos. Se han emprendido numerosos esfuerzos para simplificar las normas y procedimientos de la UE, para que sus actividades sean más transparentes y para reducir los gastos administrativos innecesarios e implicar más activamente a los parlamentos nacionales y los interesados en la toma de decisiones.

Actualmente, toda nueva legislación está precedida por una evaluación de su impacto socioeconómico y en materia de derechos humanos, así como de su viabilidad a largo plazo. Se comprueba que la legislación existente todavía siga siendo pertinente y se introduce o modifica legislación para lograr más eficacia en muchas de las propias operaciones de la UE y de sus Estados miembros, en todo tipo de ámbitos, desde la recaudación de impuestos al transporte. También se han obtenido logros en lo tocante al refuerzo de la transparencia en la gestión de los fondos y la mejora de los procedimientos de trabajo.

## Aplicación del Tratado de Lisboa

El 1 de diciembre de 2009 la gobernanza de la Unión Europea (UE) evolucionó con la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, que ofrece muchas oportunidades para lograr que la UE sea más eficiente, democrática y responsable y que se materializa en aspectos que van desde un nuevo grado de colaboración en la gobernanza económica a una más estrecha cooperación en materia de cambio climático, seguridad energética, justicia, inmigración o delincuencia organizada. Muchas de estas posibilidades fueron rápidamente aprovechadas durante el año, tal como se explica en capítulos anteriores del presente Informe General.

Uno de los cambios derivados del Tratado de Lisboa es que el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión Europea han readaptado sus relaciones entre sí y con los Estados miembros con el fin de poder beneficiarse plenamente de las nuevas disposiciones del Tratado. Con la nueva figura de Presidente del Consejo Europeo se ha modificado el papel de la presidencia semestral rotatoria. Ello requirió una nueva forma de cooperación entre España, titular de la presidencia rotatoria en el primer semestre del año, y Bélgica, que la siguió en el segundo semestre, con el fin de ajustar sus métodos de trabajo para tener en cuenta las nuevas disposiciones. El Parlamento ejerció los poderes adicionales que se le han asignado, especialmente en materia de acuerdos internacionales, por ejemplo modificando la forma definitiva del acuerdo negociado por la Comisión y el Consejo sobre la transferencia de datos financieros europeos a Estados Unidos en el contexto de las investigaciones antiterroristas.

El nuevo Presidente del Consejo Europeo, Herman Van Rompuy, desempeñó un papel importante en las conversaciones para una nueva arquitectura de la convergencia económica y la Comisión hizo uso de sus nuevas competencias, por ejemplo proponiendo mecanismos para una mayor coordinación entre los Estados miembros en materia de gobernanza económica, y reforzó los vínculos con los parlamentos nacionales, aspecto al que el Tratado de Lisboa ha dado mayor relevancia.

El Tratado de Lisboa también modificó las normas relativas a la confección del presupuesto de la UE. La Comisión propuso los cambios necesarios del Reglamento financiero aplicable al presupuesto general de la Unión y depositó una propuesta para el Reglamento relativo al marco financiero plurianual y para un nuevo acuerdo interinstitucional sobre cooperación presupuestaria que retoma las disposiciones del actual acuerdo interinstitucional sobre disciplina presupuestaria y buena gestión financiera, en consonancia con lo exigido por el Tratado de Lisboa.

El trabajo de creación del Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE), que funcionará plenamente en 2011, también requirió nuevas normas relativas a presupuestos y personal y nuevos mecanismos institucionales, puesto que el dinero de la UE gastado por el SEAE deberá estar sujeto a las mismas normas estrictas y controles exhaustivos que se aplican a todas las otras instituciones.

El Tratado de Lisboa también modificó el procedimiento de toma de decisiones de la UE en muchos temas cotidianos, tales como las autorizaciones de productos o las normas aplicables a los mercados agrícolas. Se han aclarado los mecanismos de delegación de poderes a la Comisión con vistas a la adopción de estas decisiones, lo que anteriormente se hacía mediante el «procedimiento de comitología». En virtud del Tratado, se distingue entre los mecanismos de supervisión de las medidas cuasilegislativas, denominados «actos delegados», y las medidas directas de ejecución, o «actos de ejecución». Para los actos delegados, la Comisión queda bajo el control *a posteriori* del Parlamento Europeo y del Consejo, mientras que para los de ejecución, el control corresponde a los Estados miembros.

# 2.5. Actividades de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

El contenido del epígrafe que se reproduce a continuación forma parte del «Informe Anual del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional» (OACI), correspondiente al año 2010. Este capítulo incluye los principales acontecimientos y tendencias registrados en materia de aviación civil y la labor desarrollada por la OACI.

## 2.5.1. Seguridad operacional

### *Objetivo estratégico A*

*Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial mediante las siguientes medidas:*

- *Identificar y vigilar los tipos actuales de riesgos de seguridad operacional para la aviación civil y elaborar e implantar una respuesta mundial eficaz y pertinente para los riesgos emergentes.*
- *Asegurar la aplicación oportuna de las disposiciones de la OACI vigilando continuamente los progresos realizados por los Estados en materia de cumplimiento.*
- *Realizar auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación para identificar las deficiencias y alentar su resolución por parte de los Estados.*
- *Preparar planes correctivos mundiales que apunten a las causas originarias de las deficiencias.*
- *Ayudar a los Estados a resolver las deficiencias mediante planes correctivos regionales y la creación de organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional a nivel regional o subregional.*
- *Alentar el intercambio de información entre los Estados para promover la confianza mutua en el nivel de seguridad operacional de la aviación entre los Estados y acelerar la mejora de la vigilancia de la seguridad operacional.*
- *Promover la resolución oportuna de los problemas críticos para la seguridad operacional observados por los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG).*
- *Apoyar la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en todas las disciplinas relacionadas con la seguridad operacional en todos los Estados.*
- *Ayudar a los Estados a mejorar la seguridad operacional mediante programas de cooperación técnica y señalando las necesidades críticas a la atención de donantes y organizaciones financieras.*

Durante 2010, la atención se centró en la elaboración de una estrategia global basada en gran medida en la transparencia y un intercambio más amplio de información entre los Estados y con la industria. Se instó a los Estados a proporcionar información sobre la actuación de sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional y a establecer salvaguardias para garantizar que la información de carácter delicado se utilice únicamente con fines de seguridad operacional. En general, la nueva estrategia permite que los encargados de la reglamentación y la industria utilicen las herramientas y la información que se requieren para mitigar los riesgos de seguridad operacional antes de que se produzcan accidentes.

### Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional — 2010

La Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2010 (HLSC/2010) de la OACI, celebrada en Montreal en marzo y abril, formuló 47 recomendaciones que sirvieron de base para establecer una estrategia centrada en mejorar significativamente la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo. La conferencia puso de relieve la necesidad de adoptar un enfoque de gestión proactiva en materia de seguridad operacional y destacó la importancia que tiene el reforzamiento de la transparencia y el intercambio de información de seguridad operacional entre los Estados miembros y las partes interesadas de la industria en las iniciativas para mejorar la seguridad operacional de la aviación a escala mundial. Al evento asistieron 551 participantes de 117 Estados miembros y observadores de 32 organizaciones internacionales.

### Plan global para la seguridad operacional de la aviación

El 37º período de sesiones de la Asamblea pidió que en 2011 se actualice el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) con el objetivo de crear un documento estratégico centrado en la coordinación y ejecución de las actividades de seguridad operacional de la OACI, sus Estados miembros y la industria de la aviación. El GASP actualizado ayudará a definir prioridades y asignar recursos en cada trienio de la OACI y en cada Asamblea se destacará la consecución de las metas de seguridad operacional mundiales y los objetivos de seguridad operacional conexos. Con el mejoramiento del GASP, también será posible alinear y coordinar las actividades que realizan las organizaciones regionales y los organismos regionales de aviación civil. Además, los Estados miembros, las entidades regionales y las partes interesadas de la industria de la aviación podrán utilizar un documento complementario, conocido como la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR), para facilitar la aplicación de las estrategias de mejoramiento de la seguridad operacional a escala estatal, subregional y regional.

*Fuente:* «Informe Anual del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)». Año 2010. Publicado con autorización de dicha Organización.

## Establecimiento del Fondo para la seguridad operacional de la aviación

El Consejo aprobó la creación de un nuevo fondo dedicado a mejorar la seguridad operacional de la aviación. El Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE) asignará recursos a proyectos de asistencia con un enfoque basado en la actuación, limitando al mismo tiempo los costos administrativos y garantizando que las contribuciones voluntarias se utilicen de manera responsable, coherente, transparente y oportuna. El Consejo propuso además la transferencia de los fondos administrados por el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS) de la OACI al recientemente creado SAFE para financiar las actividades del IFFAS de manera más eficiente.

Al adoptar la Resolución A37-16: *El Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE),* la Asamblea aprobó la creación del SAFE y exhortó a los Estados miembros, organizaciones internacionales y entidades públicas y privadas relacionadas con la aviación civil internacional a dar su apoyo al SAFE con contribuciones voluntarias. Asimismo, la Asamblea pidió que el Consejo hiciera todo lo posible para atraer donaciones.

## Intercambio mundial de información sobre seguridad operacional

En el 37º período de sesiones de la Asamblea, la OACI firmó un Memorando de acuerdo sobre el Intercambio mundial de información sobre seguridad operacional (GSIE) con el Ministerio de Transporte de Estados Unidos, la Comisión de la Unión Europea y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). El propósito del GSIE es identificar la información de seguridad operacional que pueden intercambiar las partes y establecer los procedimientos para hacerlo. Se prevé que con el intercambio de información sobre seguridad operacional a través del GSIE, se reducirá el riesgo de accidentes en todo el mundo.

La OACI actuará como punto focal para la recopilación, análisis e intercambio de información de seguridad operacional de la aviación entre los miembros del GSIE y divulgará la información pertinente a la comunidad de la aviación mundial.

## Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional

La OACI lanzó su Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (iSTARS) basado en la web que permite poner datos de seguridad operacional procedentes de distintas fuentes en una sola plataforma (http://secretariat.icao.lan/anb/ISM/iSTARS). Mediante la combinación de diferentes conjuntos de datos con información detallada de accidentes e incidentes, los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y otros datos relacionados con la seguridad operacional, los usuarios del sistema pueden integrar los análisis y correlacionar los estudios. El sistema permite consultar datos y presenta los resultados de los análisis en mapas interactivos. Aunque iSTARS ya es una herramienta importante para el seguimiento de las tendencias, se espera que la plataforma global de intercambio de información de seguridad operacional evolucione constantemente mediante la adquisición de nuevas capacidades.

## Herramientas electrónicas de seguridad operacional de la aviación

A fin de mejorar los servicios de información de seguridad operacional para la comunidad de la aviación internacional, la OACI emprendió la elaboración de una variedad de herramientas electrónicas de seguridad operacional y el mantenimiento de un marco que establece una interfaz electrónica plenamente compatible para los datos de seguridad operacional en distintos formatos y diferentes plataformas.

Con respecto a la gestión de la información de seguridad operacional, la OACI inició la consolidación de datos en un número más reducido de bases de datos para que la información facilitada por los Estados pueda utilizarse en servicios compatibles e interconectados. Como primer paso, los sistemas de datos de seguridad operacional y las bases de datos existentes se han agrupado en tres categorías principales: normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, operaciones de aeronaves y georeferenciación.

Uno de los servicios electrónicos que se está desarrollando atañe al proceso de enmienda de los SARPS. Los instrumentos de gestión y notificación sobre los SARPS (SMART) constan esencialmente de tres componentes: la gestión de las enmiendas de los Anexos, la consulta mediante comunicaciones electrónicas a los Estados y la notificación electrónica de diferencias (EFOD). En 2010, se inició el desarrollo de una versión de prueba del sistema de comunicaciones electrónicas a los Estados en relación con la enmienda de SARPS y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS); según lo previsto, este sistema será objeto de ensayo a principios de 2011. Además, el sistema EFOD, el cual servirá como medio alternativo para notificar las diferencias a la OACI, se completó en noviembre. Para fines de año, la OACI estaba elaborando las políticas y procedimientos que regirán la utilización de EFOD.

El Sistema de información en línea sobre seguridad operacional (OASIS), conjunto de herramientas que recopilan y facilitan el intercambio de información de seguridad operacional relativa a aeronaves y explotadores, siguió evolucionando. Uno de los componentes de OASIS, el Sistema de registro de aeronaves, fue inaugurado en noviembre y se inició el desarrollo de otros componentes, en particular, el Registro internacional de certificados de explotador de servicios aéreos.

El Sistema de registro de aeronaves de OASIS contiene detalles del registro de las aeronaves conforme se especifica en el certificado de matrícula descrito en el Anexo 7 — *Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves,* así como datos relativos a la propiedad y control de las aeronaves. Se distribuyó una comunicación para informar a los Estados miembros acerca de las reglas aplicables, comprendidos los procedimientos de acceso y el requisito de que los Estados presenten los datos pertinentes.

Las herramientas relacionadas con el sistema de información geográfica (GIS) integran los datos de georeferenciación existentes en una sola plataforma que transforma múltiples capas de datos de seguridad operacional; estas herramientas están evolucionando para llegar a incluir subherramientas de consulta y actualización de los datos y tablas que corresponden a los planes de navegación aérea (ANP). En 2010, la OACI instaló con éxito la base de datos regional Europa/Atlántico septentrional de la OACI (EUR/NAT) [códigos internacionales y designadores de rutas (ICARD)], desarrollada por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), y añadió una capa visual para identificar y promover la toma de conciencia de los problemas de seguridad operacional relacionados con la duplicación y el sonido similar de claves de nombre de cinco letras.

## Investigación y prevención de accidentes

En julio se publicó la décima edición del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, en la que se incorporó la reciente Enmienda 13 resultante de las recomendaciones de la Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG/08), celebrada en 2008.

En febrero, la OACI envió una comunicación para señalar las recomendaciones de la AIG/08 en las que se requería que los Estados adoptaran nuevas medidas (distintas de aquellas relacionadas con los SARPS del Anexo 13), y pedir que se aplicaran sin demora. Además, atendiendo a las recomendaciones de la AIG/08, la Secretaría elaboró textos de orientación sobre el establecimiento de organizaciones regionales de investigación de accidentes y políticas y procedimientos de investigación de accidentes.

El Grupo de expertos sobre registradores de vuelo se reunió en junio para analizar las propuestas relativas a registradores de vuelo, y abordó determinadas cuestiones sobre los requisitos técnicos, que incluyeron fuentes de energía de alternativa para registradores de la voz en el puesto de pilotaje, registradores de imágenes de a bordo capaces de captar el área general del puesto de pilotaje, radiofaros de localización subacuáticos para registradores de vuelo y para señalar la posición general de los restos de la aeronave así como sistemas ligeros de grabación para helicópteros pequeños.

## Nuevo Anexo sobre gestión de la seguridad operacional

Según lo recomendado por la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de la OACI, celebrada en marzo/abril, la Secretaría empezó a elaborar un nuevo anexo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional dedicado a la gestión de la seguridad operacional, e inició la revisión de los textos de orientación sobre la implantación de programas estatales de seguridad operacional y sistemas de gestión de la seguridad operacional. El propósito es consolidar en el nuevo anexo las responsabilidades y procesos relacionados con la gestión de la seguridad operacional que actualmente figuran en distintos anexos. Este anexo facilitará además la integración de las funciones, complejas e interrelacionadas, de los Estados en materia de gestión de la seguridad operacional.

## Programa de seguridad operacional en la pista

La seguridad operacional en la pista incluye múltiples dominios operacionales, tales como las operaciones de vuelo, la gestión del tránsito aéreo y los aeródromos. En 2010, la OACI adoptó un enfoque multidisciplinario con respecto a los problemas de seguridad operacional en la pista, con el fin de identificar las interrelaciones que aumentan el riesgo en ese entorno y, en 2011, patrocinará el Simposio mundial sobre la seguridad operacional en la pista. Según lo previsto, en el simposio mundial se definirán el formato y el contenido de los seminarios prácticos de seguridad operacional en la pista, en los cuales se examinarán cuestiones específicas de las diferentes regiones.

## Aeródromos

A través de seminarios teóricos y prácticos celebrados en las Regiones Oriente Medio (MID) y África occidental y central (WACAF), se prestó asistencia a los Estados para que establecieran reglamentación y procedimientos para la certificación inicial de aeródromos y el mantenimiento de la vigilancia.

Para fines de año se estaba elaborando un nuevo documento titulado *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Aeródromos* (PANS-Aeródromos). En los PANS-Aeródromos se especificarán los procedimientos globales para abordar los problemas relacionados con la gestión operacional de los aeródromos. Se prevé que para fines de 2011 se habrá completado el primer proyecto de este documento.

## Estela turbulenta

El Grupo de estudio sobre estelas turbulentas (WTSG) de la OACI comenzó a actualizar las disposiciones de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea*

— *Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) relacionadas con las mínimas de separación por estela turbulenta y las categorías de aeronaves, e inició la evaluación de su labor futura en otras áreas relacionadas con las estelas turbulentas.

### Espectro de radiofrecuencias

La Asamblea examinó el programa de trabajo de la OACI acerca de cuestiones del espectro de radiofrecuencias para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2012 (CMR-12) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), y puso de relieve la continua necesidad de seguir la marcha del proceso de la CMR de la UIT con el fin de garantizar que las atribuciones a la aviación no se vean perjudicadas por la presión creciente que ejercen los usuarios ajenos a la aviación para tener acceso al espectro. La atribución adicional de espectro a actividades no relacionadas con la aviación podría aumentar el riesgo de interferencia con los servicios de la aviación.

### Sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga

La OACI finalizó el proyecto de SARPS sobre el Sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS). Este sistema, que utilizan los explotadores de aeronaves para mejorar el grado de alerta de los miembros de la tripulación de vuelo y de cabina, se basa en investigaciones científicas recientes y en la experiencia operacional adquirida en la aplicación de la ciencia en el último decenio. Si el Consejo adopta en 2011 las nuevas normas sobre el FRMS, se elaborará texto de orientación detallado al respecto, específicamente un manual sobre la implantación del FRMS para los explotadores de aeronaves y un manual de supervisión para los encargados de la reglamentación.

### Sustitución de halones

A la luz de los avances tecnológicos, la OACI organizó una reunión para que los encargados de la reglamentación y representantes del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), los fabricantes de aeronaves y de sistemas de extinción de incendios y las líneas aéreas se reunieran con el objeto de revisar el calendario para la sustitución de halones, agente químico que agota el ozono y contribuye al calentamiento global, cuya producción se prohibió por un acuerdo internacional en 1994. Los participantes recomendaron un cronograma revisado que fue adoptado posteriormente por la Asamblea.

Al mismo tiempo, la Asamblea pidió al Consejo establecer un mandato para sustituir los extintores de incendios en los lavabos y los extintores manuales en las aeronaves de fabricación reciente, para 2011 y 2016, respectivamente. Asimismo, se pidió al Consejo requerir para 2014 la sustitución de halones en los motores y grupos auxiliares de energía de las aeronaves para las que se hayan presentado nuevas solicitudes de certificación de tipo.

### Requisitos de competencia lingüística

Dado que el pleno cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística de la OACI, que entraron en vigor el 5 de marzo de 2008, sigue planteando desafíos para los Estados miembros, la Asamblea adoptó una resolución enmendada sobre competencia lingüística (Resolución A37-10: *Conocimiento del idioma Inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas)* en la que se pide tanto a los Estados miembros y como al Consejo hacer frente a la situación.

La Asamblea instó a los Estados miembros que no cumplen los requisitos de competencia lingüística a transmitir a la OACI planes detallados y actualizados para su aplicación, que puedan ser evaluados por otros Estados desde el punto de vista de la seguridad operacional. Al considerar estas medidas, se instó a los Estados a tomar decisiones operativas sobre una base no discriminatoria, sin tener en cuenta las ventajas económicas.

Se encargó al Consejo seguir la marcha de la aplicación de los requisitos de competencia lingüística. En consecuencia, la OACI examinará los planes de implantación actualizados que presentaron los Estados para garantizar que estén completos e incluyan cronogramas con hitos identificables. La OACI también recopilará datos sobre la situación de los planes para la aplicación.

### Nueva generación de profesionales aeronáuticos

Mirando hacia el futuro, la OACI emprendió un programa cuyo propósito es garantizar que se mantenga el número suficiente de profesionales de la aviación cualificados para explotar, administrar y mantener el sistema de transporte aéreo internacional a pesar del crecimiento de la industria y el cambio demográfico. En marzo, la OACI dio a conocer más ampliamente la iniciativa sobre la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP) con la celebración de un simposio mundial, que contó con el apoyo del Equipo Especial NGAP creado en 2009. El programa de trabajo de este Equipo se centra en introducir mejoras en la instrucción con el fin de satisfacer la demanda futura de personal cualificado para las tripulaciones de vuelo y la gestión del tránsito aéreo (ATM). Otra prioridad es elaborar y aplicar una estrategia de comunicaciones que ayude a atraer a una nueva generación de profesionales de la aviación. Tanto la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de 2010 como la Asamblea recomendaron que los Estados miembros y las organizaciones internacionales apoyen la labor del Equipo Especial NGAP.

### Auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional

La Asamblea pidió que el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) iniciara, el 1 de enero de 2011, una transición al enfoque de observación continua (CMA). La elaboración de un marco en línea para la observación continua de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados miembros se inició en 2010, y la OACI empezó a asignar prioridades a las actividades conexas en los Estados miembros, incluyendo entre ellas el requisito de auditorías completas, auditorías limitadas o misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM) durante el período de transición a la CMA, y la asistencia técnica. Durante el período de transición de dos años, un grupo de Estados miembros seleccionados para apoyar el lanzamiento del CMA, previsto para enero de 2013, se encargará de realizar numerosas pruebas del marco en línea.

Entre agosto de 2009 y septiembre de 2010, todas las Oficinas regionales de la OACI recibieron visitas que tuvieron por objeto la familiarización con las ICVM. Durante estas visitas se sometieron a prueba los procesos y procedimientos propuestos y se impartió formación en el puesto de trabajo a los funcionarios regionales que participarán en ICVM reales. Además, se validó el avance de cada Estado en la aplicación de las recomendaciones de las auditorías de la OACI y los resultados se publicaron en el sitio web de acceso restringido del USOAP.

En 2010, 35 Estados miembros fueron auditados en el marco del enfoque sistémico global (CSA) del USOAP, que abarca todos los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* relacionados con la seguridad operacional. Para fines de diciembre de 2010, se habían auditado 177 Estados miembros en el marco del ciclo de seis años que terminó en 2010, además de las Regiones Administrativas Especiales Hong Kong y Macao de China. En el gráfico 2.5.1 se ilustra el nivel de cumplimiento real, a escala mundial, de los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional según las auditorías CSA.

Los Estados miembros y las organizaciones regionales siguen prestando a la OACI un apoyo valioso mediante la adscripción de expertos a largo o corto plazo para que participen en las actividades del USOAP. En 2010, ocho expertos fueron cedidos a largo plazo. Arabia Saudita, Bahamas, Cuba, Francia, Malasia y la República de Corea cedieron un experto cada uno, y Estados Unidos cedió dos expertos.

A finales de año, se preparaba un curso de instrucción del USOAP basado en la web, cuya Fase 1 probablemente se ponga a prueba a principios de 2011 con una clase organizada como muestra. Cuando esté completamente funcional, el curso en línea ofrecerá formación inicial y de actualización para los auditores y formación en ICVM para los funcionarios regionales de la OACI.

### Apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) — Programa de seguridad operacional

En 2010, el Programa de seguridad operacional de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) facilitó asistencia a los Estados remitidos a la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB) en un esfuerzo por ayudarles a resolver las deficiencias identificadas por el USOAP.

Como parte de los esfuerzos en curso para proporcionar mejores directrices con respecto a la cooperación regional en cuestiones de seguridad operacional de la aviación, a finales del año se revisaba el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional,* Parte B — *Establecimiento y gestión de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734).

En la reunión de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y la OACI, que se celebró en el mes de agosto en Dakar, se presentó una propuesta sobre el Plan de inspección cooperativa (CEI). La propuesta en cuestión tiene por objeto proporcionar a los Estados africanos asistencia concreta y desarrollar las competencias de vigilancia de la seguridad operacional en toda la región de África.

Se siguió facilitando apoyo a la Oficina de seguridad operacional del Pacífico (PASO), organización regional de vigilancia de la seguridad operacional, con respecto a la realización de seminarios de capacitación sobre la vigilancia de explotadores extranjeros y la vigilancia de la seguridad operacional.

### Programa de ejecución integral AFI

La Asamblea pidió que las Oficinas regionales de la OACI en África continuaran con el Programa de ejecución integral AFI (ACIP) teniendo en cuenta, al mismo tiempo, la necesidad facilitar a estas oficinas el personal y los recursos financieros necesarios para mantener las actividades de este programa. Se instó a los Estados miembros de la Región África-Océano Índico (AFI) a ayudar en el logro de los objetivos del ACIP, acelerando el establecimiento de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y organismos de investigación de accidentes, cuando sea necesario, y fortaleciendo la cooperación en toda la región con el fin de utilizar de manera óptima los recursos disponibles.

### Reestructuración de la Secretaría

Las actividades de auditoría de seguridad operacional se transfirieron de la antigua Subdirección de auditorías de seguridad operacional y seguridad de la aviación a la recientemente creada Sección de observación continua y vigilancia (CMO) en la Dirección de navegación aérea; al mismo tiempo, las actividades del programa de auditoría de seguridad de la aviación se fusionaron con otras activi-

dades de seguridad de la aviación en la nueva Subdirección de seguridad de la aviación de la Dirección de transporte aéreo. La reestructuración mejoró la coordinación de los programas centrados en el logro de los objetivos estratégicos de la OACI.

Asimismo, la OACI fusionó sus actividades de instrucción sobre seguridad operacional en la nueva Sección de instrucción de seguridad operacional de la aviación (AST) de la Dirección de navegación aérea. El cambio reúne diversas iniciativas, como la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP), el Programa TRAINAIR Plus, el desarrollo de actividades de aprendizaje electrónico y el Programa de inspectores gubernamentales de seguridad operacional (GSI). La OACI adoptó, además, una política de instrucción en aviación civil que se aplica a todas las actividades de formación relacionadas con la seguridad operacional.

En la Dirección de navegación aérea se constituyó una nueva entidad denominada Grupo de instrumentos de seguridad operacional de la aviación de los Estados (SAST), que es responsable del desarrollo de herramientas electrónicas de seguridad operacional de la aviación.

## Proyectos y actividades de cooperación técnica

En 2010, un total de 66 proyectos nacionales y 18 proyectos regionales de cooperación técnica contribuyeron a mejorar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo. Entre los logros principales de este período se incluyen los siguientes:

### *Región África-Océano Índico (AFI)*

— adquisición e instalación de instrumentos de aeronave, aviónica y electrónica de vuelo para un Estado;
— establecimiento de la Organización de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO) y de la Agencia de investigación de accidentes del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGAIA), así como el inicio de las operaciones de la BAGASOO;
— desarrollo de un plan maestro de aviación civil para un Estado; e
— instrucción en investigación de accidentes e incidentes realizada en una línea aérea importante.

### *Región Asia y Pacífico (APAC)*

— asistencia para levantar la prohibición de la Unión Europea que no permitía a siete líneas aéreas de un Estado entrar en el espacio aéreo europeo;
— asistencia a un Estado para establecer una Administración de aviación civil;
— 54 cursos de instrucción sobre una gran variedad de temas relacionados con la seguridad operacional para Estados de la región;
— elaboración e implantación de un plan estratégico de aviación para un Estado;
— prestación de apoyo a los Estados para la preparación de auditorías USOAP, la aplicación de planes de medidas correctivas y el mejoramiento de los programas de vigilancia de la seguridad operacional;
— dos reuniones del Equipo regional de seguridad operacional de la aviación para todos los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP);
— continuación de la asistencia a los Estados y las Regiones Administrativas Especiales para el mejoramiento de los procedimientos de vuelo y el establecimiento de la Oficina del Programa de procedimientos de vuelo (FPP);
— realización de estudios sobre aeropuertos en cuatro Estados;
— asistencia a un Estado para el mejoramiento de sus capacidades de vigilancia de la seguridad operacional en los ámbitos de aeródromos, seguridad de vuelo y servicios de navegación aérea;
— asesoramiento a un Estado para la recertificación de explotadores internacionales y nacionales, organizaciones de instrucción y organizaciones de mantenimiento; y
— preparación de una evaluación del peligro que representa la fauna, para establecer un programa eficaz de control de la fauna en un aeropuerto principal de un Estado.

### *Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)*

— evaluaciones de la estructura organizativa de siete Estados;
— adquisición de repuestos para equipo de salvamento y extinción de incendios y de accesorios de ropa de protección para tres Estados; suministro de un programa de mantenimiento de aeronaves, supervisión de la inspección y revisión general de diversas aeronaves para un Estado;
— transferencia de más de 400 miembros del personal nacional de proyectos al equipo de la Administración de aviación civil de un Estado;
— realización de un seminario internacional sobre los sistemas de gestión de la seguridad operacional con la participación de 16 Estados; y
— asistencia en la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional y programas estatales de seguridad operacional de la aviación en dos Estados.

***Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)***

— elaboración de normas, procedimientos y programas de seguridad operacional a largo plazo para 19 Estados y fortalecimiento de las capacidades técnicas y de gestión de su personal nacional;
— fortalecimiento y modernización de las administraciones de aviación civil de dos Estados;
— certificación de la línea aérea nacional de un Estado para cumplir con la reglamentación y normas internacionales;
— adquisición de repuestos para equipo de salvamento y extinción de incendios y accesorios de ropa de protección para dos Estados; y
— un curso de instrucción sobre una gran variedad de temas relacionados con la seguridad operacional para los Estados del Golfo.

## 2.5.2. Seguridad de la aviación

***Objetivo estratégico B***

*Mejorar la protección de la aviación civil mundial mediante las siguientes medidas:*

— *Identificar y vigilar los tipos actuales de amenazas a la seguridad de la aviación civil y preparar e implantar una respuesta mundial eficaz y pertinente para las amenazas emergentes.*
— *Asegurar la aplicación oportuna de las disposiciones de la OACI vigilando continuamente los progresos realizados por los Estados en materia de cumplimiento.*
— *Realizar auditorías de la seguridad de la aviación para identificar las deficiencias y alentar su resolución por parte de los Estados.*
— *Elaborar, adoptar y promover medidas nuevas o enmendadas para mejorar la protección de los viajeros a escala mundial, promoviendo al mismo tiempo procedimientos eficientes para el cruce de fronteras.*
— *Elaborar y mantener conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación y la instrucción-e.*
— *Fomentar el intercambio de información entre los Estados para promover la confianza mutua entre los Estados respecto del nivel de seguridad de la aviación.*
— *Ayudar a los Estados en la capacitación de todas las categorías de personal a cargo de la aplicación de las medidas y estrategias de seguridad de la aviación y, cuando corresponda, la certificación de ese personal.*
— *Ayudar a los Estados a resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad de la aviación por medio del mecanismo de seguridad de la aviación y de los programas de cooperación técnica.*

En 2010, los esfuerzos se centraron en finalizar una nueva estrategia global para el mejoramiento de la seguridad de la aviación en todo el mundo, realizar auditorías de las capacidades de vigilancia de la seguridad de la aviación de los Estados miembros, y prestar asistencia a los Estados para abordar las deficiencias de seguridad de la aviación, lo que incluyó actividades para desarrollar capacidad. En particular, cabe destacar que los Estados miembros adoptaron una declaración de la Asamblea en la que se reafirma su compromiso de luchar contra la creciente amenaza para la aviación civil.

### Contrarrestar las amenazas nuevas y existentes para la seguridad de la aviación

Atendiendo a la amenaza permanente para la aviación civil, el 37ª período de sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó por unanimidad la Declaración sobre seguridad de la aviación. Esta declaración representa un compromiso de alto nivel de los Estados para reforzar la seguridad de la aviación en todo el mundo, principalmente mediante el incremento de la cooperación internacional, y en ella se definen los elementos clave que requieren medidas proactivas y colectivas.

La declaración de la Asamblea se basó principalmente en los resultados de un conjunto de conferencias regionales de nivel ministerial en las que la OACI participó en el primer semestre de 2010. En estas conferencias, que se celebraron en Abu Dhabi, Abuja, Ciudad de México y Tokio, se prestó especial atención a la recopilación e intercambio de información, la tecnología de seguridad de la aviación, las normas internacionales y la asistencia en seguridad de la aviación. Cada conferencia formuló una declaración para afirmar el compromiso de luchar contra el terrorismo.

La Asamblea recalcó la importancia de implantar la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) aprobada por el Consejo en febrero. La nueva estrategia, que consta de siete áreas primordiales, permite asignar los recursos de manera más eficiente para el logro de los objetivos críticos, lo que incluye la necesidad de considerar las amenazas nuevas y existentes. ICASS supone la continuación de las auditorías de seguridad de la aviación de los Estados miembros centrándose más intensamente en abordar las carencias de seguridad de la aviación mediante asistencia a los Estados. Se pone más énfasis en las iniciativas de desarrollo de la capacidad que se ocupan de los problemas de seguridad de la aviación de manera permanente.

En su 21ª reunión, celebrada en marzo, el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación examinó el entorno de amenazas y riesgos teniendo en cuenta el intento de sabotaje del vuelo 253 de Northwest Airlines, el 25 de diciembre de 2009. Se actualizaron y reforzaron las disposiciones del Anexo 17 al Convenio de Chicago. Ante la conclusión de que la amenaza de los explosivos líquidos sigue siendo motivo de preocupación, el grupo de expertos recomendó que un grupo de estudio de la Secretaría

elaborara orientación sobre la aplicación de tecnologías de inspección para detectar substancias peligrosas en los líquidos, aerosoles y geles (LAG); en consecuencia, en noviembre, se celebró una reunión oficiosa sobre el tema, en Ginebra.

En relación con la seguridad de la carga aérea, el Grupo de estudio sobre la seguridad en la cadena de suministro adelantó su segunda reunión a diciembre como resultado de un complot frustrado para sabotear dos aviones de carga ocurrido en el mes de octubre. Tras el descubrimiento de artefactos explosivos improvisados que se habían ocultado en envíos de carga en aeropuertos de los Emiratos Árabes Unidos y el Reino Unido, la OACI publicó un boletín electrónico en el que se recomendaba que los Estados llevaran a cabo evaluaciones de riesgos a escala nacional e inspección obligatoria de determinadas categorías de carga, en particular, carga de expedidores desconocidos. Se instó, asimismo, a los Estados a utilizar diversos y múltiples métodos de inspección para inspeccionar la carga que supone un riesgo más elevado debido a limitaciones en la inspección.

En Ginebra, en el mes de noviembre, se realizó un seminario práctico sobre el proceso de inspección de nueva generación para pasajeros y equipaje de mano, que se llevó a cabo con la colaboración de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI). En la reunión se examinaron las iniciativas previstas y en curso para el desarrollo de un «punto de control del futuro» que mejorará la circulación de pasajeros y proporcionará, al mismo tiempo, seguridad de manera efectiva. En particular, se examinó la forma en que algunos elementos, como el uso de los datos sobre los pasajeros para identificar a aquellos que suponen alto riesgo, pueden incorporarse en el proceso de inspección.

En noviembre se celebró en Montreal la primera reunión conjunta de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE) y el Grupo *ad hoc de* especialistas en detección de explosivos (AH/DE). La reunión examinó el avance alcanzado en las pruebas, implantación y despliegue de tecnologías avanzadas de inspección de seguridad, incluyendo los escáneres corporales. Se presentó a la reunión conjunta información relativa a distintas iniciativas nacionales en materia de seguridad de la carga, entre ellas, el despliegue de perros y otros métodos de inspección. Los expertos en explosivos concluyeron que la tecnología de detección de trazas sigue teniendo una función importante en la inspección aeroportuaria y señalaron que en numerosos Estados se están realizando investigaciones para validar el momento y la forma en que puede utilizarse esta tecnología en la carga aérea.

En enero, la Secretaría estableció una base de datos en el sitio seguro de seguridad de la aviación (AVSEC) para divulgar información sobre actos de interferencia ilícita (AUI) con eficiencia y eficacia, en lugar de distribuir estos datos en un resumen impreso anual. Se alentó a los Estados a examinar regularmente el contenido y proporcionar a la OACI toda la información pertinente con respecto a actos de interferencia ilícita para incluirla en la base de datos. La investigación se facilita porque se cuenta con resultados anuales detallados desde el año 1970 y actualización automática de los AUI a medida que se ingresan nuevos datos.

### Enmienda 12 del Anexo 17 — *Seguridad*

En el mes de noviembre, el Consejo adoptó la Enmienda 12 del Anexo 17 — *Seguridad,* conforme a lo recomendado por el Comité sobre Interferencia ilícita y el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación. Con la Enmienda 12, se actualizan y refuerzan las disposiciones de seguridad de la aviación, en particular con respecto a la inspección de personal, capacidades de equipo de seguridad, ciberterrorismo y carga aérea. Las disposiciones nuevas y revisadas surtirán efecto el 26 de marzo de 2011 y se prevé que la fecha de aplicación será el 1 de julio de 2011.

### Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación

Después del intento de sabotaje del 25 de diciembre de 2009, la OACI utilizó la Red segura de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación (AVSEC) para transmitir información y recomendaciones a los Estados participantes, cuyo número se elevaba a 99 miembros en ese momento. Se alentó a los Estados a llevar a cabo evaluaciones de riesgos y aplicar medidas de inspección apropiadas teniendo en cuenta el incidente; asimismo, se les recordó la necesidad de cooperar en todos los asuntos relativos a seguridad de la aviación. Después de este mensaje, el 6 de enero, se envió un boletín electrónico en el que se proporcionaba a todos los Estados miembros la misma información.

En el curso del año, la OACI promovió activamente el uso de la Red PoC como medio eficaz de comunicación entre los Estados cuando se trata de amenazas inminentes para la aviación civil. Se alentó a los Estados no participantes a unirse y, para fines de año, el número de miembros de la red había aumentado a 172 Estados.

A fin de determinar la eficacia de la red, en agosto se llevó a cabo con éxito un ensayo del sistema que se realizó en la Región Asia/Pacífico. Para fines de año, se habían realizado ensayos similares en la mayoría de las otras regiones de la OACI.

### Programa de facilitación

La sexta reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/6), celebrada en la Sede de la OACI en mayo, recomendó la introducción de una nueva norma en el Anexo 9 — *Facilitación,* la cual obligaba a todos los Estados a adherirse a los requisitos reconocidos internacionalmente para la transmisión de información anticipa-

da sobre los pasajeros (API). El Grupo de expertos sobre facilitación convino también en un nuevo conjunto de directrices para el intercambio de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) que ayudará a los Estados a implantar sus propios programas PNR a escala nacional. Asimismo, se acordó comenzar, con carácter urgente, la elaboración de nuevas especificaciones para programas avanzados de intercambio de datos en coordinación con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

En la Declaración sobre seguridad de la aviación se instaba a los Estados miembros a promover un mayor uso de los mecanismos de cooperación y, tanto entre sí como con la industria de la aviación civil, para asegurar la pronta detección de amenazas y la divulgación de información sobre amenazas para la aviación civil. Se citaba la recopilación y transmisión de la información anticipada sobre los pasajeros (API) y los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR), como un mecanismo de este tipo, reconociendo al mismo tiempo la importancia de proteger la privacidad de los pasajeros. A este respecto, se publicó una versión actualizada de las *Directrices relativas a la información anticipada sobre los pasajeros (API),* elaboradas conjuntamente por la OACI, la OMA y la IATA. Las directrices sobre «mejores prácticas» tienen por objeto asistir a los Estados que tienen la intención de implantar programas API nacionales y ayudar a garantizar que los sistemas API estén armonizados a escala internacional.

En 2010 también se publicaron las *Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)* (Doc 9944). En resumen, estas directrices establecen medidas uniformes para que los Estados interesados transfieran información del PNR y utilicen los datos subsiguientes. Asimismo, asisten a los Estados a establecer los requisitos y procedimientos relativos a los datos.

Se finalizó la primera edición del *Manual de Facilitación* (Doc 9957) que, según lo previsto, se publicará en 2011. El Manual FAL contiene explicaciones detalladas de los SARPS del Anexo 9 desde una perspectiva histórica y actual. El Manual se diseñó para aumentar la conciencia con respecto a cuestiones y conceptos de facilitación del transporte aéreo, mediante el mejoramiento de los resultados de los programas FAL de los Estados y el aumento de la conformidad con el Anexo 9. Asimismo, este Manual sirve a los Estados y otros usuarios interesados como elemento de instrucción y referencia en la preparación y entrega de instrucción sobre los diversos aspectos de inmigración, salud, aduanas y cuarentena que se consideran en el Anexo 9.

### Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM)

Para el 1 de abril de 2010, más de 180 Estados emitían pasaportes de lectura mecánica (PLM) de conformidad con las especificaciones de la OACI, y otros cinco Estados habían cumplido para fines de año.

La Secretaría de la OACI siguió trabajando de cerca con el Grupo de trabajo sobre implantación y creación de capacidad (ICBWG) del Grupo técnico asesor sobre los documentos de viaje de lectura mecánica (TAG/MRTD) para identificar la necesidad de asistencia y actividades en apoyo del desarrollo de capacidad de DVLM. El objetivo principal de las iniciativas OACI/ICBWG en 2010 fue ayudar a los Estados en la implantación de sistemas para emitir PLM o pasaportes electrónicos. Además, se respaldaron las iniciativas de los Estados para abordar las vulnerabilidades de seguridad asociadas a las pruebas de identidad que se requieren para obtener dichos documentos de viaje (p. ej., certificados de nacimiento, tarjetas de identificación nacionales, entre otros). Asimismo, se prestó asistencia para la introducción de sistemas automatizados equipados con lectores de pasaportes, para la tramitación de migrantes.

Entre las actividades de desarrollo de capacidad y promoción que se emprendieron en 2010 se incluyeron:

— consultas técnicas y un seminario práctico sobre la expedición de pasaportes electrónicos, realizado conjuntamente con la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), en Uzbekistán;
— un seminario práctico sobre la seguridad de los documentos de viaje, realizado conjuntamente con la Organización de Estados Americanos y el Comité interamericano contra el terrorismo (OEA-CICTE), en Uruguay;
— consultas técnicas con la Organización Internacional de Policía Criminal (Interpol) para reforzar las actividades conjuntas relativas a la seguridad de los documentos de viaje;
— un seminario práctico para promover el Directorio de claves públicas (DCP) de la OACI, que se realizó conjuntamente con la OSCE y la Junta del DCP de la OACI, en Viena, para 53 Estados miembros de la OSCE;
— un seminario regional sobre DVLM y tecnología biométrica para los Estados de la Región Sudamérica (Uruguay);
— una misión de evaluación realizada conjuntamente con la OSCE y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), con respecto a la expedición, integridad y gestión de identidad de los pasaportes electrónicos, en Tayikistán; y
— un seminario regional sobre los DVLM, tecnología biométrica y normas de seguridad para los Estados de África y el Oriente Medio (Mozambique).

Además de la importancia que se dio a las actividades para desarrollar la capacidad en 2010, comprendidos los esfuerzos para obtener fondos de donantes para proyectos de desarrollo de capacidad, el programa de DVLM elaboró una estrategia para la instrucción y el ICBWG empezó a preparar módulos de instrucción en estrecha cooperación con Frontex, entidad de la Unión Europea encargada de control fronterizo.

En la Declaración sobre seguridad de la aviación se instó a los Estados miembros a promover la seguridad de los documentos de viaje y utilizar el Directorio de claves públicas de la OACI, conjuntamente con la información biométrica, para validar los documentos de viaje. En ella se pedía a los Estados que notificaran con regularidad a la Base de datos sobre documentos de viaje perdidos y robados de Interpol acerca de los pasaportes extraviados o robados, a fin de impedir el uso de tales documentos de viaje para actos de interferencia ilícita en la aviación civil. Asimismo, se instaba a los Estados a compartir las mejores prácticas y la información relativa a la seguridad de los documentos y detección de fraude.

Con la adopción de la Resolución A37-20: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo,* la Asamblea de la OACI pedía que el Grupo de trabajo sobre nuevas tecnologías (NTWG) del TAG/MRTD ampliara su programa de trabajo para incluir la elaboración de directrices sobre las pruebas de identidad requeridas para solicitar pasaportes. Otra actividad clave a la que se refería la resolución es la actualización de las especificaciones de PLM electrónicos y otros DVLM, atendiendo a los avances tecnológicos.

En 2010, el NTWG del TAG/MRTD continuó prestando asistencia a la Secretaría en la elaboración y mantenimiento de las especificaciones que figuran en los *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303), con la preparación de nuevas especificaciones para DVLM y la publicación de textos de orientación conexos. El Doc 9303 se actualizó periódicamente mediante suplementos (la Publicación 8, aprobada oficialmente por el TAG/MRTD en junio, actualizó todas las partes del documento). Tanto el Doc 9303 como el Suplemento actual pueden descargarse del sitio web DVLM de la OACI (www.icao.int/mrtd).

En noviembre, se celebró en Montreal el Simposio sobre DVLM que contó con 574 participantes de 73 Estados miembros y 10 organizaciones internacionales. La Interpol, el Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo de las Naciones Unidas (CTITF) y altos representantes de los Estados y diversas organizaciones internacionales y regionales hicieron presentaciones. El evento puso de relieve la función del programa de DVLM en la lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza.

Desde que se creó en marzo de 2007, el número de participantes en el Directorio de claves públicas (DCP) de la OACI ha aumentado a 23 Estados miembros, esperándose que otros ingresen.

## Auditorías de seguridad de la aviación

La Asamblea expresó su apoyo unánime a la continuación del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) como parte esencial de la recientemente adoptada Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación. El programa, iniciado en 2002, se centra actualmente en la capacidad de los Estados miembros de supervisar las actividades de seguridad de la aviación bajo su jurisdicción.

En 2010, los equipos de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI completaron 39 auditorías, lo cual incluyó las auditorías de 38 Estados y una Región Administrativa Especial (SAR). Para finales de año, se habían llevado a cabo 94 auditorías del segundo ciclo, así como una evaluación del sistema de inspección de la seguridad de la aviación de la Comisión Europea. En el gráfico 2.5.2 se ilustran los resultados de estas auditorías a escala mundial en relación con el cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación.

Se llevaron a cabo dos cursos de instrucción y certificación de auditores USAP durante el año, uno en la Región Asia/Pacífico y el otro en la Región Sudamérica.

En febrero, el Consejo aprobó una definición para el término «problema significativo de seguridad de la aviación» (SSeC) y el mecanismo conexo para abordar dichos SSeC oportunamente. Con posterioridad, el Consejo aprobó una enmienda consiguiente del modelo de Memorando de acuerdo (MoU) entre la OACI y los Estados con respecto a las auditorías de seguridad de la aviación, para reflejar el nuevo mecanismo.

Los Estados miembros y las organizaciones regionales siguen prestando a la OACI un apoyo valioso mediante la adscripción de expertos a largo o corto plazo para que participen en las actividades del USAP. En 2010, tres expertos de Estados Unidos, Francia y Suiza fueron cedidos a la OACI a largo plazo. Además, 37 Estados miembros y dos organizaciones regionales cedieron expertos a corto plazo para participar como miembros de equipos de auditorías USAP.

## Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) — Seguridad de la aviación

Atendiendo a la Resolución A37-17 de la Asamblea: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita,* la OACI sigue coordinando y facilitando la asistencia para los Estados que necesitan mejorar su vigilancia de la seguridad de la aviación y la seguridad aeroportuaria según las constataciones de los informes USAP, y proporcionando instrucción normalizada de seguridad de la aviación. Estas actividades se desarrollan en el marco del Programa ISD — Seguridad de la aviación.

En 2010, además de las actividades de asistencia, el Programa ISD — Seguridad de la aviación promovió la cooperación a escala mundial y participó en la creación de organizaciones regionales de seguridad de la aviación. Asimismo, se emprendieron iniciativas para promover el intercambio de información de asistencia en seguridad de la aviación, más transparencia entre los Estados y la creación de asociaciones y alianzas con las partes interesadas en la seguridad de la aviación.

Se prestó asistencia a corto plazo a 12 Estados para la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17. Esta asistencia consistió en orientación para el desarrollo y ejecución de planes de medidas correctivas de los Estados, instrucción AVSEC en los países, y finalización de un ejercicio de gestión de crisis AVSEC.

En la Conferencia regional sobre seguridad de la aviación, que se celebró en Abuja en abril, las deliberaciones se centraron en el reforzamiento y la ejecución del programa de trabajo de la Hoja de ruta para la seguridad de la aviación en África, iniciado en 2007. La Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) presentó una versión actualizada de la hoja de ruta, en la cual se incorpora ahora el programa de trabajo de seguridad de la aviación de la CAFAC para el próximo trienio. Esto incluye la elaboración de diversos programas AVSEC, con énfasis en las necesidades de instrucción y equipo.

En mayo, se realizó un seminario regional en Puerto España con el objetivo de promover el desarrollo sostenible de la seguridad de la aviación y alentar el intercambio de opiniones sobre los acontecimientos en las Regiones Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) y Sudamérica (SAM), comprendida la cooperación interregional entre Estados. El resultado del seminario se presentó a los participantes de la reunión regional NACC/SAM del Grupo de seguridad de la aviación y facilitación (AVSEC/FAL/RG).

En octubre, la OACI y el Gobierno del Canadá firmaron un acuerdo de becas en el marco del Programa de desarrollo de la capacidad contra el terrorismo para continuar con la tercera fase del Programa OACI/Canadá de Capacitación sobre Seguridad de la Aviación.

El programa de cooperación regional para las Américas ayuda a los Estados de NACC y SAM a mejorar los sistemas de seguridad de la aviación y a aplicar los SARPS del Anexo 9 y del Anexo 17 en el curso del trienio 2011 - 2013.

La instrucción AVSEC sigue siendo un elemento importante en las actividades del Programa ISD — Seguridad de la aviación, lo que incluye la elaboración y mantenimiento de material de instrucción y la supervisión y apoyo de los 20 centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) en todo el mundo. Dos de estos ASTC, en Toulouse y Seúl, se añadieron a la red en 2010 y empezarán a funcionar en 2011.

Se realizaron 29 cursos y seminarios prácticos patrocinados por la OACI en el marco de la red ASTC en 2010; entre ellos se incluyó el curso de seguridad de la carga y el curso de inspectores nacionales (NIC), además de seminarios prácticos sobre el programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil (NCASTP), el programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil (NCASQCP), el Programa de certificación del personal de inspección (SCP) y el programa de seguridad del aeropuerto (ASP). Un total de 530 especialistas AVSEC participaron en los cursos y seminarios prácticos.

Se ofrecieron para la venta siete conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación AVSEC (ASTP): básico, carga, gestión de crisis, ejercicios, instructores, gestión e inspectores nacionales. En 2010, se actualizaron los ASTP de gestión de crisis y ejercicios, completándose así la actualización de toda la serie ASTP en el trienio de 2008-2010. Además, se facilitó material acerca de cinco temas para seminarios prácticos para su presentación mediante la red ASTC y directamente a los Estados. Un nuevo seminario práctico sobre asistencia titulado «Análisis de amenazas y gestión de riesgos» se estaba finalizando al terminar el año.

En respuesta a la demanda creciente de instrucción AVSEC, se realizaron tres cursos de certificación de instructores en 2010. Un total de 31 instructores de todas las regiones recibieron su certificación, elevando así el total mundial a 178 instructores AVSEC certificados, que imparten enseñanza principalmente en el marco de la red ASTC.

Con la idea de aumentar el profesionalismo en el entorno AVSEC en todo el mundo, la OACI sigue respaldando el curso de gestión profesional (PMC), programa predominantemente basado en la web que aplica un innovador enfoque de sala de clase en línea desarrollado en colaboración con la John Molson School of Business de la Universidad Concordia, en Montreal. El PMC proporciona al personal de gestión AVSEC nuevas competencias de gestión y una mejor comprensión de la aplicación de los SARPS del Anexo 17 al Convenio de Chicago y el *Manual de seguridad de la aviación* de la OACI, y promueve la cooperación dentro y entre las entidades regionales. Para noviembre de 2010, un total de 317 participantes en representación de 75 Estados habían obtenido el certificado PMC, en comparación con 227 graduados de 59 Estados en noviembre de 2009.

### Reestructuración de la Secretaría

Las diversas actividades de seguridad de la aviación de la OACI se fusionaron en la recientemente creada Subdirección de seguridad de la aviación, de la Dirección de transporte aéreo, bajo la autoridad del titular del nuevo cargo de Jefe de la subdirección AVSEC, para reforzar el énfasis en la seguridad de la aviación, mejorar la coordinación de las actividades relacionadas con AVSEC y aumentar la eficacia de los esfuerzos de la Organización por mejorar la seguridad de la aviación a escala mundial. La nueva Subdirección consta de tres secciones que se dedican principalmente a la elaboración de políticas, auditorías de seguridad de la aviación y actividades de asistencia, respectivamente.

### Proyectos y actividades de cooperación técnica

En 2010, un total de 21 proyectos nacionales y dos proyectos regionales de cooperación técnica ayudaron activamente a las administraciones de aviación civil y aeropuertos internacionales a mejorar sus sistemas de seguridad. Los logros principales en ese período incluyeron:

***Región Asia y Pacífico (APAC)***

— asistencia continua a 23 Estados y Regiones Administrativas Especiales en el ámbito de la seguridad de la aviación mediante el Programa cooperativo de seguridad de la aviación para Asia y el Pacífico (CASP-AP).

***Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)***

— evaluación de la seguridad aeroportuaria en un Estado; y
— adquisición de sistemas de seguridad aeroportuaria en tres Estados.

***Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)***

— evaluación de la seguridad aeroportuaria en dos Estados; y
— adquisición de equipo de seguridad aeroportuaria para un Estado.

## 2.5.3. Protección del medio ambiente

***Objetivo estratégico C***

*Minimizar los efectos perjudiciales para el medio ambiente de las actividades de la aviación civil mundial, particularmente el ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves, mediante las siguientes medidas:*

*Elaborar, adoptar y promover medidas nuevas o enmendadas para:*

— *limitar o reducir el número de personas afectadas por niveles significativos de ruido de aeronaves;*
— *limitar o reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en la calidad del aire local; y*
— *limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial.*

*Cooperar con otros órganos internacionales, en particular con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) en la labor relativa a la contribución de la aviación al cambio climático mundial.*

El 2010 fue un año crucial para la OACI en cuanto al ejercicio de su liderazgo mundial en cuestiones del medio ambiente y la aviación internacional, particularmente en relación con el cambio climático.

**Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP)**

En febrero, se celebró la octava reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/8) de la OACI, cuyo propósito fue elaborar más a fondo las diversas medidas técnicas para reducir y limitar el impacto de la aviación en el medio ambiente y establecer prioridades para el trienio siguiente. Se elaboraron normas, políticas y textos de orientación sobre las medidas relacionadas con el ruido y emisiones de los motores de las aeronaves, centrándose en mejoras tecnológicas, procedimientos operacionales, gestión eficiente del tránsito aéreo, la debida planificación de los aeropuertos y utilización de los terrenos, y el uso de opciones basadas en criterios de mercado.

La reunión CAEP/8 formuló 19 recomendaciones que incluyen dos propuestas de enmienda del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente,* Volúmenes I y II. Los cambios propuestos en relación con el Anexo 16, Volumen I, fueron de carácter detallado y técnico para actualizar y mejorar los procedimientos de homologación, en tanto que las enmiendas del Volumen II incluyeron, dentro de una amplia gama de actualizaciones técnicas, una nueva norma sobre las emisiones de óxidos de nitrógeno ($NO_x$). La norma propuesta aumenta la rigurosidad de la norma vigente de la CAEP/6 en hasta un 15%, con efecto a partir del 1 de enero de 2014 y fija el 31 de diciembre de 2012 como fecha límite para la interrupción de la producción de los motores de aeronaves que no cumplan la norma actual sobre $NO_x$ de la CAEP/6.

La CAEP/8 actualizó su evaluación de las repercusiones presentes y futuras del ruido y las emisiones de motores de las aeronaves y la interrelación del ruido, las emisiones que afectan a la calidad del aire local y las que afectan al clima mundial, basándose en evaluaciones que utilizan un pronóstico sin restricciones en que no se consideró la utilización de los combustibles alternativos. En términos absolutos, se prevé que aumentará la población mundial total expuesta al ruido de las aeronaves y el total mundial de emisiones de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local y del clima mundial. Sin embargo, según lo previsto, las huellas del ruido y las emisiones de la aviación crecerán a un ritmo más lento que la demanda de viajes aéreos, y se espera que la eficiencia mejore en función de cada vuelo.

La primera reunión del Grupo directivo como preparativo para la reunión CAEP/9 se celebró en Toulouse, en noviembre. Los temas clave incluyeron el examen del progreso en la elaboración de una norma sobre emisiones de dióxido de carbono ($CO_2$) y una actualización del resultado del 37º período de sesiones de la Asamblea y las posibles tareas resultantes. Además, se proporcionó a los grupos de trabajo técnicos orientación acerca de todas las tareas en curso. El desafío principal para la CAEP/9 es avanzar en paralelo con respecto a tareas de alta prioridad, que incluyen la elaboración de una norma sobre las emisiones de $CO_2$, los requisitos de certificación para la materia particulada, y la finalización de los estudios que examinan la necesidad de normas más estrictas en cuanto al ruido.

## Coloquio sobre el medio ambiente

En mayo, la OACI convocó su tercer Coloquio sobre el medio ambiente para examinar antes de la Asamblea las últimas evaluaciones sobre las emisiones de la aviación y destacar posibles soluciones frente a su impacto ambiental. El primer día, mediante una guía interactiva, los participantes se familiarizaron con el vocabulario y los conceptos que se utilizan en la descripción, medición, regulación y gestión de los gases de efecto invernadero (GEI) de la aviación. El Coloquio consideró también los acontecimientos clave resultantes de la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático de la OACI celebrada en 2009, la Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos (que tuvo lugar a finales de 2009), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el cambio climático de 2009 (Cumbre de Copenhague), que incluyó la 15ª Conferencia de las Partes (COP 15) en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), y la CAEP/8. El evento atrajo a participantes de todas las regiones, entre los que se incluyeron representantes de los Estados miembros, organizaciones internacionales, la industria de la aviación e instituciones académicas y de investigación.

## Enmiendas del Anexo 16, Volúmenes I y II

En junio, tras un examen preliminar del proyecto de enmienda realizado por la Comisión de Aeronavegación (ANC), se distribuyeron comunicaciones a los Estados con los cambios propuestos del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente,* Volúmenes I y II. En noviembre, la ANC examinó los comentarios de los Estados en relación con los cambios propuestos. Si el Consejo aprueba estos cambios, se prevé que las nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) sean aplicables en noviembre de 2011.

## La Asamblea de la OACI

Las cuestiones del medio ambiente ocuparon un lugar prominente en el orden del día del 37º período de sesiones de la Asamblea. Los Estados miembros examinaron y respaldaron la labor realizada por la OACI con respecto al ruido de y la calidad del aire local, y adoptaron una resolución sobre estos aspectos las aeronaves de la protección del medio ambiente y la aviación, la Resolución A37-18: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local.*

Teniendo en cuenta los diferentes puntos de vista sobre la cuestión de la aviación internacional y el cambio climático, se estableció un grupo oficioso con una representación geográfica adecuada para redactar la resolución correspondiente. Los participantes debatieron a fondo en un espíritu de cooperación y eliminaron la brecha existente entre la mayoría de los puntos de vista divergentes, permitiendo a la Asamblea adoptar la Resolución A37-19: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático.*

La Asamblea pidió que el Consejo tratara de abordar las cuestiones pendientes destacadas en la Resolución A37-19, entre ellas, las reservas expresadas por algunos Estados con respecto a la meta mundial a la que se aspira a mediano plazo y las medidas basadas en criterios de mercado, comprendida la disposición *de minimis*. Además, se pidió al Consejo ayudar a los Estados a elaborar sus planes de acción con respecto al medio ambiente y se le instó a fomentar el avance en el desarrollo de los combustibles alternativos para la aviación.

La Resolución A37-19 reflejó la determinación colectiva de los Estados miembros de la OACI de seguir contribuyendo en las iniciativas mundiales para abordar el cambio climático.

## Informe de la OACI sobre el medio ambiente

En septiembre, la OACI publicó su segundo Informe sobre el medio ambiente, que se centró en la aviación y el cambio climático. Este documento, que constituye una referencia autorizada, proporciona una relación completa de la labor del CAEP, incluyendo una síntesis de las principales novedades dimanantes de la reunión CAEP/8, y sirve para reconocer y difundir el trabajo de los expertos del CAEP, la industria de la aviación y el ámbito académico. En el último informe se presentaron nuevos temas y se proporcionó información sobre la contribución de la aviación al cambio climático, las mejoras en la tecnología de aeronaves, las medidas operacionales, los instrumentos económicos, el desarrollo de los combustibles alternativos y la cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas.

El Informe sobre el medio ambiente de 2010 se actualizó para incorporar los resultados de la Asamblea y está disponible en la página web de la OACI.

## Cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas

La labor de la OACI en el ámbito de la protección del medio ambiente y, en particular, las actividades relacionadas con el cambio climático, suponen la cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas, especialmente, la CMNUCC y sus grupos de trabajo. Durante el año, la OACI participó en las reuniones del Grupo de trabajo especial sobre los nuevos compromisos de las Partes del Anexo I del Protocolo de Kyoto (GTE-PK), el Grupo de trabajo especial sobre la cooperación a largo plazo en el marco de la Convención (GTE-CLP) y el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT).

La OACI también participó en la Conferencia sobre el cambio climático en Cancún en noviembre y diciembre, que incluyó otras reuniones, en particular la 16ª Conferencia de las Partes (COP 16) de la CMNUCC, el 33º período de sesiones del OSACT, el 15º período de sesiones del GTE-PK y el 13º período de sesiones del GTE-CLP. La OACI presentó un informe y una declaración al OSACT, destacando los logros del 37º período de sesiones de la Asamblea.

Durante la Conferencia de Cancún, la OACI y la Organización Marítima Internacional (OMI) promovieron la toma de conciencia con respecto a las iniciativas medioambientales relacionadas con el transporte, bajo el lema «Las emisiones del transporte internacional: soluciones globales para industrias globales». La participación de la OACI se centró en los logros del 37º período de sesiones de la Asamblea.

La OACI también estuvo representada en las reuniones del Grupo de gestión ambiental (GGA) de las Naciones Unidas, las reuniones de coordinación de la COP 16 realizadas por el Grupo de trabajo sobre el cambio climático del Comité de Alto Nivel sobre Programas (HLCP) de las Naciones Unidas, y las reuniones del grupo de expertos sobre medidas basadas en criterios de mercado para los envíos internacionales, de la OMI.

## Calculadora de emisiones carbono de la OACI

En virtud de un acuerdo firmado con el Grupo Amadeus, proveedor global de servicios de tecnología de la información para el sector de los viajes y el turismo, la OACI empezó a suministrar a Amadeus los datos de su calculadora de emisiones de carbono. Mediante el uso de este servicio, la base de clientes de Amadeus en todo el mundo puede calcular la huella de carbono asociada a los viajes por vía aérea.

La OACI continuó mejorando la calculadora, disponible en su sitio web desde el año 2008, mediante la actualización de la metodología que aplica los mejores datos disponibles de la industria para tener en cuenta factores como el tipo de aeronave, la ruta y la carga de pago. En agosto, se publicó una mejora de la Versión 3 de la metodología, y está disponible en el sitio web de la OACI.

## Inventario de carbono de la OACI e iniciativa de neutralidad climática

Como parte de la iniciativa de las Naciones Unidas para lograr la neutralidad climática en todo el sistema de las Naciones Unidas, la OACI actualizó su inventario de carbono en 2010 y calculó la huella de carbono de la Secretaría en 2009 utilizando la calculadora de emisiones de gases de efecto invernadero del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la calculadora de emisiones de carbono de la OACI. En total, la huella de carbono anual de la OACI se calcula en cerca de 5.000 toneladas métricas de $CO_2$ que, en su mayoría, corresponden a viajes aéreos del personal (45%) y consumo de electricidad (36%).

Un grupo de trabajo de las Naciones Unidas centrado en lograr la neutralidad climática propuso que todos los organismos de las Naciones Unidas preparen un Plan de reducción de emisiones (ERP) para el período 2011-2013 y que se ponga a disposición del público. Además, la Dependencia Común de Inspección de las Naciones Unidas emitió un informe, *Perfil ambiental de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas,* en el que se recomienda que los organismos de las Naciones adopten las prácticas de gestión típicas de un sistema de gestión ambiental (EMS). Se transmitieron a la Asamblea General de las Naciones Unidas y al Secretario General de las Naciones Unidas recomendaciones específicas para la presentación de informes sobre el avance de la Iniciativa de neutralidad climática.

## Actividades de divulgación e información al público

Se publicó material promocional para resaltar los logros de la OACI en el ámbito de la aviación y el medio ambiente, y las decisiones del 37º período de sesiones de la Asamblea en lo que respecta a la protección del medio ambiente. En el sitio web de la OACI se publicaron un nuevo vídeo, carteles y un folleto, que se utilizaron también para dar a conocer los logros de la OACI en la COP 16 (Conferencia de Cancún) en diciembre.

El sitio web de la Subdirección de medio ambiente fue objeto de cambios y mejoramientos considerables. Los temas destacados son el marco mundial para los combustibles alternativos para la aviación, la adaptación, la financiación, la calidad del aire local, las medidas basadas en criterios de mercado, la elaboración de modelos y bases de datos, el ruido de las aeronaves, las medidas operacionales, el programa de acción adoptado por la Reunión de alto Nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático, los resultados del 37º período de sesiones de la Asamblea y la Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas.

## Reestructuración de la Secretaría

En respuesta a la creciente importancia de las cuestiones medioambientales, en enero se creó la Subdirección de medio ambiente en la Dirección de transporte aéreo, a cargo del titular del nuevo puesto de Jefe de dicha Subdirección. La reestructuración permite a la OACI asignar con más eficacia recursos a las actividades relacionadas con el cambio climático y otros problemas ambientales como el ruido de los aeropuertos y la calidad del aire local.

### Apoyo voluntario a la labor de la OACI en relación con el medio ambiente

Francia e Italia siguieron apoyando la labor de la OACI en la esfera del medio ambiente con la adscripción de dos especialistas ambientales asociados y un Oficial subalterno del cuadro orgánico, respectivamente. El Programa del medio ambiente también se benefició con la cesión de tres pasantes de los Emiratos Árabes Unidos, Rumania, y Mujeres en la aviación internacional (OACI — Becas de instrucción).

### Proyectos y actividades de cooperación técnica

En 2010, se desarrollaron 11 proyectos de cooperación técnica nacionales relacionados con la protección del medio ambiente. Entre los principales logros durante el período se incluyó la realización de un Seminario internacional sobre protección del medio ambiente e infraestructura aeroportuaria y aeronáutica, con la participación de 17 Estados de la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM).

## 2.5.4. Eficiencia

### *Objetivo estratégico D*

*Aumentar la eficiencia de las operaciones de la aviación resolviendo los problemas que limitan el desarrollo eficiente de la aviación civil mundial mediante las siguientes medidas:*

- *Elaborar, coordinar y ejecutar planes de navegación aérea que reduzcan los costos unitarios operacionales, faciliten un mayor tráfico (tanto de personas como de mercancías), y optimicen el uso de las tecnologías existentes y emergentes.*
- *Estudiar las tendencias, coordinar la planificación y elaborar orientaciones para los Estados que coadyuven al desarrollo sostenible de la aviación civil internacional.*
- *Elaborar orientación, facilitar y ayudar a los Estados en el proceso de liberalización de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, con las debidas salvaguardias.*
- *Ayudar a los Estados a mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación mediante los programas de cooperación técnica.*

Las operaciones de la aviación deben ser tan eficientes como sea posible para responder al crecimiento de la industria y abordar los problemas del medio ambiente. En 2010 hubo acontecimientos que contribuyeron a la eficiencia del transporte aéreo al facilitar un incremento en el tráfico, reducir los costos operacionales o reducir el consumo de combustible y, por lo tanto, las emisiones.

### Plan mundial de navegación aérea

La OACI empezó a revisar el Plan mundial de navegación aérea (GANP), documento estratégico que se centra en la aplicación efectiva de un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM). El documento actualizado definirá paso a paso un conjunto de mejoras operacionales armonizadas a escala mundial que se coordinarán con los Estados mediante determinados eventos previstos para 2011 y 2012, reconociendo al mismo tiempo que el ritmo del desarrollo y aplicación en los diferentes Estados y regiones será diferente.

Con hojas de rutas que respaldan el concepto operacional de ATM mundial, el GANP revisado aportará un grado de certidumbre a las decisiones de inversión relacionadas con infraestructura, equipamiento y aprobación de la reglamentación que requieren los Estados, los proveedores de servicios de navegación aérea, los aeródromos y los explotadores de aeronaves. El GANP identificará las pruebas operativas globales que puedan servir para validar las mejoras operacionales. Estas pruebas permitirán avanzar la elaboración de procedimientos y ayudar a los Estados participantes a satisfacer la demanda creciente del tránsito.

### Implantación de la navegación basada en la performance

Las actividades relacionadas con la navegación basada en la performance (PBN) se centraron principalmente en la ejecución y la OACI llevó a cabo la primera de una serie de visitas «Go-Team « a los Estados que necesitan asistencia en este sentido. Además, se realizaron seminarios prácticos de diseño de espacio aéreo PBN en cuatro regiones diferentes y se hicieron los preparativos para desarrollar un curso de aprobación operacional de PBN, de la OACI.

La OACI publicó un nuevo manual sobre las operaciones en descenso continuo. Se realizaron además dos seminarios prácticos relacionados con el *Manual de operaciones en descenso continuo (CDO)* (Doc 9931). Los descensos continuos con apoyo PBN tienen el potencial de reducir significativamente el consumo de combustible y, por lo tanto, pueden ser un factor importante en la reducción de emisiones de las aeronaves.

En apoyo de la tecnología del sistema de aumentación basado en satélites (SBAS), se enmendó la especificación de navegación para aproximaciones con performance de navegación requerida (RNP) a fin de incluir equipo SBAS y se informó a los Estados acerca de la enmienda mediante una comunicación.

El Programa de procedimientos de vuelo de la Región de Asia-Pacífico empezó a funcionar plenamente en 2010. En el marco del programa, se llevaron a cabo cursos de diseño de procedimientos PBN y los Estados iniciaron varios proyectos para la ejecución.

## Sistemas de navegación

La Enmienda 85 del Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas,* que entró en vigor el 18 de noviembre de 2010, contiene disposiciones nuevas que permiten operaciones de aproximación y aterrizaje de Categoría I con apoyo del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en áreas amplias sin radioayudas terrestres para la navegación adicionales.

La aplicación de la enmienda aporta beneficios significativos para la seguridad operacional y la eficiencia. Las mejoras serán evidentes, tanto a corto plazo, en ciertas áreas que funcionan con sistemas de aumentación basados en satélites, como a más largo plazo, a escala mundial cuando se cuente con constelaciones de satélites adicionales. Se prevé una nueva enmienda del Anexo 10 para reflejar la experiencia inicial adquirida en la implantación técnica en curso del sistema de aumentación basado en tierra del GNSS.

## Vigilancia del tránsito aéreo

Las nuevas disposiciones sobre el funcionamiento de los sistemas de multilateración, alternativa rentable para la vigilancia del tránsito aéreo, se incluyeron en la Enmienda 85 al Anexo 10 — *Telecomunicaciones Aeronáuticas.* El primer conjunto de disposiciones permite el desarrollo armonioso de aplicaciones de vigilancia de a bordo basadas en la vigilancia dependiente automática — radiodifusión (ADS-B In). La enmienda también incluyó una lógica anticolisión mejorada en las normas y métodos recomendados (SARPS) sobre el sistema anticolisión de a bordo (ACAS).

En apoyo de los nuevos sistemas de vigilancia, se concluyó el *Manual de vigilancia aeronáutica* (Doc 9924) y su publicación está prevista para 2011.

## Mínimas de separación

En un esfuerzo continuo por proporcionar a los controladores de tránsito aéreo y diseñadores del espacio aéreo más mínimas de separación específicas para navegación basada en la performance (PBN), en noviembre se incorporaron nuevos criterios de separación en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444). En concreto, la OACI introdujo mínimas de separación para las aeronaves con aprobación RNP que realizan operaciones en entornos en ruta y terminales.

## Información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo

La OACI elaboró un concepto de ATM para describir cómo la información de las aeronaves puede integrase con la información del sistema de tierra a fin de permitir operaciones basadas en la trayectoria. La información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo, conocida como FF-ICE, es necesaria para implantar el sistema ATM interfuncional, global y sin problemas de continuidad previsto por el Concepto operacional de ATM mundial y así cumplir con las expectativas de la comunidad de la aviación en cuanto a la actuación en áreas clave como la seguridad operacional y la previsibilidad. En 2011, la OACI invitará a los interesados a formular comentarios sobre el concepto.

## Cambios del plan de vuelo OACI

A partir de 2010, todas las regiones de la OACI estaban siguiendo un plan común para la aplicación de cambios en el plan de vuelo OACI. Por medio de una base de datos específica denominada Sistema de seguimiento de la aplicación de los planes de vuelo (FITS) se siguen las fechas límite. Además de recopilar información sobre el avance de los Estados miembros en la implantación del plan de vuelo, el FITS sirve de foro para la presentación de la documentación conexa y el debate.

Las eficiencias previstas se refieren principalmente a los perfiles de vuelo de las aeronaves. Después de la implantación de las modificaciones del plan de vuelo, las capacidades mejoradas de las aeronaves pueden ser comunicadas en la fase de planificación de vuelo al sistema de gestión del tránsito aéreo. Ello facilitará la asignación de perfiles de vuelo adecuados, así como la gestión del espacio aéreo.

## Cooperación cívico-militar

La Asamblea adoptó una resolución enmendada que se refiere, en parte, a la coordinación del tránsito aéreo civil y militar. En la Resolución A37-15: *Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea, Apéndice O,* se hizo hincapié en el compromiso de los Estados miembros en cuanto a mejorar la cooperación entre las autoridades civiles y militares con el objetivo de utilizar el espacio aéreo de manera más eficiente.

Con respecto a los textos de orientación, la OACI elaboró una circular titulada *Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo* (Cir 330). Asimismo, la Secretaría inició planes para la realización de seminarios prácticos regionales que fomentarán la toma de conciencia respecto de las cuestiones de coordinación civil y militar. Los cinco seminarios prácticos, que se presentarán con el apoyo de asociados civiles y militares, se llevarán a cabo en el período 2011-2013.

### Manual para los organismos regionales encargados de la vigilancia de la separación vertical mínima reducida (RVSM)

Para mejorar la coordinación entre los organismos regionales encargados de la vigilancia de las operaciones en el espacio aéreo donde se ha introducido la RVSM, la OACI finalizó la elaboración de un manual sobre la forma en que estos organismos pueden recopilar, analizar e intercambiar datos RVSM entre sí y con las autoridades de aviación civil. En el manual de los *Procedimientos y métodos operacionales para los organismos regionales de vigilancia en relación con el uso de una separación vertical mínima de 300 m (1000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive* (Doc 9937), también se definen las obligaciones y responsabilidades de los organismos regionales de vigilancia con respecto a las operaciones RVSM.

### Meteorología aeronáutica

En respuesta a la erupción del volcán Eyjafjallajökull en Islandia en abril de 2010 y la interrupción sin precedentes del tránsito aéreo causada por la extensa nube de cenizas volcánicas en las regiones de Europa y Atlántico septentrional, la OACI revisó y actualizó los planes de contingencia en caso de cenizas volcánicas para las regiones afectadas. La OACI también creó el Grupo especial internacional sobre cenizas volcánicas para elaborar un marco global de gestión de riesgos de seguridad operacional que permitirá determinar los niveles seguros de las operaciones en espacio aéreo contaminado con cenizas volcánicas. El grupo especial se ocupa de cuestiones de carácter multidisciplinario que incluyen gestión del tránsito aéreo, aeronavegabilidad, meteorología aeronáutica y ciencias de la atmósfera.

### Transición a la gestión de la información aeronáutica

Diversos logros ayudaron a alcanzar los objetivos establecidos en la hoja de ruta de la OACI para la transición de los servicios de información aeronáutica (AIS) a la gestión de la información aeronáutica (AIM), que se basa en datos digitales. Entre ellos, se incluyeron la adopción de SARPS nuevos o revisados en relación con el uso de automatización para intercambio de datos digitales, sistemas automatizados de información previa al vuelo, publicaciones electrónicas de información aeronáutica, sistemas de gestión de la calidad, datos electrónicos sobre terreno y obstáculos, y uso operacional de la Internet pública. Con la enmienda de estas disposiciones se marca el inicio de la Fase 2 de la transición, que se centra en el establecimiento de procesos basados en datos para la elaboración de productos AIS actuales.

### Desarrollo sostenible

Atendiendo al impacto de la aviación en el cambio climático, y en un esfuerzo por orientar mejor a los Estados en la ejecución de proyectos relacionados con el medio ambiente, la OACI empezó a desarrollar una herramienta que medirá los beneficios de las mejoras operacionales y apoyará la toma de decisiones. La herramienta del futuro ayudará a los Estados a verificar los beneficios en función del ahorro de combustible relacionado con cualquier mejora operacional prevista o nueva.

### Negociaciones de servicios aéreos

La OACI llevó a cabo la tercera Conferencia sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN/2010) en Montego Bay, Jamaica, con la asistencia de 195 delegados de 39 Estados y territorios, y representantes de dos organizaciones regionales. Durante los cuatro días de la ICAN/2010, se llevaron a cabo más de 200 reuniones bilaterales oficiales y oficiosas, lo que se tradujo en la concertación de más de 60 acuerdos y arreglos, incluidos los de «cielos abiertos».

Por primera vez, la OACI ofreció, antes de la conferencia, un seminario práctico sobre técnicas de negociación que atrajo a más de 50 participantes.

### Aspectos económicos de los aeropuertos, servicios de navegación aérea y pronosticación

En un simposio de la OACI sobre la financiación y la infraestructura de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, que se celebró en Maputo, Mozambique, en noviembre/diciembre, con el apoyo de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), se señaló la necesidad de mejorar la cooperación internacional en el ámbito de los servicios de navegación aérea, y se pidió a los Estados a hacer mejor uso de la orientación de la OACI y de los mecanismos de financiación de la infraestructura. Los debates se centraron en diversos mecanismos de financiación, y la OACI instó a los Estados para aplicar sus políticas en la esfera del transporte aéreo, en particular las relativas a derechos a los usuarios e impuestos, a fin de ayudar a los aeropuertos y servicios de navegación aérea en la obtención de fondos suficientes para el desarrollo de infraestructura.

En Kingston, Jamaica, y en la Oficina Asia y Pacífico de la OACI, en Bangkok, se celebraron reuniones para elaborar pronósticos de tráfico, las cuales se centraron en el volumen de pasajeros y movimientos de aeronaves para el futuro, en las respectivas regiones. Además, en la Oficina Oriente Medio de la OACI, en El Cairo, se llevó a cabo un seminario práctico regional sobre pronósticos de tráfico y planificación económica que brindó a los Estados de la región la oportunidad de adquirir experiencia práctica en la aplicación de métodos de pronosticación y la evaluación de problemas de planificación.

En el ámbito de la formación, se realizaron tres cursos sobre derechos impuestos a los usuarios, en el marco del Programa de acreditación profesional en gestión aeroportuaria (AMPAP) desarrollado conjuntamente por la OACI y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).

## Proyectos y actividades de cooperación técnica

En el año 2010, 79 proyectos de cooperación técnica nacionales y 16 regionales contribuyeron activamente a mejorar aún más la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo. Los principales logros durante el período incluyeron:

### *Región África y Océano Índico (AFI)*

— examen del diseño detallado de un aeropuerto internacional;
— preparación de un llamado a licitación para la construcción de una plataforma y calles de rodaje que conectan en un Estado;
— finalización de un estudio aeronáutico para establecer superficies limitadoras de obstáculos en un aeropuerto internacional; e
— instrucción a cinco controladores de tránsito aéreo (ATC) nacionales en un Estado.

### *Región Asia y Pacífico (APAC)*

— desarrollo de planes de acción para el suministro continuo de instalaciones y servicios meteorológicos aeronáuticos e instalaciones para ocho Estados;
— elaboración de manuales sobre explotadores y navegación basada en la performance (PBN) para dos Estados;
— preparación de llamado a licitación para servicios de la aviación nacional y recomendaciones al Ministro de aviación en un Estado;
— preparación de un estudio de viabilidad técnico-económica para un nuevo aeropuerto internacional en un Estado; y
— adquisición de un sistema radar primario y secundario, pistas de aeropuertos y sistemas de navegación aérea para dos Estados.

### *Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)*

— compra e instalación de 28 terminales de abertura muy pequeña (VSAT) en un Estado;
— iniciación de la segunda fase de la implantación de ocho sistemas radar en un Estado;
— desarrollo de los planes generales de dos aeropuertos nuevos en un Estado;
— diseño, construcción y mejora de caminos de acceso a la terminal de pasajeros de un aeropuerto internacional;
— trabajos civiles y eléctricos en aeropuertos de varios Estados;
— mantenimiento de un aeropuerto internacional y ampliación de una plataforma, construcción de una calle de rodaje, adquisición de túneles de embarque, radar primario de vigilancia y una torre de control de aeródromo;
— realización de un Seminario internacional sobre sistemas de automatización del control de tránsito aéreo con la participación de 13 países;
— estudios aeronáuticos y examen de los comentarios de la Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA), a fin de autorizar las operaciones nocturnas en un Estado;
— asistencia administrativa para otorgar 41 becas a candidatos de la región para un programa de maestría en aeropuertos, en un Estado;
— adquisición de sistemas de apoyo y equipo para aeropuertos, como barredoras de pistas, sistemas de control de las comunicaciones orales, pasarelas de embarque; y dos vehículos de ascenso/descenso para pasajeros discapacitados, para un Estado;
— arrendamiento de puestos de trabajo de vigilancia dependiente automática (ADS) y comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC) para un Estado;
— adquisición de un sistema de cartografía aérea digital para un Estado;
— adquisición de sistemas CNS/ATM, como sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS) de categoría III, sistemas de radiofaro omnidireccional VHF/equipo radiotelemétrico (VOR/DME) y piezas de repuesto de radares para dos Estados;
— adquisición de ayudas visuales para la navegación para un Estado;
— adjudicación del contrato para la adquisición, instalación y puesta en servicio de sistemas de manipulación de equipaje para un Estado.

### *Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)*

— funcionamiento y gestión del Organismo regional de vigilancia de Oriente Medio (RMA MID) con la participación de diez Estados;
— revisión de un plan general de aeropuertos para un Estado;
— revisión del diseño del edificio de la terminal en un aeropuerto internacional;
— revisión de los sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación existentes en varios aeropuertos en un Estado;
— estudio aeronáutico para determinar las superficies limitadoras de obstáculos en varios aeropuertos internacionales en un Estado;

— adquisición de un simulador de control de tránsito aéreo (ATC) para un Estado; y
— realización de tres seminarios sobre comunicaciones/navegación/vigilancia e instrucción acerca de líneas aéreas para la Comunidad de Estados Independientes (CEI).

## 2.5.5. Continuidad

### *Objetivo estratégico E*

*Identificar y manejar las amenazas para la continuidad de la navegación aérea mediante las siguientes medidas:*

— *Ayudar a los Estados a resolver los desacuerdos que creen impedimentos para la navegación aérea.*
— *Responder rápida y positivamente para atenuar los efectos de los sucesos naturales o humanos que puedan interrumpir la navegación aérea.*

*Cooperar con otras organizaciones internacionales para evitar la propagación de enfermedades por los viajeros aéreos.*

### Prevención de la propagación de enfermedades transmisibles

Mediante la adopción de la Resolución A37-13: *Prevención de la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos,* la Asamblea instó a los Estados miembros y organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional a colaborar en la elaboración de planes nacionales de preparación y unirse a la iniciativa de la OACI denominada Arreglos de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA). La Asamblea convino además en que CAPSCA debía incluirse en el programa regular de la Organización.

Al final del año, 42 Estados se habían sumado a CAPSCA y, en el marco del programa, se había prestado asistencia a 25 aeropuertos internacionales para que elaboraran sus planes de preparación. CAPSCA establece una asociación entre la OACI y la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Mundial del Turismo (OMT), la Oficina de Naciones Unidas para la Coordinación de Asuntos Humanitarios, la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA).

En 2010, CAPSCA recibió una cuarta subvención del Fondo central de las Naciones Unidas para la lucha contra la gripe (CFIA), lo que permite que en 2011 sus actividades se amplíen hasta Oriente Medio desde las regiones donde ya se han establecido (Asia/Pacífico, África y las Américas). Este fondo se terminará en 2012. Después de esa fecha se requerirá una nueva fuente de ingresos para garantizar la continuación de las actividades CAPSCA.

### Desinsectación no química de las aeronaves

Continúa la colaboración con la OMS en la elaboración de métodos de desinsectación de aeronaves más seguros y eficaces para los vuelos internacionales. En la Resolución A37-14: *Desinsectación no química de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales,* se alienta la elaboración de normas basadas en la performance y la consideración más a fondo de los métodos de desinsectación no química.

### Proyectos y actividades de cooperación técnica

En el año 2010, con 75 proyectos de cooperación técnica nacionales y 18 regionales se respaldó activamente la continuidad de las operaciones de la aviación en diversos países y regiones. Los principales logros durante el período fueron:

#### *Región África y Océano Índico (AFI)*

— evaluación de un Centro TRAINAIR antes de unirse a la Red TRAINAIR, y
— asistencia a dos Estados en el desarrollo del Plan de preparación contra pandemias.

#### *Región Asia y Pacífico (APAC)*

— realización de un seminario teórico/práctico sobre el tema de la planificación de la continuidad de las actividades de la aviación para Estados de la región;
— adopción de la metodología TRAINAIR Plus y creación de una dependencia de preparación de cursos en la Academia de aviación civil de un Estado;
— asistencia administrativa a los programas de instrucción en países en desarrollo en seis Estados para, entre otras cosas, otorgar becas a fin de que candidatos de países en desarrollo asistan a cursos impartidos en instituciones de capacitación en aviación civil en los Estados anfitriones; y
— prestación de asistencia a 13 Estados y Regiones Administrativas Especiales en el campo de la medicina aeronáutica a través de los Arreglos de cooperación para la prevención de la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos — Asia/Pacífico (CAPSCA-AP).

### *Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)*

— asistencia a seis Estados para fortalecer y modernizar sus autoridades de aviación civil, incluida la transición de control militar a civil;
— adopción de la metodología TRAINAIR para el centro de formación de un Estado, y
— apoyo a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil mediante numerosas actividades como capacitación en gestión administrativa, reuniones, seminarios, tramitación de becas y preparativos de viaje.

### *Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)*

— Asistencia a un Estado en la transición de control militar a civil de su personal nacional de aviación civil.

## 2.5.6. Imperio de la ley

### *Objetivo estratégico F*

*Elaborar y mantener actualizado el derecho aeronáutico internacional a la luz de las necesidades cambiantes de la comunidad de la aviación civil internacional, mediante las siguientes medidas:*

*Preparar instrumentos de derecho aeronáutico internacional en los que se fundamenten los Objetivos estratégicos de la OACI y proporcionar un foro para que los Estados negocien dichos instrumentos.*

*Alentar a los Estados a ratificar los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.*

*Prestar servicios para el registro de acuerdos aeronáuticos y desempeñar funciones de depositario de instrumentos de derecho aeronáutico internacional.*

*Proporcionar mecanismos para la solución de controversias relativas a la aviación civil.*

*Proporcionar a los Estados un modelo de legislación.*

En 2010, las actividades realizadas en el marco del programa de trabajo del Comité Jurídico abarcaron una amplia variedad de temas. Las novedades se destacan según su orden de prioridad.

### Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales

La Comisión preparatoria para el establecimiento del Fondo internacional celebró tres reuniones, la primera en Pretoria, del 25 al 27 de enero; la segunda en Londres, del 21 al 23 de junio; y la tercera en Singapur, del 7 al 10 de diciembre. En cumplimiento de su mandato, la Comisión abordó una amplia gama de cuestiones, entre ellas, el Reglamento del Fondo internacional; la Recomendación sobre el período y el monto de las contribuciones iniciales al Fondo; las Directrices para la indemnización; las Directrices sobre inversión; y las Directrices en caso de sucesos ocurridos en Estados no Partes.

El 37º período de sesiones de la Asamblea tomó nota del avance alcanzado e instó a los Estados y expertos pertinentes a participar en la labor de la Comisión preparatoria. También se instó a los Estados a propiciar la entrada en vigor de los dos convenios adoptados en 2009.

### Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales

La Conferencia diplomática sobre seguridad de la aviación, celebrada en Beijing del 30 de agosto al 10 de septiembre de 2010, adoptó el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing) y el Protocolo complementario *del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing). A la Conferencia asistieron representantes de 76 Estados y observadores de cuatro organizaciones internacionales.

El Convenio de Beijing modernizó el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* de 1971 y su Protocolo complementario de 1988 al tipificar como delito el acto de utilizar aeronaves civiles como armas y el de usar materiales peligrosos para atacar aeronaves u otros objetivos en tierra. El transporte ilícito de armas biológicas, químicas y nucleares y de material relacionado con las mismas ahora es punible. Los ataques cibernéticos a las instalaciones de navegación aérea también será motivo de responsabilidad penal. Para finales del año, 20 Estados habían firmado el Convenio.

El Protocolo de Beijing actualizó el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970) mediante la ampliación de su cobertura contra las diferentes formas de secuestros de aviones. Para finales del año, 22 Estados habían firmado el Protocolo.

Tanto el Convenio como el Protocolo prevén específicamente la responsabilidad penal de quienes dirigen y organizan un delito comprendido en los tratados. La amenaza de cometer un delito previsto en los tratados también puede ser motivo de responsabilidad penal cuando las circunstancias indican que la amenaza es verosímil. Bajo ciertas condiciones, el acuerdo o la contribución para cometer un delito, independientemente de que la infracción se haya cometido realmente o no, también puede ser punible. Los tratados actualizan las disposiciones para promover la cooperación entre los Estados en la lucha contra los actos ilícitos en la aviación civil, recalcando al mismo tiempo los derechos humanos y el trato justo de los sospechosos.

Atendiendo a la Resolución A37-23: *Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010,* el Consejo y la Secretaría empezaron a promover la ratificación de los instrumentos de Beijing.

En relación con otro asunto en el marco de esta cuestión, a finales de 2010 se reactivó el Grupo de estudio de la Secretaría sobre pasajeros insubordinados.

### Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)

En nombre del Consejo, en su carácter de Autoridad supervisora del Registro internacional, la Secretaría continuó siguiendo de cerca las operaciones del Registro para asegurarse de que funciona eficientemente y de conformidad con el Artículo 17 del Convenio de Ciudad del Cabo de 2001. El Consejo publicó su segundo informe a las Partes en el Convenio y Protocolo de Ciudad del Cabo sobre el desempeño de sus funciones como Autoridad supervisora y, en su 189ª período de sesiones, aprobó las modificaciones de las *Normas y Procedimientos para el Registro internacional* (Doc 9864). La cuarta edición de las Normas y Procedimientos para el Registro internacional se publicó en julio. Como resultado de la decisión del Consejo, de octubre de 2009, de renovar el nombramiento de Aviareto Ltd. como Registrador por un segundo período de cinco años a partir del 1 de marzo de 2011, se preparó un nuevo contrato con el Registrador.

### Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional

La Secretaría siguió adoptando las medidas administrativas necesarias para alentar la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico internacional, elaborando y difundiendo conjuntos de documentación para la ratificación y promoviendo la ratificación en diversas reuniones y seminarios. El Presidente del Consejo y el Secretario General, durante sus visitas a los Estados, recalcaron el tema de la ratificación En el 37º período de sesiones de la Asamblea, las sesiones del Consejo y la Conferencia diplomática sobre seguridad de la aviación de Beijing, se promovieron los tratados de derecho aeronáutico.

La Treaty Collection (Colección de tratados) en formato electrónico se mejoró aún más y su visibilidad se incrementó con un enlace en la página web de la OACI bajo el título «Most popular».

La Colección de tratados contiene las listas actualizadas de las Partes en los tratados de derecho aeronáutico; la condición de cada Estado con respecto a los tratados; una tabla compuesta de las Partes en los tratados y la condición de cada Estado; un registro cronológico de las actividades de depositario; y conjuntos de material administrativo para ayudar a los Estados a pasar a ser parte en los tratados de derecho aeronáutico. El Convenio y el Protocolo de Beijing adoptados el 10 de septiembre fueron las adiciones más recientes a la Colección de tratados, que se actualiza con cada actividad de depositario.

Junto con las recientemente añadidas Resoluciones de la Asamblea relativas a asuntos relacionados con la ratificación y la información y recomendaciones actuales y pertinentes, estos textos sustituyen a las comunicaciones a los Estados que divulgaban esta información dos veces al año.

### Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 bis

La Secretaría siguió activamente la evolución de este asunto. En este contexto, se proporcionó apoyo jurídico para la creación del marco necesario para la aplicación del Artículo 21 del Convenio con respecto a una base de datos de marcas de matrícula y propiedad de las aeronaves, y para un registro internacional de certificados de explotador de servicios aéreos.

### Consideración de la orientación sobre conflictos de intereses

La consideración de la orientación sobre conflictos de intereses se añadió al programa de trabajo a raíz de una propuesta formulada en el 37e período de sesiones de la Asamblea.

En este contexto, se sugirió que se consideraran los conflictos de intereses en tres áreas distintas: 1) intereses financieros en entidades financieras reglamentadas; 2) el traslado de personas de puestos en el gobierno a la industria y viceversa; y 3) la práctica de designar o adscribir personal para que lleve a cabo funciones de vigilancia en nombre de la Administración de aviación civil. El Comité Jurídico estudiará el asunto más a fondo y recomendará, de ser apropiado y necesario, la divulgación de textos de orientación.

### Proyectos y actividades de cooperación técnica

En 2010, se ejecutaron 15 proyectos nacionales y siete proyectos regionales de cooperación técnica en apoyo de actividades relacionadas con el derecho aeronáutico internacional. Los logros principales durante el período fueron los siguientes:

#### *Región África y Océano Índico (AFI)*

— elaboración de legislación básica de aviación civil para los Estados de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC); y
— elaboración de un conjunto de reglamentos de aviación civil nacional para un Estado.

#### *Región Asia y Pacífico (APAC)*

— revisión de la reglamentación y procedimientos para el cumplimiento de los SARPS para las Direcciones de aeropuertos, navegación aérea, aeronavegabilidad, operaciones y seguridad en un Estado.

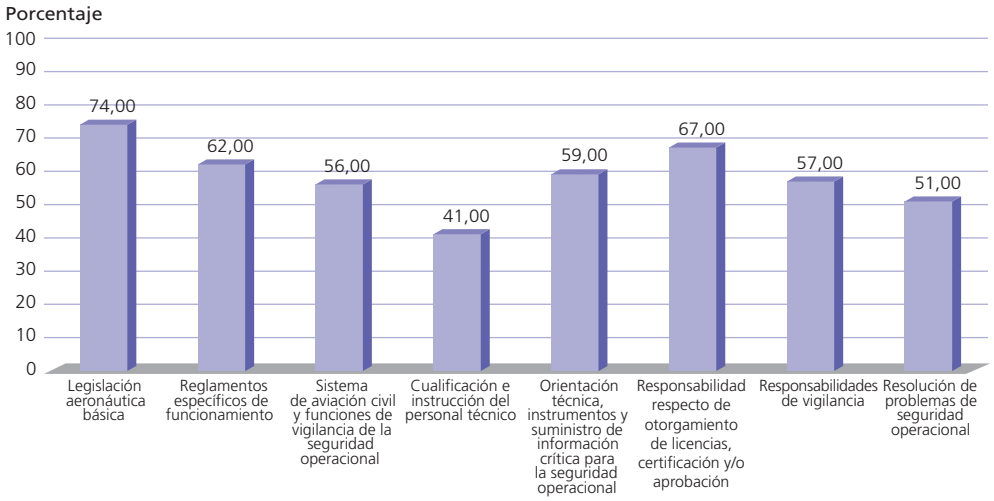
#### *Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)*

— evaluación del marco normativo de la aviación civil en un Estado.

#### *Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)*

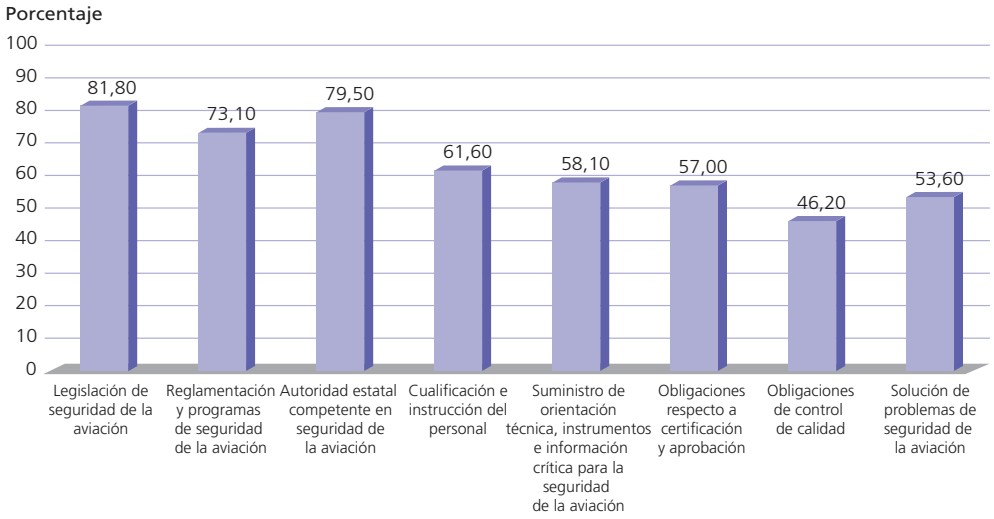
— examen y enmienda del Derecho aeronáutico en un Estado.

**Gráfico 2.5.1.** Seguridad operacional: Nivel de cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de vigilancia (*) (resultados de las auditorías a escala mundial a 31 de diciembre de 2010)




(*) Nivel medio de cumplimiento real de los elementos críticos basándose en los 177 Estados auditados = 59%
Fuente: OACI.

**Gráfico 2.5.2** Seguridad de la aviación: Grado de cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de vigilancia (*) (Resultado de las auditorías a escala mundial a 31 de diciembre de 2010)




(*) Nivel medio de cumplimiento real de los elementos críticos basándose en los 93 Estados auditados y una RAE = 63,9%
Fuente: OACI.

# 2

# El Marco Legislativo

# 1. El Marco Legislativo del transporte y las infraestructuras en el año 2010 y primer semestre de 2011

A continuación se comentan sucintamente las disposiciones propias del Departamento, así como las de carácter general señaladas en el Anexo Legislativo, durante el periodo de referencia, pudiendo destacarse los siguientes aspectos:

- Reforma del Tribunal Constitucional, Régimen Electoral
- Reestructuración de Departamentos Ministeriales.
- Legislación del contrato de transporte terrestre de mercancías, así como sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Normativa y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.
- Aprobación del Reglamento de Inspección aeronáutica.
- Regulación de la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan aeropuertos situados en territorio español.
- Regulación de la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo.

# 1.1. Normativa estatal

## 1.1.1. Generalidades

En este apartado hay que señalar la Ley Orgánica 1/2010, de 19 de febrero, de modificación de las leyes orgánicas del Tribunal Constitucional y del Poder Judicial, la Ley Orgánica 3/2010, de 10 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, y complementaria a la Ley para la ejecución en la Unión Europea de resoluciones judiciales de decomiso por la Comisión de infracciones penales, la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, la Ley 14/2010, de 5 de julio, sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España, la Ley Orgánica 7/2010, de 27 de octubre, de reforma de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de reintegración y amejoramiento del Régimen Foral de Navarra. (Corrección de errores BOE de 11-11-10), la Ley Orgánica 8/2010, de 4 de noviembre, de reforma de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, y de la Ley Orgánica 2/1979, de 3 de octubre, del Tribunal Constitucional, la Ley Orgánica 9/2010, de 22 de diciembre, por la que se autoriza la ratificación por España del Protocolo por el que se modifica el Protocolo sobre las disposiciones transitorias, anejo al Tratado de la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, firmado en Bruselas el 23 de junio de 2010, la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011, y la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino.

Asimismo citar el Real Decreto 1313/2010, de 20 de octubre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, el Real Decreto1611/2010, de 3 de diciembre, por el que se encomienda transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de control de tránsito aéreo atribuidos a la entidad pública empresarial AENA, y el Real Decreto 1713/2010, de 17 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 2066/2008, de 12 de diciembre, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012.

Igualmente destacar la Orden FOM/3386/2010, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías, la Orden FOM/677/2010, de 17 de marzo, por la que se crea la Sede Electrónica del Ministerio de Fomento, la Orden FOM/700/2010, de 26 de febrero, por la que se crea la Comisión de Coordinación de las Bibliotecas del Ministerio de Fomento y de los organismos y entidades vinculados al mismo, la Orden FOM/701/2010, de 26 de febrero, por la que se regulan la Comisión Asesora de Publicaciones y el Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento, la Orden EHA/1319/2010, de 18 de mayo, por la que se dictan las normas para la elaboración de los escenarios presupuestarios para el periodo 2011-2013, la Orden EHA/1320/2010, de 18 de mayo, por la que se dictan las normas para la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado para 2011, la Orden FOM/2226/2010, de 26 de julio, por la que se regulan el ámbito de actuación y las funciones de la Subdirección General de Inspección de Servicios y Obras del Ministerio de Fomento. (Corrección de errores BOE de 21-10-10), la Orden FOM/2574/2010, de 16 de septiembre, por la que se crea y regula el Registro Electrónico del Ministerio de Fomento, y la Orden FOM/3386/2010, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías.

Ya en el primer semestre del año 2011, resaltar la Ley Orgánica1/2011, de 28 de enero, de reforma del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de Extremadura, la Ley Orgánica 2/2011, de 28 de enero, por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, la Ley Orgánica 3/2011, de 28 de enero, por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, la Ley Orgánica 4/2011, de 11 de marzo, complementaria de la Ley de Economía Sostenible, por la que se modifican las Leyes Orgánicas 5/2002, de 19 de junio, de las Cualificaciones y de la Formación Profesional, 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, y 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, la Ley Orgánica 5/2011, de 20 de mayo, complementaria a la Ley 11/2011, de 20 de mayo, de reforma de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje y de regulación del arbitraje institucional en la Administración General del Estado para la modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, el Real Decreto-Ley 5/2011, de 29 de abril, de medidas para la regularización y control del empleo sumergido y fomento de la rehabilitación de viviendas, el Real Decreto 30/2011, de 14 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, el Real Decreto 582/2011, de 20 de abril, por el que se modifica el Estatuto del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, aprobado por Real Decreto 1136/2002, de 31 de octubre, el Real Decreto 751/2011, de 27 de mayo, por el que se aprueba la Instrucción de Acero Estructural (EAE), la Orden FOM/646/2011, de 10 de marzo, por la que se modifica la Orden VIV/1290/2009, de 20 de mayo, y se fija el volumen máximo de préstamos convenidos a conceder en el periodo 2011 por las entidades de crédito colaboradoras en la financiación del Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012, y la Orden FOM/1482/2011, de 12 de mayo, por la que se convoca el Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento correspondiente al año 2011.

### 1.1.2. Transporte terrestre e infraestructuras

En este apartado, cabe destacar la Ley 34/2010, de 5 de agosto, de modificación de las Leyes 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, y 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa para adaptación a la normativa comunitaria de las dos primeras, el Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, el Real Decreto 458/2010, de 16 de abril, por el que se modifica el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, el Real Decreto 918/2010, de 16 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, el Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general.

En cuanto a Ordenes Ministeriales, se puede incluir la Orden FOM/3615/2009, de 28 de diciembre, por la que se convoca para el año 2010 el otorgamiento de ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operen en el sector del transporte por carretera, la Orden FOM/3616/2009, de 28 de diciembre, por la que se convocan ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera, la Orden FOM/1477/2010, de 19 de mayo, por la que se otorgan las ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operan en el sector del transporte por carretera reguladas por la Orden FOM/3743/2004, de 28 de octubre, la Orden FOM/1958/2010, de 1 de julio, por la que se otorgan las ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad, reguladas por la Orden FOM/3218/2009, de 17 de noviembre, la Orden FOM/2209/2010, de 27 de julio, por la que se otorgan las ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera reguladas por la Orden FOM/3591/2008, de 27 de noviembre, la Orden FOM/2257/2010, de 2 de agosto, por la que se establece la fecha a partir de la que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias asumirá las competencias en materia de certificados de seguridad establecidas en el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, y la Orden FOM/2607/2010, de 1 de octubre, por la que se establecen los requisitos que deben cumplir los formadores que impartan los cursos de cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

Asimismo, señalar la Orden la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal. (Corrección de errores BOE de 11-02-2011), la Orden FOM/3191/2010, de 1 de diciembre, por la que se convocan ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operen en el sector del transporte por carretera, la Orden FOM/3192/2010, de 1 de diciembre, por la que se convocan ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad, la Orden FOM/3193/2010, de 1 de diciembre, por la que se convocan ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera, y la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

Por su interés, se señala la Resolución de 22 de marzo de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de marzo de 2010, por el que se adapta a la situación actual del transporte ferroviario el Reglamento (CE) nº 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros por ferrocarril, y la Resolución de 7 de enero de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2009, por el que se modifica la normativa establecida por Acuerdo del Consejo de Ministros de 12 de junio de 2009, reguladora de los préstamos previstos en el plan elaborado por el Ministerio de Fomento para la renovación del parque de autobuses y autocares, denominado Plan Vive Autobuses 2009-2010.

En el primer semestre del año 2011, cabe señalar el Real Decreto 103/2011, de 28 de enero, por el que se modifica el Estatuto de la entidad pública empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha, aprobado por Decreto 584/1974, de 21 de febrero, el Real Decreto 104/2011, de 28 de enero, por el que se modifica el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, el Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo, por el que se modifica el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, la Orden FOM/3478/2010, de 29 de diciembre, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera, la Orden FOM/1481/2011, de 17 de mayo, por la que se otorgan ayudas a las sociedades de garantía recíproca que

operan en el sector del transporte por carretera, así como el Instrumento de Adhesión de España al Protocolo Adicional al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), relativo a la carta de porte electrónica, hecho en Ginebra el 20 de febrero de 2008.

### 1.1.3. Transporte marítimo e infraestructuras

Por lo que se refiere al transporte marítimo, cabe destacar la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, el Real Decreto 2006/2009, de 23 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de motos náuticas, el Real Decreto 685/2010, de 20 de mayo, por el que se regula el otorgamiento de permiso temporal de navegación para determinadas embarcaciones de recreo, el Real Decreto 765/2010, de 11 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 1217/2002, de 22 de noviembre, por el que se determinan la composición y funciones de la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo, el Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, el Real Decreto 1592/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifica parcialmente el Estatuto General del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto, aprobado por el Real Decreto 797/2005, de 1 de julio, y el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

Igualmente se puede significar, la Orden FOM/188/2010, de 25 de enero, por la que se actualizan las condiciones técnicas del Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, en aplicación de la Directiva 96/98/CE, modificada por la Directiva 98/85/CE, la Orden FOM/189/2010, de 26 de enero, por la que se modifica la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de las embarcaciones de recreo, la Orden PRE/262/2010, de 5 de febrero, por la que se aprueban las normas reguladoras de las escalas de los buques de la Armada en los puertos de interés general, la Orden FOM/1128/2010, de 6 de abril, por la que se convocan subvenciones a las empresas navieras españolas para compensar parcialmente las inversiones realizadas en la implantación del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, para el ejercicio presupuestario de 2010, la Orden FOM/1876/2010, de 8 de julio, por la que se determinan para el año 2009 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias, y la Orden FOM/1877/2010, de 8 de julio, por la que se determinan para el año 2009 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias.

Ya en el primer semestre del año 2011, citar el Real Decreto 349/2011, de 11 de marzo, por el que se incrementa hasta el setenta por ciento la compensación máxima al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Islas Canarias, incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea aprobada en el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, el Real Decreto 350/2011, de 11 de marzo, por el que se incrementa hasta el setenta por ciento la compensación máxima al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Islas Canarias, no incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea aprobada en el Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo, el Real Decreto 457/2011, de 1 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, el Real Decreto 799/2011, de 10 de junio, por el que se establecen las obligaciones que incumben al Ministerio de Fomento en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación marina sobre buques españoles, el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos. (Corrección de errores BOE 06-07-2011), el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima, el Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, y la Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.

### 1.1.4. Transporte aéreo e infraestructuras

En el sector del transporte aéreo subrayar, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, el Real Decreto 1919/2009, de 11 de diciembre, por el que se regula la seguridad aeronáutica en las demostraciones aéreas civiles, el Real Decre-

to 1952/2009, de 18 de diciembre, por el que se adoptan requisitos relativos a las limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en aviones que realicen transporte aéreo comercial, el Real Decreto 629/2010, de 14 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, con el fin de modificar la composición de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, el Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo. (Corrección de errores BOE de 17-09-2010), el Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto, por el que se establecen normas de seguridad aeronáutica en relación con los tiempos de actividad y los requisitos de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo. (Corrección de errores BOE de 17-09-2010), el Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS). (Corrección de errores BOE de 14-12-2010), el Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre, por el que se declara el estado de alarma para la normalización del servicio público esencial del transporte aéreo, y el Real Decreto 1717/2010, de 17 de diciembre, por el que se prorroga el estado de alarma declarado por el Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre.

En cuanto a Ordenes Ministeriales, cabe citar la Orden FOM/3619/2009, de 26 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/3811/2004, de 4 de noviembre, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los helicópteros civiles, la Orden FOM/3717/2009, de 30 de diciembre, por la que se modifica parcialmente el anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas, la Orden FOM/389/2010, de 8 de febrero, de corrección de errores de la Orden FOM/3376/2009, de 26 de noviembre, por la que se modifica la Orden de 21 de marzo de 2000, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los aviones civiles, la Orden FOM/390/2010, de 8 de febrero, de corrección de errores de la Orden FOM/3619/2009, de 26 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/3811/2004, de 4 de noviembre, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los helicópteros civiles, la Orden FOM/896/2010, de 6 de abril, por la que se regula el requisito de competencia lingüística y su evaluación, la Orden FOM/2208/2010, de 30 de junio, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Pamplona, la Orden FOM/2220/2010, de 30 de junio, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Federico García Lorca Granada-Jaén, la Orden FOM/2384/2010, de 30 de junio, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Santander, y la Orden FOM/2385/2010, de 30 de junio, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Vigo, la Orden PRE/2462/2010, de 23 de septiembre, por la que se crea la Comisión Mixta para las servidumbres acústicas y el Plan de Acción del Aeropuerto de Barcelona.

De igual forma cabe añadir la Orden FOM/2189/2010, de 7 de julio, por la que se sustituye el anexo del Real Decreto 279/2007, de 23 de febrero, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por helicópteros civiles, la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento, y la Orden FOM/3352/2010, de 22 de diciembre, por la que se determinan los aeropuertos gestionados por la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea para la selección de nuevos proveedores civiles de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo.

En el primer semestre del año 2011, es de significar la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, el Real Decreto 28/2011, de 14 de enero, por el que se deroga el Real Decreto 1611/2010, de 3 de diciembre, por el que se encomienda transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de control de tránsito aéreo atribuidos a la entidad pública empresarial AENA, el Real Decreto 188/2011, de 18 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, el Real Decreto 105/2011, de 28 de enero, por el que se modifica el Estatuto de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, aprobado por Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, el Real Decreto 349/2011, de 11 de marzo, por el que se incrementa hasta el setenta por ciento la compensación máxima al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Islas Canarias, incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea aprobada en el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, el Real Decreto 350/2011, de 11 de marzo, por el que se incrementa hasta el setenta por ciento la compensación máxima al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Islas Canarias, no incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea aprobada en el Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo.

Asimismo cabe añadir, la Orden FOM/3414/2010, de 29 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Ibiza, la Orden ORDEN FOM/3415/2010, de 29 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Menorca, la Orden FOM/3416/2010, de 29 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Santiago, la Orden FOM/3417/2010,

de 29 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Valencia, la Orden FOM/214/2011, de 27 de enero, por la que se modifica el apartado quinto del anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas, la Orden FOM/1525/2011, de 7 de junio, por la que se acuerda el inicio del ejercicio efectivo de funciones y obligaciones en materia de gestión aeroportuaria por «Aena Aeropuertos, SA» y la Orden FOM/1608/2011, de 24 de mayo, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Córdoba.

### 1.1.5. Transporte por cable e infraestructuras

Cabe señalar la Resolución de 22 de marzo de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de marzo de 2010, por el que se determina la aplicación de lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del estado en las comunidades autónomas en materia de transportes por carretera y por cable, al servicio de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera de competencia estatal correspondiente.

## 1.2. Normativa de la Unión Europea

### 1.2.1. Generalidades

En el aspecto general cabe resaltar el Reglamento (UE) nº 265/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2010, por el que se modifica el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen y el Reglamento (CE) nº 562/2006 por lo que se refiere a la circulación de personas con visados de larga duración. (2010/L85). También son de interés la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. (2010/C83) y las Versiones consolidadas del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2010/C83).

En el primer semestre de 2011, cabe mencionar el Reglamento (UE) nº 183/2011 de la Comisión, de 22 de febrero de 2011, que modifica los anexos IV y VI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco). (2011/L53), el Reglamento (UE) nº 458/2011 de la Comisión, de 12 de mayo de 2011, relativo a los requisitos de homologación de tipo para los vehículos de motor y sus remolques en relación con la instalación de los neumáticos y por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados. (2011/L124), el Reglamento (UE) nº 459/2011 de la Comisión, de 12 de mayo de 2011, que modifica el anexo del Reglamento (CE) nº 631/2009, por el que se establecen las normas de desarrollo del anexo I del Reglamento (CE) nº 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública. (2011/L124), la Decisión de la Comisión, de 10 de febrero de 2011, que modifica la Decisión 2007/756/CE, por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos [notificada con el número C(2011) 665]. (2011/L43), y la Aprobación definitiva del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2011. (2011/L68). Corrección de errores «2011/L172» (30-06-2010).

### 1.2.2. Transporte terrestre e infraestructuras

En el campo del transporte terrestre, señalar el Reglamento (UE) nº 36/2010 de la Comisión de 3 de diciembre de 2009 sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2010/L13). (Corrección de errores «2010/L286» 04-11-2010), el Reglamento (UE) nº 202/2010 de la Comisión, de 10 de marzo de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 6/2003 de la Comisión, relativo a la difusión de estadísticas del transporte de mercancías por carretera. (2010/L61), el Reglamento (UE) nº 581/2010 de la Comisión, de 1 de julio de 2010, sobre los plazos máximos para transferir los datos pertinentes de las unidades instaladas en los vehículos y de las tarjetas de conductor. (2010/C176), el Reglamento (UE) nº 817/2010 de la Comisión, de 16 de septiembre de 2010, por el que se establecen disposiciones específicas de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1234/2007 del Consejo por lo que respecta a los requisitos para la concesión de restituciones por exportación en relación con el bienestar de los animales vivos de la especie bovina durante su transporte. (2010/L245), el Reglamento (UE) nº 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. (2010/L276), el Reglamento (UE) nº 1158/2010 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria. (2010/L326). (Corrección de errores 08-02-11), el Reglamento (UE) nº 1169/2010 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria. (2010/L327), el Reglamento (UE) nº 1213/2010 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2010, por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales sobre las empresas de transporte por carretera. (2010/L335).

En cuanto a las Directivas, cabe incluir la Directiva 2010/19/UE de la Comisión, de 9 de marzo de 2010, que modifica, para adaptarlas al progreso técnico en el ámbito de los sistemas antiproyección de determinadas categorías de vehículos de motor y sus remolques, la Directiva 91/226/CEE del Consejo y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2010/L72), la Directiva 2010/47/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad. (2010/L173), la Directiva 2010/48/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques. (2010/L173), la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del

transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte. (2010/L207), y la Directiva 2010/61/UE de la Comisión, de 2 de septiembre de 2010, por la que se adaptan por primera vez al progreso científico y técnico los anexos de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas. (2010/L233).

Igualmente destacar la Decisión de la Comisión, de 19 de octubre de 2009, que modifica las Decisiones 2006/679/CE y 2006/860/CE en lo que se refiere a las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas a subsistemas de los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad [notificada con el número C(2009) 7787]. (2010/L37), la Decisión de la Comisión, de 29 de octubre de 2009, sobre la adopción de parámetros básicos para los registros de licencias de conducción de trenes y los certificados complementarios previstos en la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2009) 8278]. (2010/L8), la Decisión de la Comisión, de 25 de marzo de 2010, por la que se autoriza a los Estados miembros a aprobar determinadas excepciones conforme a lo dispuesto en la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas [notificada con el número C(2010) 1610]. (2010/L83), la Decisión del Consejo, de 11 de marzo de 2010, relativa a la posición de la Unión Europea con respecto al proyecto de Decisión 1/2003 y al proyecto de Recomendación 1/2003 del Comité Conjunto creado en virtud del Acuerdo Interbús sobre el transporte discrecional internacional de viajeros en autocar y autobús. (2010/L138), la Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. (2010/ L204), y la Decisión de la Comisión, de 21 de octubre de 2010, por la que se modifican las Decisiones 2006/920/CE y 2008/231/CE en lo que se refiere a las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas al subsistema «Explotación y gestión del tráfico» de los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad [notificada con el número C(2010) 7179]. (2010/L280).

Por su interés cabe citar la Posición (UE) nº 2/2010 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. Adoptada por el Consejo el 22 de febrero de 2010. (2010/C114E), la Posición (UE) nº 4/2010 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004. Adoptada por el Consejo el 11 de marzo de 2010. (2010/C122E), y la Posición (UE) nº 11/2010 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de la directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte Adoptado por el Consejo el 10 de mayo de 2010. (2010/C203E).

En el primer semestre del año 2011, cabe indicar el Reglamento (UE) nº 11/2011 de la Comisión, de 7 de enero de 2011, por el que se modifican determinados reglamentos relativos a la clasificación de las mercancías en la nomenclatura combinada. (2011/l5), el Reglamento (UE) nº 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004. (2011/L55), el Reglamento (UE) nº 01/2011 de la Comisión, de 1 de marzo de 2011, sobre el modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario. (2011/L57), el Reglamento (UE) nº 445/2011 de la Comisión, de 10 de mayo de 2011, relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 653/2007 (1). (2011/L122), el Reglamento (UE) nº 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de 2011, relativa a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo. (2011/L123), el Reglamento (UE) nº 582/2011 de la Comisión, de 25 de mayo de 2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) nº 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y por el que se modifican los anexos I y II de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2011/L167), y la Directiva 2011/18/UE de la Comisión, de 1 de marzo de 2011, por la que se modifican los anexos II, V y VI de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad. (2011/L57).

Asimismo cabe añadir, la Decisión de la Comisión, de 14 de enero de 2011, por la que se autoriza a los Estados miembros a aprobar determinadas excepciones conforme a lo dispuesto en la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas [notificada con el número C(2010) 9724] (2011/L13), la Decisión de la Comisión, de 9 de marzo de 2011, sobre la publicación y gestión del documento de referencia mencionado en el artículo 27, apartado 4, de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad [notificada con el número C(2011) 1536]. (2011/L63), la Decisión de la Comisión, de 12 de mayo de 2011, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario transeuropeo convencional [notificada con el número C(2011) 3099]. (2011/L144), y la Recomendación de la Comisión, de 29 de marzo de 2011, relativa a la autorización de entrada en servicio de los subsistemas de carácter estructural y de los vehículos contemplados en la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2011/L95).

### 1.2.3. Transporte marítimo e infraestructuras

En este sector, citar el Reglamento (UE) nº 164/2010 de la Comisión de 25 de enero de 2010 relativo a las especificaciones técnicas de la información electrónica sobre los buques para la navegación interior mencionadas en el artículo 5 de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad. (2010/L57), el Reglamento (UE) nº 428/2010 de la Comisión, de 20 de mayo de 2010, que desarrolla el artículo 14 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las inspecciones ampliadas de buques. (2010/L125), el Reglamento (UE) nº 1090/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, por el que se modifica la Directiva 2009/42/CE, sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros. (2010/L325), y el Reglamento (UE) nº 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004. (2010/L334).

De igual forma interesa señalar la Directiva 2010/36/UE de la Comisión, de 1 de junio de 2010, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje. (2010/L162), y la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE. (2010/L283).

Asimismo, la Decisión de la Comisión, de 19 de marzo de 2010, relativa a las condiciones armonizadas de utilización del espectro radioeléctrico para los servicios de comunicaciones móviles a bordo de buques (servicios de MCV) en la Unión Europea [notificada con el número C(2010) 1644]. (2010/L72), la Decisión de la Comisión, de 14 de abril de 2010, por la que se modifica la Directiva 2009/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros. (2010/L94).

Por su interés, cabe señalar la Recomendación de la Comisión, de 11 de marzo de 2010, relativa a las medidas de autoprotección y de prevención de los actos de piratería marítima y los ataques a mano armada perpetrados contra los buques. (2010/L67), la Recomendación de la Comisión, de 19 de marzo de 2010, relativa a la autorización de los sistemas para los servicios de comunicaciones móviles a bordo de los buques (servicios de MCV). (2010/L72), y la Comunicación de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo (1)(Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la directiva). (2010/ L99).

En el primer semestre del año 2011, cabe señalar la Directiva 2011/15/UE de la Comisión, de 23 de febrero de 2011, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. (2011/L49), y la Comunicación de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo (2) Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la directiva). (2011/C62).

### 1.2.4. Transporte aéreo e infraestructuras

En este sector destaca el Reglamento (UE) nº 18/2010 de la Comisión, de 8 de enero de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las especificaciones de los programas nacionales de control de calidad en el campo de la seguridad de la aviación civil. (2010/L7), el Reglamento (UE) nº 127/2010 de la Comisión, de 5 de febrero de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas. (2010/L40), el Reglamento (UE) nº 133/2010 de la Comisión, de 4 de febrero de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 820/2008 por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L43), el Reglamento (UE) nº 134/2010 de la Comisión, de 9 de febrero de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 820/2008 por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L43), el Reglamento (UE) nº 185/2010 de la Comisión, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L55), el Reglamento (UE) nº 255/2010 de la Comisión, de 25 marzo de 2010, por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo. (2010/L80), el Reglamento (UE) nº 273/2010 de la Comisión, de 30 de marzo de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2010/L84), el Reglamento (UE) nº 285/2010 de la Comisión, de 6 de abril de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos. (2010/L87), el Reglamento (UE) nº 293/2010 de la Comisión, de 8 de abril de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 820/2008, por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L89), el Reglamento

(UE) nº 297/2010 de la Comisión, de 9 de abril de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 272/2009 que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil. (2010/L90), el Reglamento (UE) nº 357/2010 de la Comisión, de 23 de abril de 2010, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L105), el Reglamento (UE) nº 358/2010 de la Comisión, de 23 de abril de 2010, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L105), y el Reglamento (UE) nº 573/2010 de la Comisión, de 30 de junio de 2010, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L166).

Asimismo, es de subrayar el Reglamento (UE) nº 590/2010 de la Comisión, de 5 de julio de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2010/L170), el Reglamento (UE) nº 606/2010 de la Comisión, de 9 de julio de 2010, relativo a la aprobación de un instrumento simplificado elaborado por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) para calcular el consumo de combustible de algunos operadores de aeronaves que son pequeños emisores. (2010/L175), el Reglamento (UE) nº 691/2010 de la Comisión, de 29 de julio de 2010, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red y que modifica el Reglamento (CE) nº 2096/2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea. (2010/L201), el Reglamento (UE) nº 791/2010 de la Comisión, de 6 de septiembre de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2010/L237), el Reglamento (UE) nº 962/2010 de la Comisión, de 26 de octubre de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas. (2010/L281), el Reglamento (UE) nº 983/2010 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2010, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L286), el Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE. (2010/L295), el Reglamento (UE) nº 1071/2010 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2010/L306), y el Reglamento (UE) nº 1191/2010 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 1794/2006 por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea. (2010/L333).

También interesa señalar la Publicación de decisiones de los Estados miembros de concesión, suspensión o revocación de licencias de explotación de conformidad con el artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida). (2010/C23), la Decisión del Consejo, de 30 de marzo de 2009, relativa a la firma y aplicación provisional del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2010/L56), el Programa para el futuro sostenible de la aviación general y de negocios, Resolución del Parlamento Europeo, de 3 de febrero de 2009, sobre un programa para el futuro sostenible de la aviación general y de negocios (2008/2134(INI)) (2010/C67E), la Decisión del Consejo, de 10 de mayo de 2010, sobre la celebración de un memorándum de cooperación entre la Organización de Aviación Civil Internacional y la Comunidad Europea sobre auditorías e inspecciones de la seguridad y asuntos relacionados. (2010/L129), el Procedimiento nacional para la asignación de derechos limitados de tráfico aéreo. (2010/C163), la Decisión del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea, reunidos en el seno del Consejo, de 24 de junio de 2010, sobre la firma y la aplicación provisional del Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América, por una parte, y la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por otra. (2010/L223), y la Comunicación de la Comisión sobre la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (1) Publicación de títulos y referencias de especificaciones comunitarias según lo previsto en el Reglamento). (2010/C330).

En el primer semestre del año 2011, subrayar el Reglamento (UE) nº 176/2011 de la Comisión, de 24 de febrero de 2011, sobre la información previa que debe facilitarse con miras al establecimiento y la modificación de un bloque funcional de espacio aéreo. (2011/L51), el Reglamento (UE) nº 334/2011 de la Comisión, de 7 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2011/L94), el Reglamento de Ejecución (UE) nº 390/2011 de la Comisión, de 19 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2011/L104), el Reglamento (UE) nº 394/2011 de la Comisión, de 20 de

abril de 2011, que modifica el Reglamento (CE) nº 748/2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador, por lo que se refiere a la ampliación del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE a los países EEE-AELC. (2011/L107), la Decisión del Consejo, de 25 de mayo de 2010, relativa a la firma del Acuerdo sobre determinados aspectos de los servicios aéreos entre la Unión Europea y los Estados Unidos Mexicanos. (2011/L38), la Decisión de la Comisión, de 21 de febrero de 2011, que establece los objetivos de rendimiento y los umbrales de alerta para toda la Unión Europea en lo que respecta a la prestación de servicios de navegación aérea durante los años 2012 a 2014. (2011/L48), la Decisión de la Comisión, de 7 de marzo de 2011, sobre las emisiones históricas del sector de la aviación, con arreglo al artículo 3 quater, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad [notificada con el número C (2011) 1328]. (2011/L61), y la Publicación de decisiones de los Estados miembros de concesión, suspensión o revocación de licencias de explotación de conformidad con el artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. (2011/C142).

# 2. Anexos legislativos

## 2.1. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2010

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | **1. Generalidades** |
| 12-02-10 | RESOLUCIÓN de 21 de enero de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica la Adenda al Convenio marco con el Gobierno de Cantabria, para la realización del Plan Nacional de actualización de las delimitaciones territoriales. |
| 12-02-10 | RESOLUCIÓN de 12 de enero de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Acuerdo filial de colaboración con la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial, para realizar una prueba piloto para el mantenimiento y la actualización de la información cartográfica contenida en la base de datos Cartociudad. |
| 12-02-10 | RESOLUCIÓN de 12 de enero de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio específico de colaboración con la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, para la realización de una prueba piloto de armonización de la base topográfica nacional BTN25 y el MAPA-CYL5. |
| 20-02-10 | LEY ORGÁNICA 1/2010, de 19 de febrero, de modificación de las leyes orgánicas del Tribunal Constitucional y del Poder Judicial. |
| 27-02-10 | RESOLUCIÓN de 29 de enero de 2010, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, sobre delegación de competencias. |
| 04-03-10 | LEY ORGÁNICA 2/2010, de 3 de marzo, de salud sexual y reproductiva y de la interrupción voluntaria del embarazo. |
| 11-03-10 | LEY ORGÁNICA 3/2010, de 10 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, y complementaria a la Ley para la ejecución en la Unión Europea de resoluciones judiciales de decomiso por la Comisión de infracciones penales. |
| 16-03-10 | RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2010, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se crea y regula el Registro Electrónico. |
| 18-03-10 | ORDEN FOM/672/2010, de 26 de febrero, por la que se actualiza la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento. (Corrección de errores BOE de 14-04-2010). |
| 19-03-10 | ORDEN FOM/677/2010, de 17 de marzo, por la que se crea la Sede Electrónica del Ministerio de Fomento. |
| 22-03-10 | RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2010, del Jurado del Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento, por la que se publica la concesión de dicho premio, correspondiente al año 2008. |
| 23-03-10 | ORDEN FOM/700/2010, de 26 de febrero, por la que se crea la Comisión de Coordinación de las Bibliotecas del Ministerio de Fomento y de los organismos y entidades vinculados al mismo. |
| 23-03-10 | ORDEN FOM/701/2010, de 26 de febrero, por la que se regulan la Comisión Asesora de Publicaciones y el Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 29-03-10 | ORDEN FOM/782/2010, de 24 de marzo, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de becas «Ministerio de Fomento-Fulbright». |
| 17-04-10 | ORDEN FOM/952/2010, de 14 de abril, por la que se convocan becas «Ministerio de Fomento-Fulbright» para el período 2010-2011. |
| 07-05-10 | ORDEN FOM/1172/2010, de 21 de abril, por la que se actualiza la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento. |
| 21-05-10 | ORDEN EHA/1319/2010, de 18 de mayo, por la que se dictan las normas para la elaboración de los escenarios presupuestarios para el periodo 2011-2013. |
| 21-05-10 | ORDEN EHA/1320/2010, de 18 de mayo, por la que se dictan las normas para la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado para 2011. |
| 21-05-10 | LEY ORGÁNICA 4/2010, de 20 de mayo, del Régimen disciplinario del Cuerpo Nacional de Policía. |
| 25-05-10 | ORDEN FOM/1354/2010, de 18 de mayo, por la que se modifica la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento. |
| 09-06-10 | RESOLUCIÓN de 14 de mayo de 2010, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se convocan becas de formación de personal investigador en actividades y materias de la competencia de dicho organismo. |
| 10-06-10 | RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2010, de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Consejería de Fomento de la Ciudad de Melilla, por el que la Ciudad Autónoma se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 10-06-10 | RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Consejería de Presidencia y Justicia de la Comunidad Autónoma de Cantabria, por el que la Comunidad Autónoma se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 10-06-10 | RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, por el que la Comunidad Autónoma se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 10-06-10 | RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, por el que la Comunidad Autónoma se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 10-06-10 | RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial de la Comunidad Autónoma de La Rioja, por el que la Comunidad Autónoma se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 10-06-10 | RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca de la Comunidad Autónoma del País Vasco, por el que la Comunidad Autónoma se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 10-06-10 | RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Consejería de Fomento de la Comunidad de Castilla y León, por el que la Comunidad Autónoma se integra en el sistema Cartográfico Nacional y se |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 10-06-10 | RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones de la Comunidad Foral de Navarra, por el que la Comunidad Foral de Navarra se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establece el marco conjunto de actuaciones en materia de cartografía, geodesia e información geográfica en base al Real Decreto 1545/2007, por el que se regula el Sistema Cartográfico Nacional. |
| 11-06-10 | RESOLUCIÓN de 14 de mayo de 2010, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se crea la Sede Electrónica en el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas. |
| 17-06-10 | RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2010, de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con el Departamento de Política Territorial, Justicia e Interior, de la Comunidad Autónoma de Aragón, por el que la Comunidad Autónoma se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 17-06-10 | RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2010, de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, de la Comunidad de Madrid, por el que la Comunidad de Madrid se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 17-06-10 | RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2010, de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, de la Comunitat Valenciana, por el que la Comunitat se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 19-06-10 | ORDEN FOM/1623/2010, de 16 de junio, por la que se aprueba la concesión de las becas en los Estados Unidos de América (Becas Ministerio de Fomento/Fulbright) para el curso académico 2010/2011. |
| 22-06-10 | RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias, por el que la Comunidad Autónoma se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 23-06-10 | LEY ORGÁNICA 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. |
| 06-07-10 | LEY 14/2010, de 5 de julio, sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España. |
| 19-07-10 | RESOLUCIÓN de 14 de mayo de 2010, del Centro de Estudios y de Experimentación de Obras Públicas, por la que se crean ficheros de datos de carácter personal. |
| 28-07-10 | LEY ORGÁNICA 6/2010, de 27 de julio, complementaria de la Ley 31/2010, de 27 de julio, sobre simplificación del intercambio de información e inteligencia entre los servicios de seguridad de los Estados miembros de la Unión Europea, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. |
| 09-08-10 | LEY 34/2010, de 5 de agosto, de modificación de las Leyes 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, y 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa para adaptación a la normativa comunitaria de las dos primeras. |
| 13-08-10 | ORDEN FOM/2226/2010, de 26 de julio, por la que se regulan el ámbito de actuación y las funciones de la Subdirección General de Inspección de Servicios y Obras del Ministerio de Fomento. (Corrección de errores BOE de 21-10-10) |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 16-08-10 | RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad de Madrid, por el que la Comunidad de Madrid se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 05-10-10 | ORDEN FOM/2574/2010, de 16 de septiembre, por la que se crea y regula el Registro Electrónico del Ministerio de Fomento. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2010, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 13 de septiembre de 2010, de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el que la Administración de la Junta de Andalucía y sus Entidades Instrumentales se integran en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 08-10-10 | Resolución de 8 de septiembre de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica la Adenda nº 2 al Convenio marco con la Comunidad Autónoma de Cantabria, para la realización del Plan Nacional de Actualización de las Delimitaciones Territoriales en Cantabria. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 13 de septiembre de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con el Instituto Cartográfico de Cataluña para la comercialización de productos cartográficos. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 23 de junio de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Galicia, por el que la Comunidad Autónoma se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 8 de septiembre de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para la realización de una prueba piloto de armonización de la base topográfica nacional BTN25 y la base topográfica a escala 1:5000 de la Región de Murcia. |
| 13-10-10 | RESOLUCIÓN de 8 de septiembre de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2009. |
| 21-10-10 | REAL DECRETO 1313/2010, de 20 de octubre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales. |
| 28-10-10 | LEY ORGÁNICA 7/2010, de 27 de octubre, de reforma de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de reintegración y amejoramiento del Régimen Foral de Navarra. (Corrección de errores BOE de 11-11-10). |
| 28-10-10 | RESOLUCIÓN de 27 de octubre de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se establecen los precios públicos aplicables al régimen de visitas públicas y de divulgación de las actividades científico-técnicas del Real Observatorio de Madrid. |
| 28-10-10 | RESOLUCIÓN de 27 de octubre de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica la encomienda de gestión al Centro Nacional de Información Geográfica para la gestión del régimen de visitas públicas y de divulgación de las actividades científico técnicas del Real Observatorio de Madrid. |
| 05-11-10 | LEY ORGÁNICA 8/2010, de 4 de noviembre, de reforma de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, y de la Ley Orgánica 2/1979, de 3 de octubre, del Tribunal Constitucional. |
| 16-11-10 | LEY 37/2010, de 15 de noviembre, por la que se crea la Oficina Presupuestaria de las Cortes Generales. |
| 01-12-10 | RESOLUCIÓN de 13 de octubre de 2010, de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Ciudad de Ceuta, por el que se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 02-12-10 | RESOLUCIÓN de 22 de octubre de 2010, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se publica la concesión de becas de formación de personal investigador en actividades y materias de la competencia del Organismo. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 15 de noviembre de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Extremadura, por el que se integra en el sistema cartográfico nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 15 de noviembre de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, por el que se integra en el sistema cartográfico nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 4 de noviembre de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con el Instituto Cartográfico Valenciano para la observación del territorio y la producción de información geográfica en el ámbito de la Comunitat Valenciana. |
| 18-12-10 | REAL DECRETO 1713/2010, de 17 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 2066/2008, de 12 de diciembre, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012. |
| 21-12-10 | RESOLUCIÓN de 28 de octubre de 2010, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se constituye la Mesa permanente de Contratación |
| 23-12-10 | LEY ORGÁNICA 9/2010, de 22 de diciembre, por la que se autoriza la ratificación por España del Protocolo por el que se modifica el Protocolo sobre las disposiciones transitorias, anejo al Tratado de la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, firmado en Bruselas el 23 de junio de 2010. |
| 23-12-10 | LEY 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011. |
| 30-12-10 | LEY 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino. |

## 2. Transporte terrestre e infraestructuras

| | |
|---|---|
| 07-01-10 | ORDEN FOM/3615/2009, de 28 de diciembre, por la que se convoca para el año 2010 el otorgamiento de ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operen en el sector del transporte por carretera. |
| 07-01-10 | ORDEN FOM/3616/2009, de 28 de diciembre, por la que se convocan ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera. |
| 22-01-10 | RESOLUCIÓN de 7 de enero de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2009, por el que se modifica la normativa establecida por Acuerdo del Consejo de Ministros de 12 de junio de 2009, reguladora de los préstamos previstos en el plan elaborado por el Ministerio de Fomento para la renovación del parque de autobuses y autocares, denominado Plan Vive Autobuses 2009-2010. |
| 27-01-10 | Entrada en vigor del Acuerdo entre el Reino de España y la República francesa referente a la creación de una comisión intergubernamental hispano-francesa para la supervisión de la construcción y explotación de la sección internacional del enlace ferroviario de alta velocidad «Sur Europa Atlántico», hecho en Madrid y París el 23 de enero y 8 de febrero de 2008. |
| 05-02-10 | RESOLUCIÓN de 13 de octubre de 2009, de la Presidencia de RENFE-Operadora, sobre delegación de competencias. |
| 15-02-10 | RESOLUCIÓN de 14 de enero de 2010, de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, por la que se publica el Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado y la Generalitat de Cataluña, por el que se determina la cuantía a transferir a ésta como consecuencia de la aplicación de lo establecido en el artículo 8 del Real Decreto-Ley 6/1999, de 16 de abril, correspondiente al ejercicio de 2008. |
| 25-02-10 | RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, por la que se encomienda al Admi- |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | nistrador de Infraestructuras Ferroviarias la construcción del tramo Olmedo-Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián-Ourense de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia. |
| 08-03-10 | REAL DECRETO 100/2010, de 5 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario. |
| 10-03-10 | REAL DECRETO 118/2010, de 5 de febrero, sobre cambio de titularidad de un tramo de la carretera estatal N-II a favor de la Generalitat de Cataluña, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado. |
| 15-03-10 | REAL DECRETO 189/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, S.A., para la modificación de la concesión de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, por la construcción, conservación y explotación del enlace de conexión de la carretera N-232 con la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, en Recajo. |
| 23-03-10 | RESOLUCIÓN de 23 de febrero de 2010, de la Presidencia de RENFE-Operadora, sobre delegación de competencias. |
| 25-03-10 | RESOLUCIÓN de 30 de diciembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, por la que se encomienda al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la ejecución de inversiones contempladas en el Contrato-Programa Administración General del Estado-ADIF 2007-2010 en la Red Ferroviaria de Interés General de titularidad del Estado. |
| 06-04-10 | RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 2010, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la actualización para el año 2010, del Documento de Declaración sobre la Red. |
| 15-04-10 | RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2010, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se convocan pruebas de constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transporte por carretera, a celebrar en la Comunidad Autónoma del País Vasco. |
| 19-04-10 | RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de marzo de 2010, por el que se determina la aplicación de lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del estado en las comunidades autónomas en materia de transportes por carretera y por cable, al servicio de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera de competencia estatal correspondiente a la línea Lanestosa-Bilbao. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 7 de abril de 2010, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se convocan exámenes para la obtención y renovación de los certificados de consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. |
| 29-04-10 | REAL DECRETO 458/2010, de 16 de abril, por el que se modifica el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre. |
| 01-05-10 | RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de marzo de 2010, por el que se adapta a la situación actual del transporte ferroviario el Reglamento (CE) nº 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros por ferrocarril. |
| 28-05-10 | RESOLUCIÓN 11 de mayo de 2010, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Convenio de colaboración, entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, para la construcción de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra. |
| 07-06-10 | ORDEN FOM/1477/2010, de 19 de mayo, por la que se otorgan las ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operan en el sector del transporte por carretera reguladas por la Orden FOM/3743/2004, de 28 de octubre |
| 14-06-10 | RESOLUCIÓN de 20 de mayo de 2010, de la Dirección General de Infraestructuras Ferro- |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | viarias, por la que se publica el Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en relación con determinadas actuaciones de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra. |
| 19-07-10 | ORDEN FOM/1958/2010, de 1 de julio, por la que se otorgan las ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad, reguladas por la Orden FOM/3218/2009, de 17 de noviembre. |
| 05-08-10 | REAL DECRETO 918/2010, de 16 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. |
| 05-08-10 | REAL DECRETO 919/2010, de 16 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. |
| 11-08-10 | ORDEN FOM/2209/2010, de 27 de julio, por la que se otorgan las ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera reguladas por la Orden FOM/3591/2008, de 27 de noviembre. |
| 23-08-10 | ORDEN FOM/2257/2010, de 2 de agosto, por la que se establece la fecha a partir de la que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias asumirá las competencias en materia de certificados de seguridad establecidas en el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. |
| 04-10-10 | RESOLUCIÓN de 14 de septiembre de 2010, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Tribunal y se señala el lugar, fecha y horas para la realización de los exámenes para la obtención y renovación de los certificados de consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, convocados por Resolución de 7 de abril de 2010. |
| 05-10-10 | RESOLUCIÓN de 2 de junio de 2010, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se crea la Sede Electrónica del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 29 de julio de 2010, de RENFE-Operadora, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 6 de septiembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Diputación General de Aragón, para la financiación del estudio de las actuaciones para garantizar la seguridad en el túnel de Canfranc. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 15 de septiembre de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se determina el Tribunal calificador y se publica la fecha, hora y lugar de realización de los ejercicios para la constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transporte por carretera a celebrar en la Comunidad Autónoma del País Vasco. |
| 08-10-10 | ORDEN FOM/2607/2010, de 1 de octubre, por la que se establecen los requisitos que deben cumplir los formadores que impartan los cursos de cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera. |
| 06-11-10 | REAL DECRETO 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general. |
| 09-11-10 | ORDEN FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal. (Corrección de errores BOE de 11-02-2011). |
| 29-11-10 | RESOLUCIÓN de 29 de octubre de 2010, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias. (BOE A-2010-18316). |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 29-11-10 | RESOLUCIÓN de 29 de octubre de 2010, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias. (BOE A-2010-18317). |
| 02-12-10 | RESOLUCIÓN de 13 de octubre de 2010, de Ferrocarriles de Vía Estrecha, por la que publican de las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 19 de noviembre de 2010, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Almería, ADIF y RENFE-Operadora para la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Almería. |
| 11-12-10 | ORDEN FOM/3191/2010, de 1 de diciembre, por la que se convocan ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operen en el sector del transporte por carretera. |
| 11-12-10 | ORDEN FOM/3192/2010, de 1 de diciembre, por la que se convocan ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad. |
| 11-12-10 | ORDEN FOM/3193/2010, de 1 de diciembre, por la que se convocan ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera. |
| 13-12-10 | RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2010, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 15-12-10 | ORDEN FOM/3236/2010, de 13 de diciembre, por la que se determina la clasificación de la nueva línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla la Mancha-Levante, y de los nuevos tramos ferroviarios Mollet-Girona y Figueres Vilafant-Límite Tramo Internacional, así como de sus estaciones, con motivo de su respectiva puesta en servicio. |
| 22-12-10 | REAL DECRETO 1609/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Alicante-Cartagena: Tramo, desde la autovía A-7 (Alicante-Murcia) hasta Cartagena, para compensar los sobrecostes por expropiaciones, según lo establecido en la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010. |
| 22-12-10 | REAL DECRETO 1610/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-2, de Madrid a Guadalajara, y de la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-II hasta la carretera N-I, para compensar los sobrecostes por obras adicionales y expropiaciones, según lo establecido en la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010. |
| 23-12-10 | ORDEN FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento. |
| 23-12-10 | RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para la actualización del sistema de información sobre ocupación del suelo en España. |
| 27-12-10 | RESOLUCIÓN de 24 de noviembre de 2010, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se crea el Registro Electrónico del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. |
| 29-12-10 | REAL DECRETO 1770/2010, de 23 de diciembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos: M-40-Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3, de Madrid a Arganda del Rey; M-40-Navalcarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409, para compensar los sobrecostes por obras adicionales y expropiaciones, según lo establecido en la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 30-12-10 | RESOLUCIÓN de 2 de diciembre de 2010, de la Presidencia de RENFE-Operadora, sobre delegación de competencias. |
| 31-12-10 | ORDEN FOM/3386/2010, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías. |

## 3. Transporte marítimo e infraestructuras

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 02-01-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de MF/HF No-Solas, marca J.R.C., modelo JSB-196 GM, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-01-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca COBRA, modelo MR F75-EU, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-01-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca RADIO OCEAN, modelo RO4800 (RXAIS), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-01-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca GARMIN, modelo VHF 300I / 300I(RXAIS), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-01-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca PONY, modelo SX-35-DSC, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-01-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca SILVA, modelo S10, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-01-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca ICOM, modelo IC-M421, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-01-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca COBRA, modelo MR F55-EU, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-01-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca SILVA, modelo S12, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-01-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca STANDARD HORIZON, modelo HX-370E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 06-01-010 | RESOLUCIÓN de 2 de diciembre de 2009, de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía de Arousa, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007. |
| 08-01-10 | RESOLUCIÓN de 18 de noviembre de 2009, de la Autoridad Portuaria de Huelva, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2008. |
| 21-01-10 | RESOLUCIÓN de 18 de noviembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima de Denia, Miguel Ángel Cid Sevillano, para impartir cursos. |
| 23-01-10- | RESOLUCIÓN de 28 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan exámenes teóricos ordinarios para la obtención de titulaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo y motos náuticas. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 28-01-10 | REAL DECRETO 2006/2009, de 23 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de motos náuticas. |
| 30-01-10 | RESOLUCIÓN de 23 de noviembre de 2009, de la Presidencia de Puertos del Estado, por la que se aprueba la modificación no sustancial del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Bilbao. |
| 01-02-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat Fleetbroadband No-Solas, marca KVH, modelo TRACPHONE FB-150, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 01-02-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca FURUNO, modelo FR-1505 MK3, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 01-02-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca FURUNO, modelo FR-1510 MK3, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 01-02-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca FURUNO, modelo FR-1525 MK3, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 01-02-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo GPSMAP 3006 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 01-02-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo GPSMAP 3010 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 01-02-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de comunicaciones por satélite No-Solas, marca KVH, modelo MINI V-SAT TRACPHONE V7, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 01-02-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de comunicaciones por satélite No-Solas, marca QUALCOMM, modelo EFB-2900, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 01-02-10 | RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de aptitud para la obtención de los títulos de Piloto de Segunda, Oficial de Máquinas de Segunda y Oficial Radioelectrónico de Segunda de la Marina Mercante. |
| 02-02-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se rehomologa el centro de formación marítima Lainsa Servicios Contra Incendios S.A. Telde (Gran Canaria), para impartir cursos. |
| 02-02-10 | RESOLUCIÓN de 29 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se rehomologa el centro de formación marítima Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Mediterráneo, para impartir cursos. |
| 05-02-10 | ORDEN FOM/188/2010, de 25 de enero, por la que se actualizan las condiciones técnicas del Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, en aplicación de la Directiva 96/98/CE, modificada por la Directiva 98/85/CE. |
| 05-02-10 | ORDEN FOM/189/2010, de 26 de enero, por la que se modifica la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de las embarcaciones de recreo. |
| 10-02-10 | RESOLUCIÓN de 26 de enero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacita- |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | ción profesional para prestar servicios portuarios de practicaje. |
| 12-02-10 | ORDEN PRE/262/2010, de 5 de febrero, por la que se aprueban las normas reguladoras de las escalas de los buques de la Armada en los puertos de interés general. |
| 15-02-10 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «Mediterranean Services School,S.L.», para impartir cursos. |
| 15-02-10 | RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, sobre la acreditación de la aptitud psicofísica para el manejo de embarcaciones de recreo. (Corrección de errores BOE de 24-05-2010). |
| 15-02-10 | RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española. |
| 16-02-10 | RESOLUCIÓN de 5 de octubre de 2009, de la Presidencia de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007. |
| 17-02-10 | RESOLUCIÓN de 5 de octubre de 2009, de la Presidencia de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2008. |
| 17-02-10 | RESOLUCIÓN de 13 de noviembre de 2009, de la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Melilla, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2008. |
| 17-02-10 | RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a balsa salvavidas, marca Plastimar, modelo Ocean 10P, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 17-02-10 | RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «San Nicolás», para impartir cursos. |
| 17-02-10 | RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a balsa salvavidas, marca Plastimar, modelo Ocean 4P, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 17-02-10 | RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a balsa salvavidas, marca Plastimar, modelo Ocean 6P, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 17-02-10 | RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a balsa salvavidas, marca Plastimar, modelo Ocean 8P, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 17-02-10 | RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a balsa salvavidas, marca Plastimar, modelo Ocean 12P, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 23-02-10 | RESOLUCIÓN de 3 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, de corrección de errores de la de 11 de noviembre de 2009, por la que se homologa a la Facultad de Ciencias Náuticas de Cádiz para impartir cursos. |
| 01-03-10 | RESOLUCIÓN de 5 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se rehomologa a la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón, para impartir cursos. |
| 09-03-10 | RESOLUCIÓN de 11 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje, en los puertos de Sevilla, Algeciras, Castellón, Alcudia y Ceuta. |
| 09-03-10 | RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «I.E.S. Almirante Bastarreche», para impartir cursos. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 09-03-10 | RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón», para impartir cursos. |
| 09-03-10 | RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «Instituto Politécnico de F.P. Marítimo-Pesquero de Canarias», para impartircursos. |
| 09-03-10 | RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Humminbird, modelo AS-GR50, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-03-10 | RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat Fleetbroadband No-Solas, marca Satlink modelo FB-150, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-03-10 | RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Garmin, modelo GMR 20, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-03-10 | RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Garmin, modelo GMR 40, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-03-10 | RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiobaliza No-Solas, marca GME, modelo MT-410, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-03-10 | RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiobaliza No-Solas, marca GME, modelo MT-410G (GPS), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-03-10 | RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Entel, modelo HT-644, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española |
| 09-03-10 | RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (Sia/Ais No-Solas), marca Raymarine, modelo AIS-500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 10-03-10 | RESOLUCIÓN de 29 de diciembre de 2009, de la Autoridad Portuaria de Avilés, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2008. |
| 10-03-10 | RESOLUCIÓN de 14 de enero de 2010, de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2008. |
| 13-03-10 | RESOLUCIÓN de 14 de septiembre de 2009, de la Autoridad Portuaria de Bilbao, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2008. |
| 19-03-10 | RESOLUCIÓN de 22 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se rehomologa el centro de formación marítima «Laix Universal», para impartir cursos. |
| 25-03-10 | ORDEN FOM/726/2010, de 3 de marzo, por la que se convocan becas en la especialidad profesional marítima para alumnos de las Escuelas de Ingeniería Naval o Ingeniería Naval y Oceánica. |
| 25-03-10 | ORDEN FOM/727/2010, de 3 de marzo, por la que se convocan becas en la especialidad profesional marítima. |
| 25-03-10 | ORDEN FOM/728/2010, de 5 de marzo, para actualizar la relación de ficheros de datos de carácter personal de la Autoridad Portuaria de Vigo. |
| 25-03-10 | RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se rehomologa el centro de formación marítima «Escola de Capacitació Nauticopesquera de Catalunya» para impartir cursos. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 25-03-10 | RESOLUCIÓN de 22 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «Escuela Náutica Baleares (Valnáutica S.L.)», para impartir cursos. |
| 25-03-10 | RESOLUCIÓN de 23 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «Instituto Social de la Marina de Cádiz», para impartir cursos. |
| 25-03-10 | RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «Global Marine Consultants», para impartir cursos. |
| 25-03-10 | RESOLUCIÓN de 25 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «EFPNP Antiguako Ama de Ondarroa (Vizcaya)», para impartir cursos. |
| 25-03-10 | RESOLUCIÓN de 2 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «Enproga (Ensino Profesional Galego)», para impartir cursos. |
| 08-04-10 | RESOLUCIÓN de 1 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «Centro de Simulación de Radiocomunicación Marítima S.L.», para impartir cursos. |
| 08-04-10 | RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos», para impartir cursos. |
| 08-04-10 | RESOLUCIÓN de 16 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Palma de Mallorca», para impartir cursos. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiobaliza No-Solas, marca ACR, modelo Aquafix 406 PLB 200 GPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiobaliza No-Solas, marca ACR, modelo Aquafix 406 PLB 201, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca Simrad, modelo RD68 W, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radioteléfono Portátil de VHF No-Solas, marca Cobra, modelo MR HH330 FLT EU, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Cobra, modelo MR HH475 FLT EU, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CX-33E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 72 H, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Humminbird, modelo 365 CX, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Humminbird, modelo 385 CX, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CX-54, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CX-44, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CP-31, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CX-34, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor Navtex, marca Clipper Navtex, modelo Clipper (No-Solas), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de comunicaciones por satélite No-Solas, marca Cobham, modelo SEA-TEL 4006 RZA, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat Fleetbroadband No-Solas, marca Furuno, modelo Felcom-500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CX-33, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 12-04-10 | RESOLUCIÓN de 8 de marzo de 2010, de la Autoridad Portuaria de Alicante, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2008. |
| 16-04-10 | RESOLUCIÓN de 9 de septiembre de 2009, de la Autoridad Portuaria de Castellón, por lo que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2008. |
| 16-04-10 | RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2010, de la Autoridad Portuaria de Tarragona, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2008. |
| 19-04-10 | ORDEN FOM/958/2010, de 5 de marzo, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento (Autoridad Portuaria de Alicante). |
| 20-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de febrero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la acreditación a «Det Norske Veritas España, S.L.» como entidad auditora de sistemas de calidad en lo que afecta a las disposiciones del Convenio de formación, titulación y guardia para la gente de mar 1978, en su versión enmendada. |
| 20-04-10 | RESOLUCIÓN de 8 de marzo de 2010, de la Autoridad Portuaria de Alicante, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007. |
| 20-04-10 | RESOLUCIÓN de 18 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la «Fundación Firem» para impartir cursos. |
| 20-04-10 | RESOLUCIÓN de 17 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Facultad de Náutica de Barcelona para impartir cursos. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el equipo radiobaliza No-Solas, marca McMurdo, modelo Fastfind MAX, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | la que se homologa el equipo radiobaliza No-Solas, marca ACR, modelo Aqualink PLB-350B, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el equipo radiobaliza No-Solas, marca McMurdo, modelo Fastfind MAXG (GPS), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el equipo radiobaliza No-Solas, marca McMurdo, modelo Fastfind PLB200, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el equipo radiobaliza No-Solas, marca McMurdo, modelo Fastfind PLB210 (GPS), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el equipo radioteléfono de VHF No-Solas, marca Thrane & Thrane, modelo Sailor 6210, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca Pronav, modelo RT-2500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca Standard Horizon, modelo GX-3000E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el equipo Radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca Thrane &Thrane, modelo Sailor 6215, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el equipo radioteléfono portátil de UHF, marca Icom, modelo IC-F61M, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Standard Horizon, modelo HX-760 E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 178, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 172, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el equipo radiobaliza hombre al agua No-Solas, marca Wamblee, modelo W400, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 24-04-10 | RESOLUCIÓN de 31 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación marítima «Cantábrica Consultores Marítimos S.L.», para impartir cursos. |
| 26-04-10 | RESOLUCIÓN de 26 de enero de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se rehomologa el centro de formación marítima «Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico», para impartir cursos. |
| 26-04-10 | RESOLUCIÓN de 29 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación marítima «Escuela Oficial Náutico Pesquera de Ferrol», para impartir cursos. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 26-04-10 | RESOLUCIÓN de 30 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación marítima «Salvamento e Contraincendios S.L.», para impartir cursos. |
| 26-04-10 | RESOLUCIÓN de 31 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «Compañía de Remolcadores Ibaizabal S.A.», para impartir cursos. |
| 26-04-10 | RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación marítima «Vicente Gradaille», para impartir cursos. |
| 03-05-10 | ORDEN FOM/1128/2010, de 6 de abril, por la que se convocan subvenciones a las empresas navieras españolas para compensar parcialmente las inversiones realizadas en la implantación del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, para el ejercicio presupuestario de 2010. |
| 03-05-10 | RESOLUCIÓN de 7 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «Escuela Canaria de Seguridad Marítima» para impartir cursos. |
| 03-05-10 | RESOLUCIÓN de 7 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación marítima «Laix Universal», para impartir cursos. |
| 03-05-10 | RESOLUCIÓN de 8 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del I.E.S. Escuela Náutico Pesquera de Ribeira, para impartir cursos. |
| 03-05-10 | RESOLUCIÓN de 8 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, de corrección de errores de la de 15 de marzo de 2010, por la que se homologa la Escuela de Formación Náutico-Pesquera de Palma de Mallorca para impartir cursos. |
| 03-05-10 | RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la acreditación a la «Asociación Española de Normalización y Certificación», como entidad auditora de sistemas de calidad en lo que afecta a las disposiciones del Convenio de formación, titulación y guardia para la gente de mar 1978, en su versión enmendada. |
| 03-05-10 | RESOLUCIÓN de 12 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se revoca la acreditación a «Germanischer Lloyd Certification Services, S.L.» como entidad auditora de sistemas de calidad en lo que afecta a las disposiciones del Convenio de formación, titulación y guardia para la gente de mar 1978. |
| 07-05-10 | RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHY(SR)F-4, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 07-05-10 | RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHY(SR)F-6, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 07-05-10 | RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHY(SR)F-8, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 07-05-10 | RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHYF-10, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 07-05-10 | RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHYF-12, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 07-05-10 | RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHYF-6, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 07-05-10 | RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHYF-8, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 07-05-10 | RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHYF-4, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 13-05-10 | RESOLUCIÓN de 8 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se corrigen errores en la de 5 de marzo de 2010, por la que se homologa el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos para impartir cursos. |
| 22-05-10 | RESOLUCIÓN de 13 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje, en el puerto de Sevilla. |
| 28-05-10 | RESOLUCIÓN de 7 de mayo de 2010, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, por la que se otorgan ayudas para la adquisición de radiobalizas y GPS destinadas a los buques pesqueros nacionales. |
| 28-05-10 | RESOLUCIÓN de 9 de marzo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece el examen práctico que deben superar los ciudadanos españoles y del Espacio Económico Europeo poseedores de titulaciones extranjeras en posesión de permisos de despacho de embarcaciones españolas de recreo. |
| 28-05-10 | RESOLUCIÓN de 27 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Illes Balears» para impartir cursos. |
| 28-05-10 | RESOLUCIÓN de 28 de abril de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que homologa el centro de formación marítima «Fundación Valenciaport» para impartir cursos. |
| 28-05-10 | RESOLUCIÓN de 4 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «Fonade», para impartir cursos. |
| 09-06-10 | RESOLUCIÓN de 28 de abril de 2010, de la Subsecretaría, por la que se publica el calendario de conservación de series documentales de la Autoridad Portuaria de Barcelona. |
| 09-06-10 | RESOLUCIÓN de 12 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación marítima «Seganosa» para impartir cursos. |
| 09-06-10 | RESOLUCIÓN de 14 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Tepesa» para impartir cursos. |
| 14-06-10 | RESOLUCIÓN de 18 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación marítima «I.E.S. Almirante Bastarreche», para impartir cursos. |
| 17-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo M-1623, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 17-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Raymarine, modelo RD-418HD, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 17-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Raymarine, modelo RD-424HD, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 17-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca Raymarine, modelo RAY 54 E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 17-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca Advansea, modelo Advansea FX-400, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 17-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Furuno, modelo GP-320 B, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 17-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de comunicaciones por satélite No-Solas, marca Zunibal (Iridium), modelo V77 (CAJA AZULVMS IRIDIUM-9601), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 17-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (Sia/Ais No-Solas), marca Digital Yacht, modelo AIS AIT1000, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 17-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación Automática No-Solas (Sia/Ais No-Solas), marca Geonav, modelo GTX-AIS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 17-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (Sia/Ais No-Solas), marca Garmin, modelo AIS-600, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 17-06-10 | ORDEN FOM/1596/2010, de 31 de mayo, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Ceuta. |
| 17-06-10 | ORDEN FOM/1597/2010, de 4 de junio, por la que se aprueba la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Marín y ría de Pontevedra. |
| 18-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Raymarine, modelo Raychart 435I, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 18-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle, modelo Seacharter 500CDF/Fishelite 500C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 18-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Raymarine, modelo RS125 GPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 18-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Standard Horizon, modelo GSU-5H, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 18-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo Elite 5, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 18-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo Elite 5M, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 19-06-10 | REAL DECRETO 685/2010, de 20 de mayo, por el que se regula el otorgamiento de permiso temporal de navegación para determinadas embarcaciones de recreo. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 28-06-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Standard Horizon, modelo HX-270E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 03-07-10 | REAL DECRETO 765/2010, de 11 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 1217/2002, de 22 de noviembre, por el que se determinan la composición y funciones de la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo. |
| 13-07-10 | ORDEN FOM/1876/2010, de 8 de julio, por la que se determinan para el año 2009 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias. |
| 13-07-10 | ORDEN FOM/1877/2010, de 8 de julio, por la que se determinan para el año 2009 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias. |
| 13-07-10 | RESOLUCIÓN de 24 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, de corrección de errores de la de 20 de enero de 2010, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Escuela de Formación Náutico Pesquera de Cataluña» para impartir cursos. |
| 14-07-10 | RESOLUCIÓN de 24 de junio de 2010, de la Secretaría de Estado de Transporte, por la que se acuerda iniciar el procedimiento para el otorgamiento de compensaciones a los transportes marítimos y aéreos de mercancías con origen o destino en las Illes Balears realizados en el año 2009. |
| 15-07-10 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establecen los cursos de acreditación de Mecánicos Mayores Navales y Mecánicos Navales para el ejercicio profesional en buques mercantes hasta 6000 KW. |
| 15-07-10 | RESOLUCIÓN de 4 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el «Centro Canario de Formación Marítima» para impartir cursos. |
| 15-07-10 | RESOLUCIÓN de 4 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco inmarsat fleetbroadband No-Solas, marca Furuno, modelo FELCOM-250, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 15-07-10 | RESOLUCIÓN de 4 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo M-1724 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 15-07-10 | RESOLUCIÓN de 4 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo M-1734 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 15-07-10 | RESOLUCIÓN de 4 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo M-1824C-BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 15-07-10 | RESOLUCIÓN de 4 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo M-1834C-BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 15-07-10 | RESOLUCIÓN de 4 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo M-1934C-BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 15-07-10 | RESOLUCIÓN de 4 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo ra- |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | dar No-Solas, marca Furuno, modelo M-1944C-BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 15-07-10 | RESOLUCIÓN de 4 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo M-1954C-BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 15-07-10 | RESOLUCIÓN de 4 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor Navtex, marca Furuno, modelo NX-300 (No-Solas), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 15-07-10 | RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo M-1964 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 15-07-10 | RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo M-1964C-BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 19-07-10 | RESOLUCIÓN de 2 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «San Nicolás», para impartir cursos. |
| 19-07-10 | RESOLUCIÓN de 9 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 6012, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 19-07-10 | RESOLUCIÓN de 9 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 7015, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 19-07-10 | RESOLUCIÓN de 9 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 6008, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 19-07-10 | RESOLUCIÓN de 9 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 720S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 19-07-10 | RESOLUCIÓN de 9 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 720, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 19-07-10 | RESOLUCIÓN de 9 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 7012, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 19-07-10 | RESOLUCIÓN de 10 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo AIS SART, marca Mcmurdo, modelo Kannad Marine Saflink AIS SART, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 19-07-10 | RESOLUCIÓN de 10 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca President, modelo MC-8000 DSC, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 19-07-10 | RESOLUCIÓN de 10 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca President, modelo PM-1000 WP, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 19-07-10 | RESOLUCIÓN de 10 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | que se declara la homologación del equipo receptor direccional de VHF No-Solas, marca Taiyo, modelo TD-L1630, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 19-07-10 | RESOLUCIÓN de 10 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (SIA/AIS No-Solas), marca Samyung, modelo AIS 50N, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 19-07-10 | ORDEN FOM/1959/2010, de 22 de junio, por la que se aprueba el plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Santa Cruz de La Palma. |
| 19-07-10 | ORDEN FOM/1960/2010, de 22 de junio, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del Puerto de Melilla. |
| 05-08-10 | RESOLUCIÓN de 17 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Facultad de Náutica de Barcelona de la Universidad Politécnica de Cataluña para impartir cursos. |
| 06-08-10 | RESOLUCIÓN de 14 de mayo de 2010, de la Presidencia de Puertos del Estado, por la que se aprueba la modificación no sustancial del Plan de Utilización del los espacios portuarios del Puerto de La Savina, en Formentera. |
| 07-08-10 | LEY 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. |
| 09-08-10 | RESOLUCIÓN de 21 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del «Centro Internacional de Formación Marítimo, S.L. (Bilbao)», para impartir cursos. |
| 09-08-10 | RESOLUCIÓN de 21 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del «I.S.M. Dirección Provincial de Madrid» para impartir cursos. |
| 09-08-10 | RESOLUCIÓN de 28 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Instituto Politécnico de F.P. Marítimo Pesquero de Canarias (Arrecife)», para impartir cursos. |
| 11-08-10 | RESOLUCIÓN de 29 de junio de 2010, de la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, por la que se publica la ordenanza reguladora del servicio de auto taxis en la zona de servicio del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. |
| 11-08-10 | ORDEN FOM/2210/2010, de 19 de julio, por la que se aprueba el Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Melilla. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 8 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 010/0492-2, correspondiente a Luz de Emergencia, marca DESING 3, modelo L-60/7, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 8 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 011/0492-2, correspondiente a Luz de Emergencia, marca DESING 3, modelo L-50, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 11 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno modelo M-1824 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 11 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno modelo M-1834 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 11 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno modelo M-1934 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 11 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno modelo M-1944 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 11 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno modelo M-1954 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 11 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin modelo GPSMAP 192C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 15 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Koden modelo MDS-51R, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 15 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Koden modelo MDS-52R, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 15 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Koden modelo MDS-61R, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 15 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Koden modelo MDS-62R, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 15 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Koden modelo MDS-63R, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 15 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Koden modelo KGP-913/913D, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 1 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la acreditación a «Lloyd's Register Quality Assurance Limited, Operaciones España», como entidad auditora de sistemas de calidad en lo que afecta a las disposiciones del Convenio de formación, titulación y guardia para la gente de mar 1978, en su versión enmendada. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 14 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece el procedimiento para la obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo y las condiciones y zonas de navegación. (Corrección de errores BOE de 16-02-2011). |
| 16-08-10 | RESOLUCIÓN de 26 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Laix Universal», para impartir cursos. |
| 16-08-10 | RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Lainsa-Sci», para impartir cursos. |
| 17-08-10 | RESOLUCIÓN de 28 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje. |
| 14-09-10 | RESOLUCIÓN de 14 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Facultad de Náutica de Barcelona (Universidad Politécnica de Cataluña), para impartir cursos. |
| 14-09-10 | RESOLUCIÓN de 26 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación marítima «IFAPA de San Fernando (Cádiz)», para impartir cursos. |
| 14-09-10 | RESOLUCIÓN de 27 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Metodologías en Protección y Seguridad SL (M.P.S.)», para impartir cursos. |
| 14-09-10 | RESOLUCIÓN de 2 de agosto de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | la que se homologa el centro de formación marítima «Sociedad Cooperativa Andaluza Algeinformatic», para impartir cursos. |
| 14-09-10 | RESOLUCIÓN de 2 de agosto de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación marítima «Escuela Técnica Superior de Náutica de Santander (Universidad de Cantabria)», para impartir cursos. |
| 24-09-10 | RESOLUCIÓN de 15 de julio de 2010, de Puertos del Estado, por la que se crea y regula el Registro Electrónico del Organismo. |
| 24-09-10 | RESOLUCIÓN de 15 de julio de 2010, de Puertos del Estado, por la que se crea la Sede Electrónica del Organismo. |
| 27-09-10 | RESOLUCIÓN de 16 de junio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor sistema de identificación automática No-Solas (SIA/AIS No-Solas), marca Garmin modelo AIS-300, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 27-09-10 | RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Plastimo modelo SX-300, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 27-09-10 | RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (SIA/AIS No-Solas), marca Advansea modelo AIS TR-200, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 27-09-10 | RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Radio Ocean, modelo O.CHART7F, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 27-09-10 | RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 198C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 27-09-10 | RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Radio Ocean, modelo O.CHART5, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 27-09-10 | RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Radio Ocean, modelo O.CHART5F, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 27-09-10 | RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Radio Ocean, modelo O.CHART7, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 27-09-10 | RESOLUCIÓN de 6 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo AIS SART, marca Mcmurdo modelo S5 AIS SART (Smartfind), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 27-09-10 | RESOLUCIÓN de 6 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 76 CS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 27-09-10 | RESOLUCIÓN de 7 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca State, modelo GR-422S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 27-09-10 | RESOLUCIÓN de 9 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiogoniómetro de localización hombre al agua, marca Rhotheta, modelo RT-500-M, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 27-09-10 | RESOLUCIÓN de 9 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiogoniómetro de localización hombre al agua, marca Rhotheta, modelo RT-300, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 27-09-10 | RESOLUCIÓN de 12 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación y seguimiento a larga distancia -LRIT, marca EMA, modelo BLUE TRAKER LRIT (IRIDIUM), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 28-09-10 | RESOLUCIÓN de 17 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje, en los puertos de Bilbao, Sevilla, Ceuta y Melilla. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 16 de agosto de 2010, de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 30 de agosto de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Instituto Politécnico de Formación Profesional Marítimo Pesquero de Canarias (Arrecife)» para impartir cursos. |
| 08-10-10 | ORDEN FOM/2606/2010, de 9 de septiembre, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento (Autoridad Portuaria de Motril). |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de alarma hombre al agua, marca Rhotheta, modelo RT100, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Geonav, modelo 4C XS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 60, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 3005C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPS 60, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Nexus Marine, modelo GPS Antena 21970-3, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 7 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2510BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 7 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2520BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 7 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2540BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 7 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC- |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | 2560BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-10-10 | ORDEN FOM/2606/2010, de 9 de septiembre, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento (Autoridad Portuaria de Motril). |
| 13-10-10 | RESOLUCIÓN de 30 de junio de 2010, de la Autoridad Portuaria de A Coruña, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 13-10-10 | RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2010, de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 14-10-10 | RESOLUCIÓN de 15 de julio de 2010, de la Autoridad Portuaria de Valencia, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 14-10-10 | RESOLUCIÓN de 26 de julio de 2010, de la Autoridad Portuaria de Illes Balears, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 15-10-10 | RESOLUCIÓN de 13 de septiembre de 2010, de Puertos del Estado, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 06-11-10 | REAL DECRETO 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques. |
| 17-11-10 | RESOLUCIÓN de 22 de julio de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Salvacón S.L.» para impartir cursos. |
| 17-11-10 | RESOLUCIÓN de 24 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Escuela Canaria de Seguridad Marítima» para impartir cursos. (Corrección de erratas BOE de 28-03-2011). |
| 17-11-10 | ORDEN FOM/2947/2010, de 30 de septiembre, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Almería. |
| 18-11-10 | RESOLUCIÓN de 27 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Metodologías y Protección y Seguridad, SL» para impartir cursos. |
| 18-11-10 | RESOLUCIÓN de 30 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del «Instituto Social de la Marina. Dirección Provincial de Vizcaya» para impartir cursos. |
| 25-11-10 | RESOLUCIÓN de 5 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 20 de agosto de 2010 por el que se aprueba el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino para el periodo 2010/2018, que será objeto de revisión en el año 2013, con efecto a partir del 2014, en base al escenario presupuestario en esa fecha. |
| 26-11-10 | RESOLUCIÓN de 7 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, de corrección de errores de la de 12 de julio de 2010, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación y seguimiento a larga distancia-LRIT, marca EMA, modelo BLUE TRAKER LRIT (IRIDIUM) para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 30-11-10 | REAL DECRETO 1593/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. |
| 01-12-10 | RESOLUCIÓN de 21 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «SGS», para impartir cursos. |
| 01-12-10 | RESOLUCIÓN de 24 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del «Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos» para impartir cursos. |
| 01-12-10 | RESOLUCIÓN de 7 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «ISM Dirección Provincial de Tenerife» para impartir cursos. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 01-12-10 | RESOLUCIÓN de 13 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Mediterráneo (Alicante)» para impartir cursos. |
| 01-12-10 | RESOLUCIÓN de 13 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «ISM Dirección Provincial de Almería» para impartir cursos. |
| 01-12-10 | RESOLUCIÓN de 19 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Instituto de FP Marítimo-Pesquero de Santa Cruz de Tenerife» para impartir cursos. |
| 01-12-10 | RESOLUCIÓN de 19 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Instituto de FP Marítimo-Pesquero de Santa Cruz de Tenerife» para impartir cursos. |
| 01-12-10 | ORDEN FOM/3102/2010, de 4 de octubre, por la que se aprueba la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto y Ría de Ferrol. |
| 02-12-10 | RESOLUCIÓN de 14 de septiembre de 2010, de la Autoridad Portuaria de Bilbao, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 02-12-10 | RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2010, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 02-12-10 | RESOLUCIÓN de 14 de julio de 2010, de la Autoridad Portuaria de Pasajes, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 02-12-10 | ORDEN FOM/3118/2010, de 25 de octubre, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento (Autoridad Portuaria de Castellón). |
| 03-12-10 | RESOLUCIÓN de 30 de junio de 2010, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 04-12-10 | RESOLUCIÓN de 25 de agosto de 2010, de la Autoridad Portuaria de Santander, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 5 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro «Instituto Social de la Marina. Dirección Provincial de Gijón» para impartir cursos. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 25 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «ISM Dirección Provincial de Alicante» para impartir cursos. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 27 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «ISM Dirección Provincial de Vigo» para impartir cursos. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 4 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Escuela Canaria de Navegación y Seguridad Marítima SL» para impartir cursos. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 5 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «ETS de Náutica y Máquinas de A Coruña» para impartir cursos. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 28 de septiembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiogoniómetro de localización hombre al agua, marca Rhotheta, modelo RT-202, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 1 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de alarma hombre al agua, marca Wamblee, modelo W-402, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 1 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, mar- |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | ca Maretron, modelo GPS100, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 7 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 78/78S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 7 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPS 152H, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 13 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Samyung, modelo NF560, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 13 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiobaliza hombre al agua No-Solas, marca Sea Marshall, modelo AU9, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 13 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo ENDURA, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 13 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 62/ 62S/ 62ST, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 19 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Humminbird, modelo AS-GR16, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 21 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Samyung, modelo N560, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 4 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 013/1105-0 correspondiente a balsa salvavidas, marca Raimar, modelo HYDRA 2-8P, recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 4 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 013/1105-0 correspondiente a balsa salvavidas, marca Raimar, modelo HYDRA 2-4P, recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 4 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 014/1105-0 correspondiente a balsa salvavidas, marca Raimar, modelo HYDRA 2-6P, recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 4 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 016/1105-0 correspondiente a balsa salvavidas, marca Raimar, modelo HYDRA 2-10P, recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 09-12-10 | RESOLUCIÓN de 16 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se crea el certificado de especialidad de oficial de protección del buque y oficial de la compañía para la protección marítima. |
| 11-12-10 | RESOLUCIÓN de 9 de septiembre de 2010, de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 11-12-10 | ORDEN FOM/3194/2010, de 29 de octubre, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento (Autoridad Portuaria de Avilés). |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 13-12-10 | RESOLUCIÓN de 13 de septiembre de 2010, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 13-12-10 | RESOLUCIÓN de 22 de octubre de 2010, de la Autoridad Portuaria de Melilla, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2009. |
| 13-12-10 | RESOLUCIÓN de 10 de septiembre de 2010, de la Autoridad Portuaria de Sevilla, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 22-12-10 | REAL DECRETO 1592/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifica parcialmente el Estatuto General del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto, aprobado por el Real Decreto 797/2005, de 1 de julio. |
| 23-12-10 | RESOLUCIÓN de 2 de febrero de 2010, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2008. |
| 23-12-10 | RESOLUCIÓN de 11 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «ISM Dirección Provincial de Guipúzcoa (Pasaia)» para impartir cursos. |
| 23-12-10 | RESOLUCIÓN de 15 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «San Nicolás» para impartir cursos. |
| 23-12-10 | RESOLUCIÓN de 25 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje, en los puertos de Valencia, Instalaciones Marítimas de BP-OIL en Castellón, Ibiza y Puerto del Rosario (Fuerteventura). |
| 27-12-10 | RESOLUCIÓN de 12 de julio de 2010, de la Autoridad Portuaria de Almería, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 28-12-10 | RESOLUCIÓN de 4 de noviembre de 2010, de la Autoridad Portuaria de Vigo, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 30-12-10 | REAL DECRETO 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles. |

## 4. Transporte aéreo e infraestructuras

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 08-01-10 | ORDEN FOM/3619/2009, de 26 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/3811/2004, de 4 de noviembre, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los helicópteros civiles. |
| 16-01-10 | ORDEN PRE/23/2010, de 15 de enero, por la que se habilita el Aeropuerto de Huesca-Pirineos como puesto fronterizo. |
| 19-01-10 | REAL DECRETO 1919/2009, de 11 de diciembre, por el que se regula la seguridad aeronáutica en las demostraciones aéreas civiles. |
| 19-01-10 | RESOLUCIÓN de 29 de diciembre de 2009, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se convocan para el año 2010 exámenes prácticos de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves (según normativa nacional) y exámenes teóricos para la Licencia de Mantenimiento de Aeronaves (según Parte 66 del Reglamento (Ce) 2042/2003). |
| 20-01-10 | RESOLUCIÓN de 18 de diciembre de 2009, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se convocan exámenes teóricos durante el año 2010, para la obtención de títulos, licencias y habilitaciones aeronáuticos civiles y se establecen las bases para su desarrollo. |
| 28-01-10 | REAL DECRETO 1952/2009, de 18 de diciembre, por el que se adoptan requisitos relativos a las limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en aviones que realicen transporte aéreo comercial. |
| 28-01-10 | ORDEN FOM/3717/2009, de 30 de diciembre, por la que se modifica parcialmente el anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 29-01-10 | REAL DECRETO 1837/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Almería. |
| 29-01-10 | REAL DECRETO 1838/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Burgos. |
| 29-01-10 | REAL DECRETO 1839/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Fuerteventura. |
| 29-01-10 | REAL DECRETO 1840/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Huesca-Pirineos. |
| 29-01-10 | REAL DECRETO 1841/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de La Palma. |
| 29-01-10 | REAL DECRETO 1842/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Málaga. |
| 29-01-10 | REAL DECRETO 1843/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Sabadell. |
| 29-01-10 | REAL DECRETO 1844/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander. |
| 29-01-10 | REAL DECRETO 1845/2009, de 27 de noviembre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del helipuerto de Ceuta. |
| 29-01-10 | REAL DECRETO 1846/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del VOR/DME y del Centro de Comunicaciones de Vejer. |
| 12-02-10 | RESOLUCIÓN de 19 de enero de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Cataluña, para el desarrollo del Plan Nacional de ortofotografía aérea. |
| 12-02-10 | RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, para el desarrollo del Plan Nacional de ortofotografía aérea. |
| 16-02-10 | ORDEN FOM/300/2010, de 29 de enero, por la que se modifica la delimitación de la zona de servicio del plan director del Aeropuerto de Málaga, aprobado por Orden FOM/2615/2006, de 13 de julio. |
| 25-02-10 | ORDEN FOM/389/2010, de 8 de febrero, de corrección de errores de la Orden FOM/3376/2009, de 26 de noviembre, por la que se modifica la Orden de 21 de marzo de 2000, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los aviones civiles. |
| 25-02-10 | ORDEN FOM/390/2010, de 8 de febrero, de corrección de errores de la Orden FOM/3619/2009, de 26 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/3811/2004, de 4 de noviembre, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los helicópteros civiles. |
| 18-03-10 | LEY 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea. |
| 13-04-10 | ORDEN FOM/896/2010, de 6 de abril, por la que se regula el requisito de competencia lingüística y su evaluación. |
| 15-04-10 | LEY 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo. |
| 02-06-10 | REAL DECRETO 629/2010, de 14 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, con el fin de modificar la composición de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. |
| 07-06-10 | RESOLUCIÓN de 20 de mayo de 2010, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se modifica el Anexo de su Resolución de 18 de diciembre de 2009, por la que se convocan exámenes teóricos durante el año 2010, para la obtención de títulos, licencias y habilitaciones aeronáuticos civiles y se establecen las bases para su desarrollo. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 10-06-10 | ORDEN PRE/1491/2010, de 8 de junio, por la que se modifica la Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno de 18 de enero de 1993, sobre zonas prohibidas y restringidas al vuelo. |
| 22-06-10 | RESOLUCIÓN de 8 de junio de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, para el desarrollo del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea. |
| 24-06-10 | ORDEN FOM/1681/2010, de 19 de mayo, por la que se designa al Aeropuerto de la Gomera como Aeropuerto de Información de Vuelo (AFIS) a efectos de la provisión de servicios de tránsito aéreo. |
| 09-07-10 | ORDEN FOM/1841/2010, de 5 de julio, por la que se desarrollan los requisitos para la certificación de los proveedores civiles de formación de controladores de tránsito aéreo. |
| 13-07-10 | ORDEN FOM/1876/2010, de 8 de julio, por la que se determinan para el año 2009 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias. |
| 13-07-10 | ORDEN FOM/1877/2010, de 8 de julio, por la que se determinan para el año 2009 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias. |
| 14-07-10 | RESOLUCIÓN de 24 de junio de 2010, de la Secretaría de Estado de Transporte, por la que se acuerda iniciar el procedimiento para el otorgamiento de compensaciones a los transportes marítimos y aéreos de mercancías con origen o destino en las Illes Balears realizados en el año 2009. |
| 19-07-10 | RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2010, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración, sobre delegación de competencias. |
| 06-08-10 | REAL DECRETO 1001/2010, de 5 de agosto, por el que se establecen normas de seguridad aeronáutica en relación con los tiempos de actividad y los requisitos de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo. (Corrección de errores BOE de 17-09-2010). |
| 06-08-10 | RESOLUCIÓN de 21 de julio de 2010, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se modifica el anexo de su Resolución de 18 de diciembre de 2009, en lo que se refiere a las fechas de realización de los exámenes teóricos de la convocatoria de septiembre de 2010, para la obtención de la titulación de Piloto de Transporte de Línea Aérea. |
| 07-08-10 | REAL DECRETO 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo. (Corrección de errores BOE de 17-09-2010). |
| 09-08-10 | RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de La Rioja, para el desarrollo del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea. |
| 11-08-10 | ORDEN FOM/2189/2010, de 7 de julio, por la que se sustituye el anexo del Real Decreto 279/2007, de 23 de febrero, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por helicópteros civiles. |
| 11-08-10 | ORDEN FOM/2208/2010, de 30 de junio, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Pamplona. |
| 12-08-10 | ORDEN FOM/2220/2010, de 30 de junio, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Federico García Lorca Granada-Jaén. RESOLUCIÓN de 20 de julio de 2010, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se delega la potestad de adoptar medidas extraordinarias de acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, en los Directores de las Oficinas de Seguridad en Vuelo. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 15 de julio de 2010, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se autoriza la puesta en funcionamiento del Helipuerto de Algeciras. |
| 12-08-10 | RESOLUCIÓN de 20 de julio de 2010, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se delega la potestad de adoptar medidas extraordinarias de acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, en los Directores de las Oficinas de Seguridad en Vuelo. |
| 11-09-10 | ORDEN FOM/2376/2010, de 10 de agosto, por la que se designa al Aeropuerto de El Hierro como Aeropuerto con Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) a efectos de la provisión de servicios de tránsito aéreo. |
| 14-09-10 | ORDEN FOM/2384/2010, de 30 de junio, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Santander. |
| 14-09-10 | ORDEN FOM/2385/2010, de 30 de junio, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Vigo. |
| 24-09-10 | REAL DECRETO 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS). (Corrección de errores BOE de 14-12-2010). |
| 24-09-10 | PRE/2462/2010, de 23 de septiembre, por la que se crea la Comisión Mixta para las servidumbres acústicas y el Plan de Acción del Aeropuerto de Barcelona. |
| 24-09-10 | PRE/2463/2010, de 23 de septiembre, por la que se crea la Comisión Mixta para las servidumbres acústicas y el Plan de Acción del Aeropuerto de Madrid/Barajas. |
| 08-10-10 | RESOLUCIÓN de 8 de septiembre de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Cantabria, para el desarrollo del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea. |
| 13-10-10 | RESOLUCIÓN de 26 de julio de 2010, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2009. |
| 08-11-10 | ORDEN FOM/2864/2010, de 13 de octubre, por la que se designa al aeropuerto de El Hierro como Aeropuerto Controlado y de Información de Vuelo de Aeródromo, a efectos de la prestación de servicios de tránsito aéreo, y se modifica la Orden FOM/2376/2010, de 10 de agosto. |
| 26-11-10 | RESOLUCIÓN de 15 de octubre de 2010, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, por la que se crea la Sede Electrónica de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. |
| 01-12-10 | RESOLUCIÓN de 18 de octubre de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para el desarrollo del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea. |
| 04-12-10 | REAL DECRETO 1611/2010, de 3 de diciembre, por el que se encomienda transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de control de tránsito aéreo atribuidos a la entidad pública empresarial AENA. |
| 04-12-10 | REAL DECRETO 1673/2010, de 4 de diciembre, por el que se declara el estado de alarma para la normalización del servicio público esencial del transporte aéreo. |
| 18-12-10 | RESOLUCIÓN de 16 de diciembre de 2010, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del acuerdo de autorización de la prórroga del estado de alarma declarado por el Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre. |
| 18-12-10 | REAL DECRETO 1717/2010, de 17 de diciembre, por el que se prorroga el estado de alarma declarado por el Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre. |
| 23-12-10 | ORDEN FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento. |
| 23-12-10 | RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad de Madrid para el desarrollo del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 23-12-10 | ORDEN FOM/3320/2010, de 16 de noviembre, por la que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el plan de acción asociado y el mapa de ruido del aeropuerto de Barcelona. |
| 24-12-10 | ORDEN FOM/3322/2010, de 25 de noviembre, de corrección de errores de la Orden FOM/3619/2009, de 26 de noviembre, por la que se modifica la ORDEN FOM/3811/2004, de 4 de noviembre, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los helicópteros civiles. |
| 24-12-10 | RESOLUCIÓN de 6 de septiembre de 2010, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 29-12-10 | ORDEN FOM/3352/2010, de 22 de diciembre, por la que se determinan los aeropuertos gestionados por la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea para la selección de nuevos proveedores civiles de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo. |
| 31-12-10 | RESOLUCIÓN de 22 de julio de 2010, de la Subsecretaría, por la que se aprueba la Carta de servicios a Compañías Aéreas (AENA). |
| 31-12-10 | RESOLUCIÓN de 22 de julio de 2010, de la Subsecretaría, por la que se aprueba la Carta de servicios al Pasajero (AENA). |
| 31-12-10 | RESOLUCIÓN de 22 de julio de 2010, de la Subsecretaría, por la que se aprueba la Carta de servicios de Navegación Aérea (AENA). |
| 31-12-10 | RESOLUCIÓN de 23 de diciembre de 2010, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se convocan exámenes teóricos durante el año 2011, para la obtención de títulos, licencias y habilitaciones aeronáuticos civiles y se establecen las bases para su desarrollo. |

## 5. Transporte por cable e infraestructuras

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 19-04-10 | RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de marzo de 2010, por el que se determina la aplicación de lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del estado en las comunidades autónomas en materia de transportes por carretera y por cable, al servicio de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera de competencia estatal correspondiente. |

## 2.2. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2011. (cerrado a 30 de junio)

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|

### 1. Generalidades

| | |
|---|---|
| 03-01-11 | RESOLUCIÓN de 1 de diciembre de 2010, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears para la realización de una prueba piloto de armonización de la base topográfica nacional BTN25 y la base topográfica a escala 1:5000 de las Illes Balears. |
| 04-01-11 | RESOLUCIÓN de 30 de noviembre de 2010, de la Dirección General de Arquitectura y Política de Vivienda, por la que se publica extracto de las resoluciones por las que se conceden las autorizaciones de uso, para elementos resistentes de pisos y cubiertas. |
| 08-01-11 | ORDEN FOM/3475/2010, de 15 de diciembre, por la que se modifica la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento. |
| 14-01-11 | RESOLUCIÓN de 9 de diciembre de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con Consejerías de Agricultura y Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, para la actualización del Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo en España. |
| 19-01-11 | REAL DECRETO 30/2011, de 14 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento. |
| 20-01-11 | ORDEN FOM/3546/2010, de 30 de diciembre, por la que se constituye la Mesa de Contratación de la Inspección General de Fomento del Departamento. |
| 29-01-11 | LEY ORGÁNICA 1/2011, de 28 de enero, de reforma del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de Extremadura. |
| 29-01-11 | LEY ORGÁNICA 2/2011, de 28 de enero, por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General. |
| 29-01-11 | LEY ORGÁNICA 3/2011, de 28 de enero, por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General. |
| 07-02-11 | RESOLUCIÓN de 30 de diciembre de 2010, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad de Madrid para la actualización del Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo en España. |
| 15-02-11 | RESOLUCIÓN de 12 de enero de 2011, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Galicia para la actualización del sistema de información sobre ocupación del suelo en España. |
| 16-02-11 | RESOLUCIÓN de 21 de enero de 2011, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Ciudad de Melilla para la actualización del sistema de información sobre ocupación del suelo en España. |
| 16-02-11 | RESOLUCIÓN de 18 de enero de 2011, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Administración General del País Vasco para la actualización del sistema de información sobre ocupación del suelo en España. |
| 17-02-11 | RESOLUCIÓN de 19 de enero de 2011, de la Presidencia del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma del País Vasco para la realización de una prueba piloto de armonización de la Base Topográfica Nacional BTN25 y la Base Topográfica Armonizada del Gobierno Vasco. |
| 17-02-11 | RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2010, de la Dirección General de Arquitectura y Política de Vivienda, por la que se publica extracto de las Resoluciones por las que se conceden las autorizaciones de uso, para elementos resistentes de pisos y cubiertas. |
| 12-03-11 | LEY ORGÁNICA 4/2011, de 11 de marzo, complementaria de la Ley de Economía Sostenible, por la que se modifican las Leyes Orgánicas 5/2002, de 19 de junio, de las Cualificaciones y de la Formación Profesional, 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, y 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 21-03-11 | ORDEN FOM/603/2011, de 8 de marzo, sobre delegación de competencias en la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2011, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para realizar prueba piloto para mantenimiento y actualización de la Información Cartográfica contenida en la Base de Datos Cartociudad a partir de las coberturas del territorio con ortofotografía de alta resolución. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 21 de enero de 2011, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de la Rioja para la realización de una prueba piloto de armonización de la Base de Datos Topográfica Nacional BTN25 y la Base Topográfica 1:1500 de la Comunidad Autónoma de la Rioja. |
| 26-03-11 | ORDEN FOM/646/2011, de 10 de marzo, por la que se modifica la Orden VIV/1290/2009, de 20 de mayo, y se fija el volumen máximo de préstamos convenidos a conceder en el periodo 2011 por las entidades de crédito colaboradoras en la financiación del Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012. |
| 09-04-11 | ORDEN FOM/844/2011, de 31 de marzo, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de becas «Ministerio de Fomento-Fulbright». |
| 18-04-11 | ORDEN FOM/950/2011, de 11 de abril, por la que se convocan becas «Ministerio de Fomento-Fulbright» para el período 2011-2012. |
| 19-04-11 | ORDEN FOM/963/2011, de 4 de abril, por la que se constituye la Mesa de Contratación de la Secretaría de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas. |
| 25-04-11 | RESOLUCIÓN de 15 de marzo de 2011, de la Secretaría de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 23 de diciembre de 2010, por el que se establece la cuantía del Módulo Básico Estatal para 2011 (Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012). |
| 25-04-11 | RESOLUCIÓN de 15 de marzo de 2011, de la Secretaría de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 4 de marzo de 2011, por el que se revisan y modifican los tipos de interés efectivos anuales vigentes para los préstamos cualificados o convenidos concedidos en el marco del programa 1996 (Plan de Vivienda 1996-1999), del Plan de Vivienda 2002-2005 y del Plan de Vivienda 2005-2008. |
| 06-05-11 | REAL DECRETO-LEY 5/2011, de 29 de abril, de medidas para la regularización y control del empleo sumergido y fomento de la rehabilitación de viviendas. |
| 06-05-11 | RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 2011, de SEPES Entidad Pública Empresarial de Suelo, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2009. |
| 07-05-11 | REAL DECRETO 582/2011, de 20 de abril, por el que se modifica el Estatuto del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, aprobado por Real Decreto 1136/2002, de 31 de octubre. |
| 10-05-11 | ORDEN FOM/1163/2011, de 4 de mayo, sobre delegación de competencias en el ámbito de la Subsecretaría y por la que se modifica la Orden FOM/205/2009, de 2 de febrero, sobre delegación de competencias en relación con los servicios comunes del Ministerio de Fomento y en el ámbito de la Subsecretaría. |
| 19-05-11 | ORDEN FOM/1273/2011, de 29 de abril, sobre delegación de competencias en SEPES Entidad Pública Empresarial de Suelo. |
| 21-05-11 | LEY ORGÁNICA 5/2011, de 20 de mayo, complementaria a la Ley 11/2011, de 20 de mayo, de reforma de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje y de regulación del arbitraje institucional en la Administración General del Estado para la modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. |
| 03-06-11 | RESOLUCIÓN de 6 de mayo de 2011, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Canarias, por el que se integra en el Sistema Cartográfico Nacional y se establecen los contenidos del Real Decreto 1545/2007, de 23 de noviembre, que afectan a dicha integración. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 03-06-11 | ORDEN FOM/1482/2011, de 12 de mayo, por la que se convoca el Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento correspondiente al año 2011. |
| 13-06-11 | RESOLUCIÓN de 25 de mayo de 2011, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se convocan becas de formación de personal investigador en actividades y materias de la competencia de dicho organismo. |
| 16-06-11 | RESOLUCIÓN de 14 de junio de 2011, de la Subsecretaría, por la que se publica la encomienda de gestión a la Secretaría de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas. |
| 17-06-11 | ORDEN FOM/1682/2011, de 31 de mayo, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de becas por el Instituto Geográfico Nacional |
| 17-06-11 | RESOLUCIÓN de 2 de junio de 2011, de la Secretaría de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y el Ayuntamiento de Lorca, para la gestión de las ayudas previstas en el Real Decreto-ley 6/2011, de 13 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los daños causados por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011, en Lorca, Murcia. |
| 23-06-11 | REAL DECRETO 751/2011, de 27 de mayo, por el que se aprueba la Instrucción de Acero Estructural (EAE). |
| 23-06-11 | ORDEN FOM/1737/2011, de 31 de mayo, por la que se modifica la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento. |
| 28-06-11 | RESOLUCIÓN de 3 de junio de 2011, de la Secretaria de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas, por la que se publica la concesión del Premio Nacional de Arquitectura correspondiente a la convocatoria del año 2010. |
| 28-06-11 | RESOLUCIÓN de 3 de junio de 2011, de la Secretaria de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas, por la que se publica la concesión del Premio Nacional de Urbanismo correspondiente a la convocatoria del año 2010. |
| 28-06-11 | RESOLUCIÓN de 3 de junio de 2011, de la Secretaria de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas, por la que se publica la concesión del Premio Nacional de Vivienda correspondiente a la convocatoria del año 2010. |
| 28-06-11 | ORDEN FOM/1779/2011, de 16 de junio, por la que se aprueba la concesión de las becas en los Estados Unidos de América (Becas Ministerio de Fomento-Fulbright) para el curso académico 2011-2012. |

## 2. Transporte terrestre e infraestructuras

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 01-01-11 | ORDEN FOM/3406/2010, de 2 de diciembre, por la que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción y explotación de la autopista de Málaga AP-46, tramo: Alto de Las Pedrizas-Málaga, para el restablecimiento del equilibrio económico financiero de la misma alterado por mejoras en el anteproyecto. |
| 08-01-11 | RESOLUCIÓN de 29 de diciembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, por la que se publica la aprobación de la propuesta de tarifas provisionales por la prestación de servicios adicionales y complementarios 2011 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). |
| 10-01-11 | ORDEN FOM/3478/2010, de 29 de diciembre, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera. |
| 23-02-11 | REAL DECRETO 103/2011, de 28 de enero, por el que se modifica el Estatuto de la entidad pública empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha, aprobado por Decreto 584/1974, de 21 de febrero. |
| 23-02-11 | REAL DECRETO 104/2011, de 28 de enero, por el que se modifica el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, aprobado por REAL DECRETO 2395/2004, de 30 de diciembre. |
| 07-03-11 | RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2011, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ad- |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | ministración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la actualización para el año 2011, del documento de declaración sobre la red. |
| 10-03-11 | RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2011, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se publican las cuentas anuales de la Fundación Transporte y Formación, correspondientes al ejercicio 2008. |
| 12-03-11 | REAL DECRETO 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado. |
| 26-03-11 | RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2011, de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Generalidad de Cataluña, por el que se determina la cuantía a transferir a ésta como consecuencia de la aplicación de lo establecido en el artículo 8 del REAL DECRETO-ley 6/1999, de 16 de abril, correspondiente al ejercicio de 2009. |
| 23-04-11 | RESOLUCIÓN de 4 de abril de 2011, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, por la que se publica el Convenio con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, para la ejecución de diversas actuaciones en materia de infraestructuras en las Illes Balears. |
| 23-04-11 | RESOLUCIÓN de 4 de abril de 2011, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, por la que se publica el Convenio específico de colaboración con la Junta de Castilla y León, para la ejecución de diversas actuaciones en materia de infraestructuras en Castilla y León. |
| 23-04-11 | RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se convocan pruebas de constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transporte por carretera, a celebrar en la Comunidad Autónoma del País Vasco. |
| 27-04-11 | RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2011, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se publican las cuentas anuales de la Fundación Transporte y Formación, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 07-05-11 | RESOLUCIÓN de 15 de abril de 2011, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se convocan exámenes para la obtención y renovación de los certificados de consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. |
| 10-05-11 | REAL DECRETO 641/2011, de 9 de mayo, por el que se modifica el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio. |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 10 de mayo de 2011, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias.(BOE –A-2011-8961). |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 10 de mayo de 2011, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias.(BOE –A-2011-8962). |
| 01-06-11 | RESOLUCIÓN de 17 de mayo de 2011, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica la Resolución del Presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de 29 de abril de 2011, por la que se establece la composición y funciones de la Mesa especial del diálogo competitivo para los contratos del ámbito de su competencia. |
| 03-06-11 | ORDEN FOM/1481/2011, de 17 de mayo, por la que se otorgan ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operan en el sector del transporte por carretera. |
| 14-06-11 | INSTRUMENTO DE ADHESIÓN de España al Protocolo Adicional al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), relativo a la carta de porte electrónica, hecho en Ginebra el 20 de febrero de 2008. |
| 30-06-11 | REAL DECRETO 907/2011, de 24 de junio, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-4, de Madrid a Ocaña, tramo M-50-Ocaña; la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la carretera N-IV hasta la carretera N-II; |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | del eje sureste, tramo M-40-M-50, y de la prolongación de la conexión de la carretera N-II con el distribuidor este, y actuaciones de mejora en la M-50, tramo M-409-N-IV, según lo establecido en la disposición adicional cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010. |
| | **3. Transporte marítimo e infraestructuras** |
| 01-01-11 | RESOLUCIÓN de 23 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «E.T.S. de Náutica, Máquinas y Radioeléctrica Naval de Santa Cruz de Tenerife (Universidad de La Laguna)» para impartir cursos. |
| 01-01-11 | RESOLUCIÓN de 26 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «I.S.M. Dirección Provincial de Tarragona» para impartir cursos. |
| 01-01-11 | RESOLUCIÓN de 2 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Escuela Náutica Baleares» para impartir cursos. |
| 01-01-11 | RESOLUCIÓN de 7 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «I.S.M. Dirección Provincial de Cádiz» para impartir cursos. |
| 04-01-11 | RESOLUCIÓN de 23 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «E.T.S. de Náutica, Máquinas y Radioeléctrica Naval de Santa Cruz de Tenerife (Universidad de La Laguna)» para impartir cursos. |
| 04-01-11 | RESOLUCIÓN de 13 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Escuela de Capacitación Náutico-Pesquera de Cataluña para impartir cursos de especialidad marítima. |
| 13-01-11 | RESOLUCIÓN de 9 de diciembre de 2010, de la Autoridad Portuaria de Motril, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 14-01-11 | RESOLUCIÓN de 7 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «I.S.M. Dirección Provincial de Cádiz» para impartir cursos. |
| 02-02-11 | RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2011, de la Dirección general de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de conocimiento para la obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo y se actualiza el temario de la misma. (Corrección de errores BOE de 21-03-2011 y 26-03-2011). |
| 07-02-11 | RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «San Nicolás» para impartir cursos. |
| 07-02-11 | RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Can Padró» para impartir cursos. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 3 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Garmin, modelo GMR 1204 / GMR 1206, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 3 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Garmin, modelo GMR 604 / GMR 606, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 5 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2010, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 18 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2040, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 18 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2041, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 18 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2060, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 9 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Plastimo, modelo Ibiza 4P, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF con LSD clase D No-Solas, marca Simrad, modelo RS10E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD clase D No-Solas, marca Simrad, modelo RS25E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Simrad, modelo HH33E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 001/0310-0 de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHYF-4, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 002/0310-0 de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHYF-6, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 003/0310-0 de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHYF-8, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 004/0310-0 de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHYF-10, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 005/0310-0 de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHYF-12, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 006/0310-0 de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHY(SR)F-4, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 007/0310-0 de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHY(SR)F-6, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 008/0310-0 de balsa salvavidas, marca Duarry, modelo KHY(SR)F-8, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D No-So- |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | las, marca Standard Horizon, modelo GX-2000E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D No-Solas, marca Standard Horizon, modelo GX-2100E (RXAIS), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 08-02-11 | RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Icom, modelo IC-M87 (ATEX), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 15-02-11 | RESOLUCIÓN de 23 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 005/0103-1 de balsa salvavidas, marca Viking, modelo RESC YOU 6 UKSL, recreo, No Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 15-02-11 | RESOLUCIÓN de 23 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 006/0103-1 de balsa salvavidas, marca Viking, modelo RESC YOU 8 UKSL, recreo, No Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 15-02-11 | RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan exámenes teóricos ordinarios para la obtención de titulaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo y motos náuticas. |
| 16-02-11 | RESOLUCIÓN de 12 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela Técnica Superior de Náutica de Santander (Universidad de Cantabria) para impartir cursos. |
| 16-02-11 | RESOLUCIÓN de 23 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 001/0103-1 de balsa salvavidas, marca Viking, modelo RESC YOU 4 UKL, recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 16-02-11 | RESOLUCIÓN de 23 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 002/0103-1 de balsa salvavidas, marca Viking, modelo RESC YOU 6 UKL, recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 16-02-11 | RESOLUCIÓN de 23 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 003/0103-1 de balsa salvavidas, marca Viking, modelo RESC YOU 8 UKL, recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 16-02-11 | RESOLUCIÓN de 23 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 004/0103-1 de balsa salvavidas, marca Viking, modelo RESC YOU 4 UKL, recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 16-02-11 | RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de aptitud para la obtención de los títulos de Piloto de Segunda, Oficial de Máquinas de Segunda y Oficial Radioelectrónico de Segunda de la Marina Mercante. |
| 16-02-11 | RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2011 y se actualiza el contenido de las mismas. |
| 16-02-11 | ORDEN FOM/305/2011, de 13 de enero, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Palma. |
| 16-02-11 | ORDEN FOM/306/2011, de 19 de enero, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Alcudia. |
| 16-02-11 | ORDEN FOM/307/2011, de 19 de enero, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Eivissa. |
| 16-02-11 | ORDEN FOM/308/2011, de 19 de enero, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Maó. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 16-02-11 | ORDEN FOM/309/2011, de 20 de enero, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de La Savina. |
| 17-02-11 | RESOLUCIÓN de 21 de septiembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Transportes, de prórroga de homologación del curso de capacitación de operadores de muelles o terminales que manipulen mercancías peligrosas en los puertos, a impartir por la Asociación Española de Terminales Receptoras de Graneles Químicos, Líquidos y Gases. |
| 17-02-11 | RESOLUCIÓN de 9 de diciembre de 2010, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2009. |
| 17-02-11 | RESOLUCIÓN de 27 de diciembre de 2010, de la Autoridad Portuaria de Cartagena, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2009. |
| 09-03-11 | RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2010, de la Autoridad Portuaria de Alicante, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 09-03-11 | RESOLUCIÓN de 21 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje. |
| 10-03-11 | RESOLUCIÓN de 31 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se modifica el Anexo XII de la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 2 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la cual se homologa el centro de formación «E. C. & S.» para impartir cursos. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Can Padró» para impartir cursos. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 24 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle modelo Eagle Fishstrike 2000C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 24 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle modelo Fishstrike 1000C/Seachamp 1000CDF, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 24 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle modelo Eagle Seachamp 2000CDF, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 25 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance modelo Globalmap 3500 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 25 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance modelo LCX-17M, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 25 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance modelo LMS-332C/LMS-337C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 26 de noviembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance modelo LCX-20C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance modelo LCX-25C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance modelo LCX-110C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance modelo Globalmap 4900M, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 14 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance modelo M52 S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Humminbird modelo 587 CXI HD, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación automática No-Solas, marca Amec modelo Camino 101, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Seiwa modelo SW501E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Seiwa modelo SW701E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 18 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Humminbird modelo 798 CXI HD SI, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 18 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Humminbird modelo 788 CXI HD, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Furuno modelo GP-7000, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equi-po receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Furuno modelo GP-7000 F, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 25 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno modelo FAR-2117 BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 25 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno modelo FAR-2127 BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 25 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno modelo FAR-2137S BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 23-03-11 | RESOLUCIÓN de 30 de junio de 2010, de la Autoridad Portuaria de Gijón, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 23-03-11 | ORDEN FOM/616/2011, de 8 de marzo, por la que se aprueba la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Granadilla. |
| 25-03-11 | REAL DECRETO 349/2011, de 11 de marzo, por el que se incrementa hasta el setenta por ciento la compensación máxima al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Islas Canarias, incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea aprobada en el REAL DECRETO 170/2009, de 13 de febrero. |
| 25-03-11 | REAL DECRETO 350/2011, de 11 de marzo, por el que se incrementa hasta el setenta por ciento la compensación máxima al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Islas Canarias, no incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea aprobada en el REAL DECRETO 362/2009, de 20 de marzo. |
| 26-03-11 | RESOLUCIÓN de 4 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Standard Horizon, modelo HX-751E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 26-03-11 | RESOLUCIÓN de 4 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo NSE12, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 26-03-11 | RESOLUCIÓN de 4 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Samyung, modelo N700, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 26-03-11 | RESOLUCIÓN de 4 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Samyung, modelo NF700, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 26-03-11 | RESOLUCIÓN de 4 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Raymarine, modelo RS125 PLUS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 26-03-11 | RESOLUCIÓN de 4 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Standard Horizon, modelo CP180/180I, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 26-03-11 | RESOLUCIÓN de 10 de febrero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Geonav, modelo GPS-50, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 26-03-11 | RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Techmarine, modelo T01.02, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 26-03-11 | RESOLUCIÓN de 17 de febrero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca M-Tech, modelo MT-500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 26-03-11 | RESOLUCIÓN de 22 de febrero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF No-Solas, marca M-Tech, modelo MT-500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 26-03-11 | RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiobaliza No-Solas, marca ACR, modelo Aqualink PLC-350C (GPS), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 30-03-11 | RESOLUCIÓN de 4 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo NSE8, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 01-04-11 | RESOLUCIÓN de 21 de febrero de 2011, de la Autoridad Portuaria de Santander, por la que se crea el Registro Electrónico de la Entidad. |
| 01-04-11 | RESOLUCIÓN de 21 de febrero de 2011, de la Autoridad Portuaria de Santander, por la que se crea la Sede Electrónica de la Entidad. |
| 01-04-11 | RESOLUCIÓN de 7 de marzo de 2011, de la Autoridad Portuaria de Castellón, por la que se crea y regula el Registro Electrónico de la Entidad. |
| 01-04-11 | RESOLUCIÓN de 7 de marzo de 2011, de la Autoridad Portuaria de Castellón, por la que se crea y regula la Sede Electrónica de la Entidad. |
| 04-04-11 | RESOLUCIÓN de 26 de octubre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el «Centro de Estudios de Formación Alfer, SL» para impartir cursos. |
| 04-04-11 | RESOLUCIÓN de 25 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Cantábrica Consultores Marítimos, SL» para impartir cursos. |
| 04-04-11 | RESOLUCIÓN de 26 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «ISM Dirección Provincial de Cartagena» para impartir cursos. |
| 04-04-11 | RESOLUCIÓN de 9 de febrero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del «Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos» para impartir cursos. |
| 04-04-11 | RESOLUCIÓN de 10 de febrero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «IFAPA de Almería» para impartir cursos. |
| 04-04-11 | RESOLUCIÓN de 11 de febrero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «IMK Pasaia» para impartir cursos. |
| 04-04-11 | RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Academia Náutica Medimar, SL» para impartir cursos. |
| 04-04-11 | RESOLUCIÓN de 22 de febrero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «ISM Dirección Provincial de Valencia» para impartir cursos. |
| 04-04-11 | RESOLUCIÓN de 7 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Escuela Canaria de Navegación y Seguridad Marítima, SL» para impartir cursos. |
| 04-04-11 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Dirección Provincial de la Coruña del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos. |
| 11-04-11 | RESOLUCIÓN de 27 de enero de 2011, de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 11-04-11 | RESOLUCIÓN de 16 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 001/0809 de balsa salvavidas, marca Zodiac, modelo BD ISO 9650 4P España versión 2009, recreo, No-Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 11-04-11 | RESOLUCIÓN de 16 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 002/0809 de balsa salvavidas, marca Zodiac, modelo BD ISO 9650 6P España versión 2009, recreo, No-Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 11-04-11 | RESOLUCIÓN de 16 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 003/0809 de balsa salvavidas, marca Zodiac, modelo BD ISO 9650 8P España versión 2009, recreo, No-Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 11-04-11 | RESOLUCIÓN de 16 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 004/0809 de balsa salvavidas, marca Zodiac, modelo BD ISO 9650 10P España versión 2009, recreo, No-Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 21-04-11 | RESOLUCIÓN de 21 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «ETS de Náutica y Máquinas de La Coruña» para impartir cursos. |
| 21-04-11 | ORDEN FOM/991/2011, de 24 de marzo, por la que se convocan becas en la especialidad profesional marítima para alumnos de las escuelas de Ingeniería Naval o Ingeniería Naval y Oceánica. |
| 21-04-11 | ORDEN FOM/992/2011, de 24 de marzo, por la que se convocan becas en la especialidad profesional marítima. |
| 23-04-11 | RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat F55 No-Solas, marca Furuno, modelo Felcom 50, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 23-04-11 | RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Geonav, modelo GRH 44, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 23-04-11 | RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Geonav, modelo GRH 45, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 23-04-11 | RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Furuno, modelo SC-110, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 23-04-11 | RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPS 17HVS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 23-04-11 | RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Taiyo, modelo Tgc-200, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 23-04-11 | RESOLUCIÓN de 30 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Santander» para impartir cursos. |
| 25-04-11 | RESOLUCIÓN de 12 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, de corrección de errores en la de 14 de julio de 2010, por la que se establece el procedimiento para la obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo y las condiciones y zonas de navegación. |
| 26-04-11 | RESOLUCIÓN de 18 de marzo de 2011, de la Autoridad Portuaria de Vigo, por la que se crea y regula el Registro Electrónico del organismo. |
| 26-04-11 | RESOLUCIÓN de 18 de marzo de 2011, de la Autoridad Portuaria de Vigo, por la que se crea y regula la Sede Electrónica del organismo. |
| 26-04-11 | RESOLUCIÓN de 29 de diciembre de 2010, de la Autoridad Portuaria de Avilés, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 29-04-11 | RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 2011, de la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Bilbao, por la que se crea y regula el Registro Electrónico de la Entidad. |
| 29-04-11 | RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 2011, de la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Bilbao, por la que se crea y regula la Sede Electrónica de la Entidad. |
| 02-05-11 | INSTRUMENTO DE ADHESIÓN de España al Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 02-05-11 | RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno modelo FR-8062, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-05-11 | RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno modelo FR-8252, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-05-11 | RESOLUCIÓN de 23 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat F33 No-Solas, marca Furuno modelo Felcom 30, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-05-11 | RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor sistema de identif. automática No-Solas (SIA/AIS No-Solas), marca Acr Cobhan modelo Acr Nauticast, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-05-11 | RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat F77 No-Solas, marca Furuno modelo Felcom-70, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-05-11 | RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Geonav modelo GRH 4D, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-05-11 | RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF con LSD clase D (No Solas), marca Icom modelo IC-M603 (+HM-162E), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-05-11 | RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Radio Ocean modelo Pocket 4300, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-05-11 | RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Kongsberg modelo Seapath 200, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 02-05-11 | RESOLUCIÓN de 31 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «ISM Dirección Provincial de Huelva» para impartir cursos. |
| 02-05-11 | RESOLUCIÓN de 31 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «ISM Dirección Provincial de Cartagena (Murcia)» para impartir cursos. |
| 02-05-11 | RESOLUCIÓN de 1 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «IFPMP de Canarias (Arrecife)» para impartir cursos. |
| 02-05-11 | RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2011, de Puertos del Estado, por la que se publica el Acuerdo del Consejo Rector por el que se aprueba el contenido mínimo de las pruebas de aptitud psicofísica para acreditar la idoneidad de los trabajadores que deseen desarrollar actividades que integren el servicio de manipulación de mercancías. |
| 02-05-11 | ORDEN FOM/1109/2011, de 13 de abril, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento (Autoridad Portuaria de Tarragona). |
| 05-05-11 | RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2011, de la Autoridad Portuaria de Huelva, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009. |
| 07-05-11 | RESOLUCIÓN de 15 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la «Dirección Provincial de Málaga del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 10-05-11 | RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo FR-8122, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 10-05-11 | RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD clase D (No Solas), marca Icom, modelo IC-M505 (+HM-162E), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 10-05-11 | RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Furuno, modelo SC-50, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 10-05-11 | RESOLUCIÓN de 1 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiogoniómetro de localización hombre al agua, marca Sea Marshall, modelo Sar Finder Mk3, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 10-05-11 | RESOLUCIÓN de 6 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiobaliza No-Solas, marca Kannad Marine, modelo Safelink Pro Plb, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 10-05-11 | RESOLUCIÓN de 6 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (SIA/AIS,No-Solas), marca Blueais, modelo Blueais, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 10-05-11 | RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de MF/HF con LSD No-Solas, marca Icom, modelo IC-M801E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 13-05-11 | ORDEN FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general. |
| 16-05-11 | RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Dirección Provincial de la Coruña del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos. |
| 16-05-11 | RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se otorga la acreditación a «SGS ICS Ibérica, SA», como entidad auditora de sistemas de calidad en lo que afecta a las disposiciones del Convenio de formación, titulación y guardia para la gente de mar 1978, en su versión enmendada. |
| 18-05-11 | RESOLUCIÓN de 6 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje, en el puerto de Tarragona. |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 13 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de comunicaciones por satélite No-Solas, marca Qualcom, modelo GSP-1700, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 15 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Icom, modelo IC-M71 (Sumergible IPX8), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 15 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (SIA/AIS No-Solas), marca Samyung, modelo AIS 50B, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 19 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco inmarsat fleetbroadband No-Solas, marca J.R.C., modelo JUE-500, |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| | para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 19 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lorenz, modelo Compact 8 Sun, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 19 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lorenz, modelo Uxogps40lzx, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 27 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Centre Integrat de Formación Professional Nauticopesquera de Palma» para impartir cursos. |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 28 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la «Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de Portugalete (Vizcaya)» para impartir cursos. (BOE-A-2011-8964). |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 28 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la «Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de Portugalete (Vizcaya)» para impartir cursos. (BOE-A-2011-8965). |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 3 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Carrasco y Gallego SL» para impartir cursos. |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 5 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Centro Canario de Formación Marítima» para impartir cursos. |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 5 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Escuela Canaria de Navegación y Seguridad Marítima SL» para impartir cursos. |
| 23-05-11 | RESOLUCIÓN de 5 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «San Nicolás» para impartir cursos. |
| 25-05-11 | REAL DECRETO 457/2011, de 1 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles. |
| 01-06-11 | RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la «Dirección Provincial de Castellón del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos. |
| 03-06-11 | RESOLUCIÓN de 3 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Mediterranean Services School» para impartir cursos. |
| 07-06-11 | RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Furuno, modelo GP-33, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española. |
| 07-06-11 | RESOLUCIÓN de 17 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la cual se prorroga la homologación de la «Dirección Provincial de Madrid del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos. |
| 11-06-11 | REAL DECRETO 799/2011, de 10 de junio, por el que se establecen las obligaciones que incumben al Ministerio de Fomento en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación marina sobre buques españoles. |
| 11-06-11 | REAL DECRETO 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos. (Corrección de errores BOE 06-07-2011). |
| 15-06-11 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Global Marine» para impartir cursos. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 17-06-11 | ORDEN FOM/1667/2011, de 6 de junio, por la que se modifican los límites geográficos de las Capitanías Marítimas de Sevilla y Cádiz, así como los Distritos Marítimos de Sanlúcar de Barrameda y Sevilla y se establecen nuevos indicativos de matrícula. |
| 18-06-11 | RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Fundación Formación y Empleo País Valenciano» para impartir cursos. |
| 18-06-11 | RESOLUCIÓN de 2 de junio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «IFAPA de San Fernando (Cádiz)» para impartir cursos. |
| 25-06-11 | REAL DECRETO 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima. |
| 27-06-11 | RESOLUCIÓN de 30 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Escuela Canaria de Navegación y Seguridad marítima SL, para impartir cursos. |

## 4. Transporte aéreo e infraestructuras

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 03-01-11 | ORDEN FOM/3414/2010, de 29 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Ibiza. |
| 03-01-11 | ORDEN FOM/3415/2010, de 29 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Menorca. |
| 03-01-11 | ORDEN FOM/3416/2010, de 29 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Santiago. |
| 03-01-11 | ORDEN FOM/3417/2010, de 29 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Valencia. |
| 06-01-11 | ORDEN FOM/3457/2010, de 22 de diciembre, por la que se designa al aeropuerto de Burgos como Aeropuerto con Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) a efectos de la provisión de servicios de tránsito aéreo. |
| 15-01-11 | REAL DECRETO 28/2011, de 14 de enero, por el que se deroga el REAL DECRETO 1611/2010, de 3 de diciembre, por el que se encomienda transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de control de tránsito aéreo atribuidos a la entidad pública empresarial AENA. |
| 02-02-11 | RESOLUCIÓN de 12 de enero de 2011, por la que se crea y regula el registro electrónico de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. |
| 11-02-11 | ORDEN FOM/214/2011, de 27 de enero, por la que se modifica el apartado quinto del anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas. |
| 12-02-11 | ORDEN FOM/231/2011, de 13 de enero, por la que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el Plan de acción asociado y el mapa de ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas. |
| 15-02-11 | RESOLUCIÓN de 18 de enero de 2011, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma del País Vasco para el desarrollo del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea. |
| 16-02-11 | RESOLUCIÓN de 18 de enero de 2011, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Junta de Andalucía para el desarrollo del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea. |
| 19-02-11 | REAL DECRETO 188/2011, de 18 de febrero, por el que se modifica el REAL DECRETO 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo. |
| 23-02-11 | REAL DECRETO 105/2011, de 28 de enero, por el que se modifica el Estatuto de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, aprobado por REAL DECRETO 905/1991, de 14 de junio. |
| 05-03-11 | LEY 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 09-03-11 | RESOLUCIÓN de 3 de febrero de 2011, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Galicia para el desarrollo del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea. |
| 22-03-11 | RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2011, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears para el desarrollo del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea. |
| 25-03-11 | REAL DECRETO 349/2011, de 11 de marzo, por el que se incrementa hasta el setenta por ciento la compensación máxima al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Islas Canarias, incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea aprobada en el REAL DECRETO 170/2009, de 13 de febrero. |
| 25-03-11 | REAL DECRETO 350/2011, de 11 de marzo, por el que se incrementa hasta el setenta por ciento la compensación máxima al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Islas Canarias, no incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea aprobada en el REAL DECRETO 362/2009, de 20 de marzo. |
| 26-03-11 | RESOLUCIÓN de 9 de marzo de 2011, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se convocan para el año 2011 exámenes prácticos de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves (según normativa nacional) y exámenes teóricos para la Licencia de Mantenimiento de Aeronaves (según Parte 66 del Reglamento (CE) 2042/2003). |
| 31-03-11 | REAL DECRETO 367/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Alicante. |
| 31-03-11 | REAL DECRETO 368/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Reus. |
| 31-03-11 | REAL DECRETO 369/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del NDB de Andratx. |
| 31-03-11 | REAL DECRETO 370/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Bilbao. |
| 31-03-11 | REAL DECRETO 371/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del VOR/DME de Llucmajor. |
| 31-03-11 | REAL DECRETO 372/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del VOR/DME de Pollença. |
| 31-03-11 | REAL DECRETO 373/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del NDB de Porto Colom. |
| 31-03-11 | REAL DECRETO 374/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del centro de emisores y receptores de Randa. |
| 31-03-11 | REAL DECRETO 375/2011, de 11 de marzo, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del centro de comunicaciones de Sóller. |
| 31-03-11 | REAL DECRETO 376/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Son Bonet. |
| 31-03-11 | REAL DECRETO 377/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Vitoria. |
| 31-03-11 | REAL DECRETO 378/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del VOR/DME de Capdepera. |
| 27-05-11 | RESOLUCIÓN de 7 de abril de 2011, de la Presidencia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se crea la Sede Electrónica y el Registro Electrónico de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. |
| 06-06-11 | ORDEN FOM/1508/2011, de 18 de mayo, por la que se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Barcelona. |
| 06-06-11 | ORDEN FOM/1509/2011, de 18 de mayo, por la que se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Málaga. |
| 08-06-11 | ORDEN FOM/1525/2011, de 7 de junio, por la que se acuerda el inicio del ejercicio efectivo de funciones y obligaciones en materia de gestión aeroportuaria por «Aena Aeropuertos, SA». |
| 14-06-11 | ORDEN FOM/1608/2011, de 24 de mayo, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Córdoba. |

| Fecha publicación *BOE* | Disposición y materia |
|---|---|
| 17-06-11 | ORDEN PRE/1669/2011, de 13 de junio, por la que se habilita la terminal civil de la base aérea de Albacete como puesto fronterizo. |
| 17-06-11 | ORDEN PRE/1670/2011, de 13 de junio, por la que se habilita la terminal civil de la base aérea de León como puesto fronterizo. |
| 17-06-11 | ORDEN PRE/1671/2011, de 13 de junio, por la que se habilita la terminal civil de la base aérea de Matacán (Salamanca) como puesto fronterizo. |
| 21-06-11 | RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2011, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se introducen restricciones operativas en el aeropuerto de El Prat de Barcelona siguiendo el procedimiento «enfoque equilibrado» del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre. |

# 2.3. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2010

| Fecha publicación *DOUE (L y C)* | Disposición y materia |
|---|---|

## 1. Generalidades

| | |
|---|---|
| 22-01-10 | ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2009 — Presupuesto rectificativo no 2. (2010/L18). |
| 16-02-10 | CONVOCATORIA de propuestas de 2010 conforme al programa plurianual de trabajo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) con vistas a la concesión de subvenciones para el período 2007-2013 [Decisión C(2010) 607 de la Comisión]. (2010/C38). |
| 12-03-10 | APROBACIÓN definitiva del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2010. (2010/L64). |
| 17-03-10 | CONVOCATORIA de propuestas para acciones de transferencia entre modos de transporte, de efecto catalizador, autopistas del mar, evitación de tráfico y de aprendizaje en común dentro del segundo Programa Marco Polo [Reglamento (CE) nº 1692/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo – (2010/L84).328 de 24.11.2006, p.1]. (2010/C66). |
| 30-03-10 | CARTA de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. (2010/C83). |
| 30-03-10 | VERSIONES consolidadas del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2010/C83). |
| 31-03-10 | ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2010. (2010/C86). |
| 31-03-10 | REGLAMENTO (UE) nº 265/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2010, por el que se modifica el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen y el Reglamento (CE) nº 562/2006 por lo que se refiere a la circulación de personas con visados de larga duración. (2010/L85). |
| 31-03-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 29 de marzo de 2010, por la que se excluye la prospección y explotación de petróleo y gas en Inglaterra, Escocia y País de Gales del ámbito de aplicación de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales [notificada con el número C(2010) 1920]. (2010/L84). |
| 18-05-10 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte» (Refundición) COM(2009) 391 final — 2009/0110 (COD). (2010/C128). |
| 19-05-10 | CONVOCATORIA de propuestas conforme al programa anual de trabajo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) con vistas a la concesión de subvenciones para 2010 [Decisión C(2010) 796 de la Comisión, en su versión modificada por la Decisión C(2010) 2664 de la Comisión]. (2010/C129). |
| 19-05-10 | CONVOCATORIA de propuestas de 2010 conforme al programa plurianual de trabajo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) con vistas a la concesión de subvenciones para el período 2007-2013 [Decisión C(2010) 607 de la Comisión, en su versión modificada por la Decisión C(2010) 2681 de la Comisión]. (2010/C129). |
| 29-05-10 | DICTAMEN del Comité de las Regiones — «Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso». (2010/C141). |
| 16-07-10 | APROBACIÓN definitiva del presupuesto rectificativo nº 1 de la Unión Europea para el ejercicio 2010. (2010/L183). |
| 22-09-10 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión "Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso"[COM(2009) 279 final] y sobre el tema "La política europea de transportes después de 2010". (2010/C255). |
| 10-12-10 | DICTAMEN nº 6/2010 (presentado en virtud del artículo 322 TFUE) relativo a la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el Reglamento financiero aplicable al presupuesto general de la Unión Europea. (2010/C334). |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| 28-12-10 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Política Europea de Transporte en el marco de la Estrategia de Lisboa post-2010 y de la Estrategia de Desarrollo Sostenible» (Dictamen exploratorio). (2010/C354). |
| 28-12-10 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre «La política de transportes en los Balcanes occidentales». (2010/C354) |

## 2. Transporte terrestre e infraestructuras

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| 13-01-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 29 de octubre de 2009, sobre la adopción de parámetros básicos para los registros de licencias de conducción de trenes y los certificados complementarios previstos en la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2009) 8278]. (2010/L8). |
| 14-01-10 | RECOMENDACIÓN de la Comisión, de 13 de enero de 2010, relativa al intercambio seguro de datos electrónicos entre los Estados miembros a fin de comprobar la unicidad de las tarjetas de conductor que expiden [notificada con el número C(2010) 19]. (2010/L9). |
| 19-01-10 | REGLAMENTO (UE) nº 36/2010 de la Comisión de 3 de diciembre de 2009 sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2010/L13). (Corrección de errores 2010/L286" 04-11-2010). |
| 10-02-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 19 de octubre de 2009, que modifica las Decisiones 2006/679/CE y 2006/860/CE en lo que se refiere a las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas a subsistemas de los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad [notificada con el número C(2009) 7787]. (2010/L37). |
| 25-02-10 | DICTAMEN del Supervisor Europeo de Protección de Datos sobre la Comunicación de la Comisión relativa a un Plan de acción para el despliegue de sistemas de transporte inteligentes en Europa y a la propuesta que lo acompaña de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece el marco para el despliegue de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para sus interfaces con otros modos de transporte. (2010/C47). |
| 25-02-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 23 de febrero de 2010, sobre la modificación del anexo II de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los vehículos al final de su vida útil [notificada con el número C(2010) 972] (1). (2010/L48). |
| 11-03-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 142/2009, de 4 de diciembre de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2010/L62). |
| 11-03-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 143/2009, de 4 de diciembre de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2010/L62). |
| 11-03-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 144/2009, de 4 de diciembre de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2010/L62). (2010/L62). |
| 11-03-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 145/2009, de 4 de diciembre de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2010/L62). |
| 11-03-10 | REGLAMENTO (UE) nº 202/2010 de la Comisión, de 10 de marzo de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 6/2003 de la Comisión, relativo a la difusión de estadísticas del transporte de mercancías por carretera. (2010/L61). |
| 20-03-10 | DIRECTIVA 2010/19/UE de la Comisión, de 9 de marzo de 2010, que modifica, para adaptarlas al progreso técnico en el ámbito de los sistemas antiproyección de determinadas categorías de vehículos de motor y sus remolques, la Directiva 91/226/CEE del Consejo y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2010/L72). |
| 27-03-10 | DICTAMEN del Comité de las Regiones sobre «Competitividad del transporte ferroviario de mercancías». (2010/C79). |
| 30-03-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 25 de marzo de 2010, por la que se autoriza a los Estados |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| | miembros a aprobar determinadas excepciones conforme a lo dispuesto en la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas [notificada con el número C(2010) 1610]. (2010/L83). |
| 31-03-10 | ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2010. (2010/C86). |
| 16-04-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad(1). (Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la directiva).(2010/C97). |
| 16-04-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional(1). (Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la directiva). (2010/C97). |
| 22-04-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 11/2010, de 29 de enero de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L101). |
| 22-04-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 12/2010, de 29 de enero de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L101). |
| 22-04-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 13/2010, de 29 de enero de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L101). |
| 27-04-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 26 de abril de 2010, por la que se concede a Luxemburgo una excepción parcial de la Decisión 2006/66/CE, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de material rodante-ruido del sistema ferroviario transeuropeo convencional, y de la Decisión 2006/861/CE, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de material rodante-vagones de mercancías del sistema ferroviario transeuropeo convencional [notificada con el número C(2010) 2546]. (2010/L105). |
| 29-04-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 28 de abril de 2010, por la que se concede a Francia una excepción parcial de la Decisión 2006/66/CE sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de material rodante-ruido del sistema ferroviario transeuropeo convencional y de la Decisión 2006/861/CE sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de material rodante-vagones de mercancías del sistema ferroviario transeuropeo convencional [notificada con el número C(2010) 2588]. (2010/L107). |
| 01-05-10 | REGLAMENTO (UE) nº 371/2010 de la Comisión, de 16 de abril de 2010, que sustituye los anexos V, X, XV y XVI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco). (2010/L110). |
| 04-05-10 | POSICIÓN (UE) nº 2/2010 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. Adoptada por el Consejo el 22 de febrero de 2010. (2010/C114E). |
| 11-05-10 | POSICIÓN (UE) nº 4/2010 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004. Adoptada por el Consejo el 11 de marzo de 2010. (2010/C122E). |
| 13-05-10 | REGLAMENTO nº 18 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de motor en lo concerniente a la protección contra su utilización no autorizada. (2010/L120). |
| 13-05-10 | REGLAMENTO nº 39 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes para la homologación de los vehículos en lo que se refiere al aparato indicador de velocidad, incluida su instalación. (2010/L120). |
| 18-05-10 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Directiva …/…/ |

| Fecha publicación *DOUE (L y C)* | Disposición y materia |
|---|---|
| | CE del Parlamento Europeo y del Consejo de […] relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera (versión codificada) COM(2009) 446 final — 2009/0123 (COD). (2010/C128). |
| 21-05-10 | MODIFICACIÓN del Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR), de 14 de noviembre de 1975, De acuerdo con la notificación del depositario de la ONU C.N.387.2009. TREATIES-3, la siguiente modificación entró en vigor el 1 de octubre de 2009 con respecto a todas las Partes contratantes. (2010/L125). |
| 28-05-10 | REGLAMENTO (UE) nº 461/2010 de la Comisión, de 27 de mayo de 2010, relativo a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor. (2010/L129). |
| 04-06-10 | DECISIÓN del Consejo, de 11 de marzo de 2010, relativa a la posición de la Unión Europea con respecto al proyecto de Decisión 1/2003 y al proyecto de Recomendación 1/2003 del Comité Conjunto creado en virtud del Acuerdo Interbús sobre el transporte discrecional internacional de viajeros en autocar y autobús. (2010/L138). |
| 09-06-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 28/2010, de 12 de marzo de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L143). |
| 09-06-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 29/2010, de 12 de marzo de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L143). |
| 09-06-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 30/2010, de 12 de marzo de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L143). |
| 09-06-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 31/2010, de 12 de marzo de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L143). |
| 09-06-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 32/2010, de 12 de marzo de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L143). |
| 09-06-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 33/2010, de 12 de marzo de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L143). |
| 12-06-10 | REGLAMENTO nº 38 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de las luces antiniebla traseras de los vehículos de motor y de sus remolques. (2010/L148). |
| 30-06-10 | REGLAMENTO nº 80 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de asientos de vehículos de grandes dimensiones para el transporte de pasajeros y de estos vehículos por lo que respecta a la resistencia de los asientos y de sus anclajes. (2010/L164). |
| 01-07-10 | DICTAMEN del Comité de las Regiones sobre «Medidas concertadas y sostenibles para responder a los retos del sector automovilístico europeo y reforzar su implantación territorial». (2010/C175). |
| 02-07-10 | NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5741 — CDC/Veolia Environment/Transdev/Veolia Transport). (2010/C176). |
| 02-07-10 | REGLAMENTO (UE) nº 581/2010 de la Comisión, de 1 de julio de 2010, sobre los plazos máximos para transferir los datos pertinentes de las unidades instaladas en los vehículos y de las tarjetas de conductor. (2010/C176). |
| 08-07-10 | DIRECTIVA 2010/47/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad. (2010/L173). |
| 08-07-10 | DIRECTIVA 2010/48/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques. (2010/L173). |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| 08-07-10 | RECOMENDACIÓN de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas efectuadas de conformidad con la Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques. (2010/L173). |
| 08-07-10 | RECOMENDACIÓN de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de riesgo de las deficiencias detectadas durante las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales de conformidad con la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2010/L173). |
| 10-07-10 | REGLAMENTO nº 1 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) «Prescripciones uniformes sobre la homologación de los faros de los vehículos de motor que emiten un haz de cruce o un haz de carretera asimétricos y están equipados con lámparas de incandescencia de las categorías R2 o HS1». (2010/L177). |
| 10-07-10 | REGLAMENTO nº 6 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los indicadores de dirección de los vehículos de motor y de sus remolques. (2010/L177). |
| 10-07-10 | REGLAMENTO nº 8 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes sobre la homologación de los faros de los vehículos de motor que emiten un haz de cruce o un haz de carretera asimétricos, o ambos, y están equipados con lámparas de incandescencia halógenas (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 o H11). (2010/L177). |
| 10-07-10 | REGLAMENTO nº 19 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de las luces antiniebla delanteras de vehículos a motor. (2010/L177). |
| 10-07-10 | REGLAMENTO nº 20 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) «Prescripciones uniformes sobre la homologación de los faros de los vehículos de motor que emiten un haz de cruce o un haz de carretera asimétricos, o ambos, y están equipados con lámparas de incandescencia halógenas (lámparas H4)». (2010/L177). |
| 10-07-10 | REGLAMENTO nº 46 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas: Prescripciones uniformes sobre la homologación de los dispositivos de visión indirecta y los vehículos de motor en lo referente a la instalación de dichos dispositivos. (2010/L177). |
| 10-07-10 | REGLAMENTO nº 69 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de placas de identificación trasera de vehículos lentos (por construcción) y sus remolques (2010/L200). |
| 10-07-10 | REGLAMENTO nº 118 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas: Prescripciones técnicas uniformes relativas al comportamiento frente al fuego de los materiales utilizados en la fabricación del interior de determinadas categorías de vehículos de motor. (2010/L177). |
| 10-07-10 | REGLAMENTO nº 121 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que se refiere al emplazamiento e identificación de los mandos manuales, testigos e indicadores. (2010/L177). |
| 10-07-10 | REGLAMENTO nº 125 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de motor con respecto al campo de visión delantera del conductor. (2010/L200). |
| 15-07-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 51/2010, de 30 de abril de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) y el anexo XIV (Competencia) del Acuerdo EEE. (2010/L181). |
| 17-07-10 | REGLAMENTO nº 28 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de aparatos productores de señales acústicas y de vehículos de motor en lo que respecta a sus señales acústicas. (2010/L185). |
| 17-07-10 | REGLAMENTO nº 31 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas — Prescripciones uniformes sobre la homologación de los faros halógenos sellados (SB) de los vehículos autopropulsados que emiten un haz de cruce o un haz de carretera europeos asimétricos, o ambos. (2010/L185). |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| 17-07-10 | REGLAMENTO nº 93 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de: I. Los dispositivos de protección delantera contra el empotramiento — II. Vehículos en lo que concierne al montaje de un dispositivo de protección delantera contra el empotramiento de un tipo homologado — III. Vehículos en lo que concierne a su protección delantera contra el empotramiento. (2010/L185). |
| 27-07-10 | POSICIÓN (UE) nº 11/2010 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de la directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte Adoptado por el Consejo el 10 de mayo de 2010. (2010/C203E). |
| 28-07-10 | REGLAMENTO (UE) nº 672/2010 de la Comisión, de 27 de julio de 2010, relativo a los requisitos de homologación de tipo en lo que se refiere a los dispositivos de deshielo y de desempañado del parabrisas de determinados vehículos de motor y por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados. (2010/L196). |
| 05-08-10 | DECISIÓN nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. (2010/ L204). |
| 06-08-10 | DIRECTIVA 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte. (2010/L207). |
| 14-08-10 | REGLAMENTO nº 25 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de apoyacabezas (reposacabezas), incorporados o no en asientos de vehículos. (2010/L215). |
| 14-08-10 | REGLAMENTO nº 26 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que se refiere a sus salientes exteriores. (2010/L215). |
| 24-08-10 | REGLAMENTO nº 123 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los sistemas de alumbrado delantero adaptables (AFS) para vehículos de motor. (2010/L222). |
| 27-08-10 | DICTAMEN del Comité de las Regiones sobre el «Plan de acción sobre la movilidad urbana». (2010/C232). |
| 28-08-10 | REGLAMENTO nº 55 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) relativo a las prescripciones uniformes sobre la homologación de los dispositivos mecánicos de acoplamiento de vehículos combinados. (2010/ L227). |
| 31-08-10 | REGLAMENTO nº 49 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos, y las emisiones de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado de petróleo destinados a la propulsión de vehículos. (2010/L229). |
| 31-08-10 | REGLAMENTO nº 13-H de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Disposiciones uniformes sobre la homologación de los vehículos de turismo en lo relativo al frenado. (2010/L230). |
| 31-08-10 | REGLAMENTO nº 17 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ ONU) — Prescripciones uniformes sobre la homologación de vehículos en lo que concierne a los asientos, a sus anclajes y a los apoyacabezas. (2010/L230). |
| 31-08-10 | REGLAMENTO nº 43 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ ONU) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los materiales de acristalamiento de seguridad y su montaje en los vehículos. (2010/L230). |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| 31-08-10 | REGLAMENTO nº 105 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas en lo que respecta a sus características particulares de construcción. (2010/L230). |
| 31-08-10 | REGLAMENTO nº 112 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes sobre la homologación de los faros de los vehículos de motor que emiten un haz de carretera o un haz de cruce asimétrico, o ambos, y están equipados con lámparas de incandescencia y/o módulos LED. (2010/L230). |
| 03-09-10 | DIRECTIVA 2010/61/UE de la Comisión, de 2 de septiembre de 2010, por la que se adaptan por primera vez al progreso científico y técnico los anexos de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas. (2010/L233). |
| 16-09-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 68/2010, de 11 de junio de 2010, por la que se modifica el anexo II (Reglamentaciones técnicas, normalizaciones, ensayos y certificación) y el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L244). |
| 16-09-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 70/2010, de 11 de junio de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2010/L244). |
| 16-09-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 71/2010, de 11 de junio de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2010/L244). |
| 16-09-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 72/2010, de 11 de junio de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2010/L244). |
| 16-09-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 73/2010, de 11 de junio de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2010/L244). |
| 16-09-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 74/2010, de 11 de junio de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2010/L244). |
| 16-09-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 75/2010, de 11 de junio de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2010/L244). |
| 16-09-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 74/2010, de 11 de junio de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2010/L244). |
| 17-09-10 | DECISIÓN del Consejo, de 13 de septiembre de 2010, relativa al establecimiento de un intercambio automatizado por lo que respecta a los datos de matriculación de vehículos (DMV) con Finlandia. (2010/L245). |
| 17-09-10 | REGLAMENTO (UE) nº 817/2010 de la Comisión, de 16 de septiembre de 2010, por el que se establecen disposiciones específicas de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1234/2007 del Consejo por lo que respecta a los requisitos para la concesión de restituciones por exportación en relación con el bienestar de los animales vivos de la especie bovina durante su transporte. (2010/L245). |
| 22-09-10 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras» [COM(2008) 436 final — 2008/0147 (COD)] (2010/C255). |
| 22-09-10 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las interferencias de radio (compatibilidad electromagnética) de los vehículos (versión codificada)» [COM(2009) 546 final — 2009/0154 (COD)]. (2010/C255). |
| 25-09-10 | DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 5 de mayo de 2010, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2008. (2010/L252). |
| 25-09-10 | DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 5 de mayo de 2010, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2008. (2010/L252). |

| Fecha publicación *DOUE (L y C)* | Disposición y materia |
|---|---|
| 25-09-10 | DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 5 de mayo de 2010, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2008. (2010/L252). |
| 25-09-10 | RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 5 de mayo de 2010, que contiene las observaciones que forman parte integrante de la Decisión por la que se aprueba la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2008. (2010/L252). |
| 29-09-10 | ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2010 — Presupuesto rectificativo no1. (2010/C264). |
| 29-09-10 | REGLAMENTO nº 107 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría M2 o M3 en lo que respecta a sus características generales de construcción. (2010/L255). |
| 30-09-10 | REGLAMENTO nº 13 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes sobre la homologación de vehículos de las categorías M, N y O con relación al frenado. (2010/L257). |
| 08-10-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 21 de octubre de 2010, por la que se modifican las Decisiones 2006/920/CE y 2008/231/CE en lo que se refiere a las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas al subsistema «Explotación y gestión del tráfico» de los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad [notificada con el número C(2010) 7179]. (2010/L280). |
| 08-10-10 | NO posición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.5655 — SNCF/LCR/Eurostar). (2010/L272). |
| 15-10-10 | DICTAMEN del Banco Central Europeo, de 5 de octubre de 2010, acerca de dos propuestas de reglamentos relativos al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro (CON/2010/72). (2010/C278). |
| 20-10-10 | REGLAMENTO (UE) nº 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. (2010/L276). |
| 21-10-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 88/2010, de 2 de julio de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/C277). |
| 21-10-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 89/2010, de 2 de julio de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/C277). |
| 21-10-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 90/2010, de 2 de julio de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/C277). |
| 05-11-10 | PROPUESTA de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece el marco para el despliegue de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (primera lectura). 2010/C299). |
| 06-11-10 | NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.5974 — Finavias/Abertis/Autopista Trados M-45 (2010/C300). |
| 09-11-10 | REGLAMENTO (UE) nº 1003/2010 de la Comisión, de 8 de noviembre de 2010, relativo a los requisitos para la homologación de tipo del emplazamiento y la instalación de las placas de matrícula traseras en los vehículos de motor y sus remolques y por el que se desarrolla el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados. (2010/L291). |
| 09-11-10 | REGLAMENTO (UE) nº 1005/2010 de la Comisión, de 8 de noviembre de 2010, relativo a los requisitos de homologación de tipo para los dispositivos de remolque de los vehículos de motor y por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados. (2010/L291). |
| 10-11-10 | REGLAMENTO (UE) nº 1008/2010 de la Comisión, de 9 de noviembre de 2010, relativo a los requisitos de homologación de tipo en lo que |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| | se refiere a los limpiaparabrisas y lavaparabrisas de determinados vehículos de motor y por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados. (2010/L292). |
| 13-11-10 | MODIFICACIONES del Reglamento nº 13 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes sobre la homologación de vehículos de las categorías M, N y O con relación al frenado. (2010/L297). |
| 13-11-10 | REGLAMENTO nº 37 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes sobre la homologación de lámparas de incandescencia para su utilización en faros homologados de vehículos de motor y de sus remolques. (2010/L297). |
| 16-11-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 15 de noviembre de 2010, por la que se concede a la República Checa una excepción a la aplicación de la Decisión 2006/679/CE sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional a la línea Stranice–eské Budjovice [notificada con el número C(2010) 7789]. (2010/L298). |
| 20-11-10 | REGLAMENTO nº 29 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Prescripciones uniformes sobre la homologación de vehículos en lo relativo a la protección de los ocupantes de la cabina de un vehículo comercial. (2010/L304). |
| 26-11-10 | REGLAMENTO nº 64 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que se refiere a sus equipos que pueden incluir una unidad de repuesto de uso provisional, neumáticos autoportantes y/o un sistema autoportante y/o un sistema de control de la presión de los neumáticos. (2010/L310). |
| 03-12-10 | INFORME Especial nº 8/2010 «Mejora del rendimiento del transporte en los ejes ferroviarios transeuropeos: ¿Ha sido eficaz la inversión de la UE en infraestructura ferroviaria?». (2010/C326). |
| 04-12-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 9 de noviembre de 2010, sobre los módulos para los procedimientos de evaluación de la conformidad, idoneidad para el uso y verificación CE que deben utilizarse en las especificaciones técnicas de interoperabilidad adoptadas en virtud de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2010) 7582]. (2010/L319). |
| 08-12-10 | REGLAMENTO (UE) nº 1089/2010 de la Comisión, de 23 de noviembre de 2010, por el que se aplica la Directiva 2007/2/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a la interoperabilidad de los conjuntos y los servicios de datos espaciales. (2010/L323). |
| 10-12-10 | REGLAMENTO (UE) nº 1158/2010 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria. (2010/L326). (Corrección de errores 08-02-11). |
| 11-12-10 | REGLAMENTO (UE) nº 1169/2010 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria. (2010/L327). |
| 16-12-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 103/2010, de 1 de octubre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L332) |
| 16-12-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 104/2010, de 1 de octubre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L332). |
| 16-12-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 105/2010, de 1 de octubre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L332). |
| 16-12-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 106/2010, de 1 de octubre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L332) |
| 16-12-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 107/2010, de 1 de octubre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2010/L332). |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| 16-12-10 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 108/2010, de 1 de octubre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE (2010/L332). |
| 18-12-10 | REGLAMENTO (UE) nº 1213/2010 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2010, por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales sobre las empresas de transporte por carretera. (2010/L335). |
| 21-12-10 | CORRECCIÓN de errores del Reglamento (CE) nº 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. (2010/L336). (Corrección de errores de 28-07-2008). |
| 28-12-10 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión. El futuro marco jurídico en materia de competencia aplicable al sector de los vehículos de motor»COM(2009) 388 final. (2010/C354) |
| 28-12-10 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Transformaciones industriales y perspectivas para el sector de la motocicleta en Europa» (Dictamen de iniciativa). (2010/C354) |

## 3. Transporte marítimo e infraestructuras

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| 06-01-10 | DICTAMEN del Comité Consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes emitido en su reunión, de 28 de septiembre de 2009, en relación con un proyecto de decisión relativa al asunto COMP/39.416 — Clasificación de buques — Ponente: Eslovaquia. (2010/C2). |
| 06-01-10 | INFORME final del consejero auditor — Asunto COMP/39.416 — Clasificación de buques. (2010/C2). |
| 06-01-10 | RESUMEN de la Decisión de la Comisión, de 14 de octubre de 2009, relativa a un procedimiento de conformidad con el artículo 81 del Tratado CE y con el artículo 53 del Acuerdo EEE (Asunto COMP/39.416 — Clasificación de buques) [notificada con el número C(2009) 7796 final]. (2010/C2). |
| 08-01-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 6 de noviembre de 2008, relativa a la ayuda estatal C 19/05 (ex N 203/05) concedida por Polonia al Astillero Szczecin [notificada con el número C(2008) 6770]. (2010/L5). |
| 22-01-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 21 de octubre de 2008, relativa a la ayuda estatal 20/08 (ex N 62/08) que Italia tiene previsto ejecutar mediante una modificación del régimen de ayudas N 59/04 relativo al mecanismo de defensa temporal a favor de la construcción naval [notificada con el número C(2008) 6015]. (2010/L17). |
| 04-02-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 6 de noviembre de 2008, Relativa a la ayuda estatal C 17/05 (ex N 194/05 y PL 34/04) concedida por Polonia al Astillero Gdynia [notificada con el número C(2008) 6771]. (2010/L33). |
| 06-03-10 | REGLAMENTO (UE) nº 164/2010 de la Comisión de 25 de enero de 2010 relativo a las especificaciones técnicas de la información electrónica sobre los buques para la navegación interior mencionadas en el artículo 5 de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad. (2010/L57). |
| 13-03-10 | AYUDA Estatal — República de Letonia — Ayuda Estatal C 39/09 (ex N 385/09) — Financiación pública de infraestructuras portuarias en el puerto de Ventspils — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE. (2010/C62). (Corrección de errores 2010/C70" 19-03-2010). |
| 17-03-10 | RECOMENDACIÓN de la Comisión, de 11 de marzo de 2010, relativa a las medidas de autoprotección y de prevención de los actos de piratería marítima y los ataques a mano armada perpetrados contra los buques. (2010/L67). |
| 20-03-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 19 de marzo de 2010, relativa a las condiciones armonizadas de utilización del espectro radioeléctrico para los |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| | servicios de comunicaciones móviles a bordo de buques (servicios de MCV) en la Unión Europea [notificada con el número C(2010) 1644]. (2010/L72). |
| 20-03-10 | RECOMENDACIÓN de la Comisión, de 19 de marzo de 2010, relativa a la autorización de los sistemas para los servicios de comunicaciones móviles a bordo de los buques (servicios de MCV). (2010/L72). |
| 26-03-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 22 de julio de 2009, relativa a la ayuda estatal C 18/05 (ex Nº 438/04, N 194/05 y PL 34/04) concedida por Polonia al Astillero Gdask [notificada con el número C(2009) 5685]. (2010/L81). |
| 31-03-10 | ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2010. (2010/C86). |
| 15-04-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 14 de abril de 2010, por la que se modifica la Directiva 2009/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros. (2010/L94). |
| 17-04-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo (1)(Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la directiva). (2010/ L99). |
| 11-05-10 | POSICIÓN (UE) nº 5/2010 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004. Adoptada por el Consejo el 11 de marzo de 2010. (2010/C122E). |
| 18-05-10 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros de la Comunidad y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE» COM(2009) 11 final — 2009/0005 (COD) y la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones — Comunicación y plan de acción para la creación de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras» COM(2009) 10 final. (2010/C128). |
| 21-05-10 | REGLAMENTO (UE) nº 428/2010 de la Comisión, de 20 de mayo de 2010, que desarrolla el artículo 14 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las inspecciones ampliadas de buques. (2010/L125). |
| 26-05-10 | CONVOCATORIA de propuestas — MOVE/SUB/01-2010, sobre la seguridad vial y el mercado interior: transporte por vías navegables. (2010/C135). |
| 29-06-10 | DIRECTIVA 2010/36/UE de la Comisión, de 1 de junio de 2010, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje. (2010/L162). |
| 30-06-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 28 de junio de 2010, relativa al reconocimiento de Argelia en lo relativo a la educación, formación y titulación de la gente de mar a los efectos del reconocimiento de los certificados de aptitud [notificada con el número. (2010/L163). |
| 14-07-10 | INFORMACIÓN de la Comisión Europea, publicada de conformidad con el artículo 22, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1005/2008 del Consejo, sobre las notificaciones de los Estados de abanderamiento (lista de Estados y de sus autoridades competentes) efectuadas con arreglo al artículo 20, apartados 1, 2 y 3 y al anexo III del Reglamento (CE) nº 1005/2008 del Consejo. (2010/C190). |
| 25-08-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 1994, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo (1) (Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la directiva). (2010/C229). |
| 14-09-10 | REGLAMENTO (UE) nº 801/2010 de la Comisión, de 13 de septiembre de 2010, por el que se aplica el artículo 10, apartado 3, de la Direc- |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| | tiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a los criterios del Estado de abanderamiento. (2010/L241). |
| 14-09-10 | REGLAMENTO (UE) nº 802/2010 de la Comisión, de 13 de septiembre de 2010, por el que se aplican las disposiciones del artículo 10, apartado 3, y del artículo 27 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al historial de las compañías. (2010/L241). |
| 22-09-10 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018» [COM(2009) 8 final]. (2010/C255). |
| 25-09-10 | DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 5 de mayo de 2010, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2008. (2010/L252). |
| 25-09-10 | DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 5 de mayo de 2010, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2008. (2010/L252). |
| 25-09-10 | RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 5 de mayo de 2010, que contiene las observaciones que forman parte integrante de la Decisión por la que se aprueba la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2008. (2010/L252). |
| 29-10-10 | DIRECTIVA 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE. (2010/L283). |
| 11-11-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 1994, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo (1) (Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la directiva). (2010/C306). |
| 18-11-10 | DECISIÓN del Órgano de Vigilancia de la AELC nº 303/09/COL, de 8 e julio de 2009, relativa al régimen de ayudas aplicable al transporte marítimo en forma de régimen fiscal sobre el tonelaje y de un régimen de devolución de impuestos para marinos (Islandia). (2010/L301). |
| 20-11-10 | DIRECTIVA 2010/68/UE de la Comisión, de 22 de octubre de 2010, por la que se modifica la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos. (2010/L305). |
| 23-11-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 22 de noviembre de 2010, relativa al reconocimiento de Sri Lanka en lo relativo a la educación, formación y titulación de la gente de mar a efectos del reconocimiento de los certificados de aptitud [notificada con el número C(2010) 7963]. (2010/L306). |
| 23-11-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 22 de noviembre de 2010, sobre la retirada del reconocimiento de Georgia en lo relativo a la educación, formación y titulación de la gente de mar a efectos del reconocimiento de los certificados de aptitud [notificada con el número C(2010) 7966]. (2010/L306). |
| 09-12-10 | REGLAMENTO (UE) nº 1090/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, por el que se modifica la Directiva 2009/42/CE, sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros. (2010/L325) |
| 22-12-10 | ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2010 — Presupuesto rectificativo no 1. (2010/C351). |
| 17-12-10 | REGLAMENTO (UE) nº 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004. (2010/L334). |

## 4. Transporte aéreo e infraestructuras

| | |
|---|---|
| 12-01-10 | REGLAMENTO (UE) nº 18/2010 de la Comisión, de 8 de enero de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las especificaciones de los programas nacionales de control de calidad en el campo de la seguridad de la aviación civil. (2010/L7). |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| 22-01-10 | DICTAMEN del Comité Consultivo en materia de concentraciones emitido en su reunión, de 21 de agosto de 2009, en relación con un proyecto de Decisión relativa al Asunto COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines — Ponente: Reino Unido. (2010/C16). |
| 22-01-10 | INFORME final del consejero auditor en el Asunto COMP/M.5440 — Lufthansa/Austrian Airlines [De conformidad con los artículos 15 y 16 de la Decisión 2001/462/CE, CECA de la Comisión, de 23 de mayo de 2001, relativa al mandato de los consejeros auditores en determinados procedimientos de competencia (DO L 162 de 19.6.2001, p. 21)]. (2010/C16). |
| 22-01-10 | RESUMEN de la Decisión de la Comisión, de 28 de agosto de 2009, por la que una operación de concentración se declara compatible con el mercado común y con el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (Asunto COMP/M.5440 — Lufthansa/Austrian Airlines) [notificada con el número C(2009) 6690 final]. (2010/C16). |
| 30-01-10 | PUBLICACIÓN de decisiones de los Estados miembros de concesión, suspensión o revocación de licencias de explotación de conformidad con el artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida). (2010/C23). |
| 13-02-10 | REGLAMENTO (UE) nº 127/2010 de la Comisión, de 5 de febrero de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas. (2010/L40). |
| 16-02-10 | NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.5648 — OTPP/Macquarie/Bristol Airport). (2010/C38). |
| 16-02-10 | NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.5652 — GIP/Gatwick Airport). (2010/C38). |
| 18-02-10 | REGLAMENTO (UE) nº 133/2010 de la Comisión, de 4 de febrero de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 820/2008 por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L43). |
| 18-02-10 | REGLAMENTO (UE) nº 134/2010 de la Comisión, de 9 de febrero de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 820/2008 por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L43). |
| 05-03-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público en materia de servicios aéreos regulares. (2010/C55). |
| 05-03-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2010/C55.9). |
| 05-03-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2010/C55 11). |
| 05-03-10 | REGLAMENTO (UE) nº 185/2010 de la Comisión, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L55). |
| 06-03-10 | ACUERDO entre la Comunidad Europea y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2010/L56). |
| 06-03-10 | DECISIÓN del Consejo, de 30 de marzo de 2009, relativa a la firma y aplicación provisional del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2010/L56). |
| 09-03-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 28 de agosto de 2009, Ayuda estatal C-6/09 (ex N 663/08) — Austria Austrian Airlines — Plan de reestructu- |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| | ración [notificada con el número C(2009) 6686]. (2010/L59). |
| 10-03-10 | COMUNICACIÓN publicada de conformidad con el artículo 27, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo en el asunto COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia. (2010/C58). |
| 12-03-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público en materia de servicios aéreos regulares. (2010/C61). |
| 13-03-10 | PROCEDIMIENTO nacional para la asignación de derechos de tráfico aéreo limitados en Eslovenia. (2010/C62). |
| 18-03-10 | PROGRAMA para el futuro sostenible de la aviación general y de negocios Resolución del Parlamento Europeo, de 3 de febrero de 2009, sobre un programa para el futuro sostenible de la aviación general y de negocios (2008/2134(INI)) (2010/C67E). |
| 26-03-10 | REGLAMENTO (UE) nº 255/2010 de la Comisión, de 25 marzo de 2010, por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo. (2010/L80). |
| 31-03-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2010/C85). |
| 31-03-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2010/C85). |
| 31-03-10 | REGLAMENTO (UE) nº 273/2010 de la Comisión, de 30 de marzo de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2010/L84). |
| 31-03-10 | ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2010. (2010/C86). |
| 07-04-10 | REGLAMENTO (UE) nº 285/2010 de la Comisión, de 6 de abril de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos. (2010/L87). |
| 09-04-10 | REGLAMENTO (UE) nº 293/2010 de la Comisión, de 8 de abril de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 820/2008, por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L89). |
| 09-04-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2010/C91). |
| 10-04-10 | REGLAMENTO (UE) nº 297/2010 de la Comisión, de 9 de abril de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 272/2009 que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil. (2010/L90). |
| 17-04-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2010/C99). |
| 17-04-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2010/C99). |
| 27-04-10 | REGLAMENTO (UE) nº 357/2010 de la Comisión, de 23 de abril de 2010, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L105). |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| 27-04-10 | REGLAMENTO (UE) nº 358/2010 de la Comisión, de 23 de abril de 2010, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L105). |
| 28-04-10 | DECISIÓN nº 1/2010 del Comité Mixto de transporte aéreo Comunidad/Suiza instituido por el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo, de 7 de abril de 2010, por la que se sustituye el anexo del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo. (2010/L106). |
| 18-05-10 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las tasas de protección de la aviación» COM(2009) 217 final — 2009/0063 (COD). (2010/C128). |
| 21-05-10 | DICTAMEN del Supervisor Europeo de Protección de Datos sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil. (2010/C132). |
| 22-05-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2010/C133). |
| 22-05-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público a las que se hace referencia en el anuncio publicado en el DOC 133 de 22 de mayo de 2010. (2010/C133). |
| 28-05-10 | DECISIÓN del Consejo, de 10 de mayo de 2010, sobre la celebración de un memorándum de cooperación entre la Organización de Aviación Civil Internacional y la Comunidad Europea sobre auditorías e inspecciones de la seguridad y asuntos relacionados. (2010/L129). |
| 03-06-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2010/C144). |
| 03-06-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Convocatoria de licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2010/C144). |
| 17-06-10 | NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5747 – Iberia/British Airways). (2010/C157). |
| 23-06-10 | PROCEDIMIENTO nacional para la asignación de derechos limitados de tráfico aéreo. (2010/C163). |
| 26-06-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión sobre la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (1) (Publicación de títulos y referencias de especificaciones comunitarias según lo previsto en el Reglamento). (2010/C168). |
| 26-06-10 | NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5889 – United Air Lines/Continental Airlines). (2010/C168). |
| 29-06-10 | DECISIÓN del Consejo, de 24 de junio de 2010, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Bosnia y Herzegovina sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2010/L161). |
| 01-07-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Imposición de obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares entre Elba Marina di Campo y Florencia, y viceversa, y entre Elba Marina di Campo y Pisa, y viceversa. (2010/C174). |

| Fecha publicación *DOUE (L y C)* | Disposición y materia |
|---|---|
| 01-07-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Anuncio de licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público indicadas en la nota informativa publicada en el DO C 174 de 1.7.2010, p.2. (2010/C174). (2010/C174). |
| 01-07-10 | DECISIÓN del Consejo, de 24 de junio de 2010, relativa a la celebración del Acuerdo entre el Consejo de Ministros de la República de Albania y la Comunidad Europea sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2010/L166). |
| 01-07-10 | NO OPOSICIÓN a una concentración notificada (Asunto COMP/M.5841 — Cathay Pacific Airways/Air China/ACC). (2010/C208). |
| 01-07-10 | NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines). (2010/C174). |
| 01-07-10 | REGLAMENTO (UE) nº 573/2010 de la Comisión, de 30 de junio de 2010, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L166). |
| 06-07-10 | REGLAMENTO (UE) nº 590/2010 de la Comisión, de 5 de julio de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2010/L170). |
| 08-07-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Imposición de obligaciones de servicio público (modificadas) a servicios aéreos regulares. (2010/C184). |
| 08-07-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Anuncio de licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2010/C184). |
| 09-07-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2010/C185). |
| 09-07-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2010/C185). |
| 10-07-10 | REGLAMENTO (UE) nº 606/2010 de la Comisión, de 9 de julio de 2010, relativo a la aprobación de un instrumento simplificado elaborado por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) para calcular el consumo de combustible de algunos operadores de aeronaves que son pequeños emisores. (2010/L175). |
| 29-07-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligación (modificada) de servicio público en relación con servicios aéreos regulares. (2010/C205). |
| 29-07-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2010/C205). |
| 03-08-10 | REGLAMENTO (UE) nº 691/2010 de la Comisión, de 29 de julio de 2010, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red y que modifica el Reglamento (CE) nº 2096/2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea. (2010/L201). |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| 06-08-10 | ACUERDO de transporte aéreo entre Canadá y la Comunidad Europea y sus Estados miembros. (2010/L207). |
| 06-08-10 | DECISIÓN del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea, reunidos en el seno del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la firma y la aplicación provisional del Acuerdo de transporte aéreo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y Canadá, por otra. (2010/L207). |
| 20-08-10 | NO OPOSICIÓN a una concentración notificada (Asunto COMP/M.5889 — United Airlines/ Continental Airlines). (2010/C225). |
| 24-08-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 17 de septiembre de 2008, sobre la ayuda estatal C 61/07 (ex NN 71/07) — Grecia Olympic Airways Services/ Olympic Airlines [notificada con el número C(2008) 5073]. (2010/L222). (Corrección de errores 2010/L231" 01-09-2010). |
| 25-08-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2010/C228). |
| 25-08-10 | DECISIÓN del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea, reunidos en el seno del Consejo, de 24 de junio de 2010, sobre la firma y la aplicación provisional del Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América, por una parte, y la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por otra. (2010/L223). |
| 25-08-10 | PROTOCOLO por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea y sus Estados miembros firmado el 25 y el 30 de abril de 2007. (2010/C225). |
| 26-08-10 | COMUNICACIÓN del Órgano de Vigilancia de la AELC de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra a) del acto mencionado en el punto 64 a) del anexo XIII del Acuerdo EEE [Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias] — Imposición de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares (helicóptero) Værøy–Bodø y viceversa. (2010/C230). |
| 26-08-10 | SERVICIOS aéreos regulares (helicóptero) Værøy–Bodø y viceversa — Anuncio de licitación. (2010/C230). |
| 08-09-10 | NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.5747 — Iberia/British Airways). (2010/C2431). |
| 08-09-10 | REGLAMENTO (UE) nº 791/2010 de la Comisión, de 6 de septiembre de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2010/L237). |
| 10-09-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) no 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2010/C243). |
| 16-09-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Unión — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2010/C249). |
| 16-09-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2010/C249). |
| 16-09-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Unión — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2010/C249) |

| Fecha publicación *DOUE (L y C)* | Disposición y materia |
|---|---|
| 16-09-10 | DECISIÓN del Consejo, de 12 de julio de 2010, relativa a la firma de un Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Federativa de Brasil sobre seguridad en la aviación civil. (2010/L243). |
| 21-09-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 28 de octubre de 2009, relativa a la ayuda estatal C 61/03 (ex NN 42/01) ejecutada por Italia en favor del sector aeronáutico [notificada con el número C(2009) 8097]. (2010/L247). |
| 22-09-10 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el «Programa de ayuda a la aviación europea» (Dictamen de iniciativa). (2010/C255). |
| 25-09-10 | DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 5 de mayo de 2010, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2008. (2010/L252). |
| 25-09-10 | DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 5 de mayo de 2010, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2008. (2010/L252). |
| 25-09-10 | RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 5 de mayo de 2010, que contiene las observaciones que forman parte integrante de la Decisión por la que se aprueba la gestión en a ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2008. (2010/L252). |
| 29-09-10 | ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2010 — Presupuesto rectificativo no1. (2010/L252). |
| 08-10-10 | NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.5956 — EADS/OPIP/JV). (2010/L272). |
| 15-10-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2010/C278). |
| 15-10-10 | DICTAMEN del Comité Consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes emitido en su reunión, de 9 de julio de 2010, en relación con un proyecto de decisión relativa al asunto COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) — Ponente: Austria. (2010/C278). |
| 15-10-10 | INFORME final del Consejero Auditor en el asunto COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB). (2010/C278). |
| 15-10-10 | RESUMEN de la Decisión de la Comisión, de 14 de julio de 2010, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la UE y el artículo 53 del Acuerdo EEE [Asunto COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)] [notificada con el número C(2010) 4738]. (2010/C278). |
| 20-10-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2010/C283). |
| 27-10-10 | REGLAMENTO (UE) nº 962/2010 de la Comisión, de 26 de octubre de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas. (2010/L281). |
| 28-10-10 | AYUDA estatal — República Italiana — Ayuda estatal C 20/10 (ex N 536/08 y NN 32/10) — SOGAS — Società per la gestione dell'aeroporto dello Stretto — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE. (2010/C292). |
| 04-11-10 | REGLAMENTO (UE) nº 983/2010 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2010, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2010/L286). |
| 05-11-10 | ACUERDO entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Socialista de Vietnam sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2010/L288). |
| 05-11-10 | DECISIÓN del Consejo, de 3 de junio de 2010, relativa a la firma y a la aplicación provisional |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| | del Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Socialista de Vietnam sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2010/L288). |
| 12-11-10 | REGLAMENTO (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE. (2010/L295). |
| 23-11-10 | REGLAMENTO (UE) nº 1071/2010 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2010/L306). |
| 01-12-10 | ANUNCIO relativo a la aplicación del artículo 9 bis, apartado 7, del Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Publicación de las decisiones de los Estados miembros en relación con los bloques funcionales de espacio aéreo). (2010/C324). |
| 08-12-10 | COMUNICACIÓN de la Comisión sobre la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (1) Publicación de títulos y referencias de especificaciones comunitarias según lo previsto en el Reglamento). (2010/C330). |
| 11-12-10 | DECISIÓN de la Comisión, de 26 de abril de 2006, relativa al régimen de ayudas estatales C 39/03 (ex NN 119/02) ejecutado por Grecia en favor de las compañías aéreas por las pérdidas registradas del 11 al 14 de septiembre de 2001[notificada con el número C(2006) 1580]. (2010/L327). |
| 14-12-10 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios [COM(2009) 634 final — 2009/0176 (COD)]. (2010/C339). |
| 16-12-10 | INFORME sobre las cuentas anuales de la Empresa Común Clean Sky correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2009, acompañado de las respuestas de la Empresa Común. (2010/C342). |
| 16-12-10 | INFORME sobre las cuentas anuales de la Empresa Común SESAR correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2009, acompañado de las respuestas de la Empresa Común. (2010/C342). |
| 17-12-10 | REGLAMENTO (UE) nº 1191/2010 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 1794/2006 por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea. (2010/L333). |
| 22-12-10 | ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2010 — Presupuesto rectificativo nº 2. (2010/C351). |
| 30-12-10 | DICTAMEN del Supervisor Europeo de Protección de Datos relativo a la Comunicación de la Comisión sobre el enfoque global de las transferencias de Datos de Registro de Pasajeros (PNR, en inglés) a terceros países. (2010/C357). |

# 2.4. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2011 (cerrado a 30 de junio)

| Fecha publicación *DOUE (L y C)* | Disposición y materia | Fecha publicación *DOUE (L y C)* | Disposición y materia |
|---|---|---|---|

## 1. Generalidades

19-01-11 DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo Asociación Unión Europea-África — Conectar África y Europa: hacia un refuerzo de la cooperación en materia de transporte»COM(2009) 301 final. (2011/C18).

28-01-11 ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2010 — Presupuesto rectificativo nº 2. (2011/C27).

28-01-11 ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2010 — Presupuesto rectificativo nº 3. (2011/C27).

15-03-11 APROBACIÓN definitiva del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2011. (2011/L68). Corrección de errores 2011/L172" (30-06-2010).

15-03-11 APROBACIÓN definitiva del presupuesto rectificativo nº 1 de la Unión Europea para el ejercicio 2011. (2011/L172).

25-06-11 DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 24 de junio de 2011, por la que se excluye la prospección de petróleo y gas y la explotación de petróleo en Italia del ámbito de aplicación de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales [notificada con el número C(2011) 4253]. (2011/L166).

## 2. Transporte terrestre e infraestructuras

08-01-11 REGLAMENTO (UE) nº 11/2011 de la Comisión, de 7 de enero de 2011, por el que se modifican determinados reglamentos relativos a la clasificación de las mercancías en la nomenclatura combinada. (2011/l5).

11-01-11 DECISIÓN de la Comisión, de 24 de febrero de 2010, relativa a los contratos de servicio público de transporte entre el Ministerio de Transportes danés y Danske Statsbaner [ayuda C 41/08 (ex NN 35/08)] [notificada con el número C(2010) 975]. (2011/L7).

12-01-11 REGLAMENTO (UE) nº 19/2011 de la Comisión, de 11 de enero de 2011, sobre los requisitos de homologación de tipo en lo referente a la placa reglamentaria del fabricante y al número de bastidor de los vehículos de motor y sus remolques, y por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados. (2011/L8).

18-01-11 DECISIÓN de la Comisión, de 14 de enero de 2011, por la que se autoriza a los Estados miembros a aprobar determinadas excepciones conforme a lo dispuesto en la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas [notificada con el número C(2010) 9724] (2011/L13).

21-01-11 DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Plan de Acción de Movilidad Urbana»COM(2009) 490 final. (2011/C21).

22-01-11 DECISIÓN nº 1/2010 del Comité de transportes terrestres Comunidad/Suiza, de 22 de diciembre de 2010, por la que se modifica el anexo 1 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril y por carretera. (2010/L19).

25-01-11 NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6124 — Ferrovie dello Stato/Cube Transport/Arriva Deutschland) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado. (2011/C23).

11-02-11 DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Hacia una utilización a gran escala de los vehículos eléctricos» (Dictamen exploratorio a petición de la Presidencia belga). (2011/C44).

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| 15-02-11 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones estratégicas para la seguridad vial hasta 2020» (Dictamen elaborado a petición del Parlamento Europeo). (2011/C48). |
| 17-02-11 | DECISIÓN de la Comisión, de 10 de febrero de 2011, que modifica la Decisión 2007/756/CE, por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos [notificada con el número C(2011) 665]. (2011/L43). |
| 17-02-11 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo — Estrategia europea sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes» COM(2010) 186 final. (2011/C51). |
| 19-02-11 | DECISIÓN nº 1/2010 del Comité creado en virtud del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el reconocimiento mutuo en materia de evaluación de la conformidad, de 18 de octubre de 2010, relativa a la modificación del capítulo 12, sobre vehículos de motor, del anexo 1 y a la inclusión en dicho anexo de un nuevo capítulo 18, sobre biocidas. (2011/L46). |
| 19-02-11 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al nivel sonoro admisible y el dispositivo de escape de los vehículos a motor» COM(2010) 508 final — 2010/0261 (COD). (2011/C54). |
| 23-02-11 | NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.6124 — Ferrovie dello Stato/Cube Transport/Arriva Deutschland). (2011/C57). |
| 26-02-11 | REGLAMENTO (UE) nº 183/2011 de la Comisión, de 22 de febrero de 2011, que modifica los anexos IV y VI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco). (2011/L53). |
| 28-02-11 | REGLAMENTO (UE) nº 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004. (2011/L55). |
| 02-03-11 | REGLAMENTO nº 100 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en relación con los requisitos específicos del grupo motopropulsor eléctrico. (2011/L57). |
| 02-03-11 | DIRECTIVA 2011/18/UE de la Comisión, de 1 de marzo de 2011, por la que se modifican los anexos II, V y VI de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad. (2011/L57). |
| 02-03-11 | REGLAMENTO (UE) nº 01/2011 de la Comisión, de 1 de marzo de 2011, sobre el modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario. (2011/L57) |
| 03-03-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 121/2010, de 10 de noviembre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L58). |
| 03-03-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 122/2010, de 10 de noviembre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L58). |
| 03-03-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 123/2010, de 10 de noviembre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L58). |
| 09-03-11 | REGLAMENTO (UE) nº 228/2011 de la Comisión, de 7 de marzo de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los métodos de ensayo de la adherencia en superficie mojada para los neumáticos C1. (2011/L62). |
| 10-03-11 | DECISIÓN de la Comisión, de 9 de marzo de 2011, sobre la publicación y gestión del documento de referencia mencionado en el artículo 27, apartado 4, de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad [notificada con el número C(2011) 1536]. (2011/L63). |

| Fecha publicación *DOUE (L y C)* | Disposición y materia |
|---|---|
| 11-03-11 | POSICIÓN (UE) nº 6/2011 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras. Adoptada por el Consejo el 14 de febrero de 2011. (2011/C77E). |
| 25-03-11 | INFORMACIÓN de Estonia relativa a la aplicación de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2011/C93). |
| 25-03-11 | CORRECCIÓN de errores del Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006). (2011/L79). |
| 30-03-11 | REGLAMENTO nº 66 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de grandes dimensiones para el transporte de pasajeros por lo que respecta a la resistencia de su superestructura. (2011/L84). |
| 31-03-11 | DIRECTIVA 2011/37/UE de la Comisión, de 30 de marzo de 2011, que modifica el anexo II de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los vehículos al final de su vida útil. (2011/L85). |
| 31-03-11 | ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2011. (2011/C100). |
| 31-03-11 | ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2011. (2011/C100). |
| 31-03-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 130/2010, de 10 de diciembre de 2010, por la que se modifica el anexo II (Reglamentaciones técnicas, normalizaciones, ensayos y certificación), el anexo XIII (Transportes) y el anexo XIV (Competencia) del Acuerdo EEE. (2011/L85). |
| 31-03-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 132/2010, de 10 de diciembre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L85). |
| 31-03-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 133/2010, de 10 de diciembre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L85). |
| 31-03-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 134/2010, de 10 de diciembre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L85). |
| 31-03-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 135/2010, de 10 de diciembre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L85). |
| 31-03-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 136/2010, de 10 de diciembre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L85). |
| 31-03-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 137/2010, de 10 de diciembre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L85). |
| 31-03-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 138/2010, de 10 de diciembre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L85). |
| 31-03-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 139/2010, de 10 de diciembre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L85). |
| 31-03-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 140/2010, de 10 de diciembre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L85). |
| 02-04-11 | DICTAMEN del Comité de las Regiones — Espacio ferroviario europeo único. (2011/C104). |
| 07-04-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 5/2011, de 11 de febrero de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L93). |
| 08-04-11 | RECOMENDACIÓN de la Comisión, de 29 de marzo de 2011, relativa a la autorización de en- |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| | trada en servicio de los subsistemas de carácter estructural y de los vehículos contemplados en la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2011/L95). |
| 21-04-11 | DECISIÓN del Órgano de Vigilancia de la AELC nº 788/08/COL, de 17 de diciembre de 2008, por la que se modifican por sexagésima séptima vez las normas sustantivas y de procedimiento en materia de ayudas estatales mediante la modificación de los capítulos existentes sobre los tipos de referencia y actualización y sobre las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía y mediante la introducción de un nuevo capítulo sobre la recuperación de las ayudas estatales ilegales e incompatibles, sobre las ayudas estatales a las obras cinematográficas y a otras producciones del sector audiovisual y las ayudas estatales a las empresas ferroviarias. (2011/L105). |
| 28-04-11 | REGLAMENTO (UE) nº 407/2011 de la Comisión, de 27 de abril de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, con respecto a la inclusión de determinados Reglamentos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, sobre la homologación de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados. (2011/L108). |
| 28-04-11 | REGLAMENTO nº 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que concierne a los anclajes de los cinturones de seguridad, los sistemas de anclajes ISOFIX y los anclajes superiores ISOFIX. (2011/L109). |
| 28-04-11 | REGLAMENTO nº 34 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en relación con la prevención de los riesgos de incendio. (2011/L109). |
| 03-05-11 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020»[COM(2010) 389 final]. (2011/C132). |
| 03-05-11 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único» [COM(2010) 475 final — 2010/0253 (COD)] y la «Comunicación de la Comisión sobre la creación de un espacio ferroviario europeo único»[COM(2010) 474 final]. (2011/C132). |
| 06-05-11 | POSICIÓN (UE) nº 8/2011 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. Adoptada por el Consejo el 17 de marzo de 2011. (2011/C136). |
| 07-05-11 | REGLAMENTO nº 110 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de: I. Componentes específicos de vehículos de motor que utilizan gas natural comprimido (GNC) en sus sistemas de propulsión — II. Vehículos en relación con la instalación de componentes específicos de un tipo homologado para el uso de gas natural comprimido (GNC) en sus sistemas de propulsión. (2011/L120). |
| 11-05-11 | REGLAMENTO (UE) nº 445/2011 de la Comisión, de 10 de mayo de 2011, relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 653/2007 (1). (2011/L122). |
| 12-05-11 | REGLAMENTO (UE) nº 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de 2011, relativa a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo. (2011/L123). |
| 13-05-11 | REGLAMENTO (UE) nº 458/2011 de la Comisión, de 12 de mayo de 2011, relativo a los requisitos de homologación de tipo para los vehículos de motor y sus remolques en relación con la instalación de los neumáticos y por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados. (2011/L124). |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| 13-05-11 | REGLAMENTO (UE) nº 459/2011 de la Comisión, de 12 de mayo de 2011, que modifica el anexo del Reglamento (CE) nº 631/2009, por el que se establecen las normas de desarrollo del anexo I del Reglamento (CE) nº 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública. (2011/L124). |
| 14-05-11 | DECISIÓN de la Comisión, de 26 de abril de 2011, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario transeuropeo convencional [notificada con el número C(2011) 2740]. (2011/L126). |
| 14-05-11 | DECISIÓN de la Comisión, de 26 de abril de 2011, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de infraestructura del sistema ferroviario transeuropeo convencional [notificada con el número C(2011) 2741]. (2011/L126). |
| 26-05-11 | DECISIÓN de la Comisión, de 26 de abril de 2011, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo convencional [notificada con el número C(2011) 2737]. (2011/L139). |
| 31-05-11 | DECISIÓN de la Comisión, de 12 de mayo de 2011, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario transeuropeo convencional [notificada con el número C(2011) 3099]. (2011/L144). |
| 16-06-11 | REGLAMENTO (UE) nº 566/2011 de la Comisión, de 8 de junio de 2011, por el que se modifican el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) nº 692/2008 en lo que respecta al acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. (2011/L158). |
| 25-06-11 | REGLAMENTO (UE) nº 582/2011 de la Comisión, de 25 de mayo de 2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) nº 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y por el que se modifican los anexos I y II de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2011/L167). |
| 25-06-11 | CONVOCATORIA de propuestas de 2011 conforme al programa plurianual de trabajo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) con vistas a la concesión de subvenciones para el período 2007-2013 [Decisión C(2011) 1766 de la Comisión, en su versión modificada por la Decisión C(2011) 4317]. (2011/L187). |
| 30-06-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 15/2011, de 1 de abril de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L171). |
| 30-06-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 16/2011, de 1 de abril de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L171). |
| 30-06-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 17/2011, de 1 de abril de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L171). |
| 30-06-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 18/2011, de 1 de abril de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L171). |
| 30-06-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 34/2011, de 1 de abril de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L171). |
| 30-06-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 35/2011, de 1 de abril de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L171). |
| 30-06-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 36/2011, de 1 de abril de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L171). |
| 30-06-11 | DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 37/2011, de 1 de abril de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L171). |

## 3. Transporte marítimo e infraestructuras

| | |
|---|---|
| 19-01-11 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «El sector naval europeo frente a la crisis». (2011/C18). |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| 11-02-11 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social europeo y al Comité de las Regiones. Hacia la integración de la vigilancia marítima: Entorno común de intercambio de información sobre cuestiones marítimas de la UE» COM(2009) 538 final. (2011/C44). |
| 18-02-11 | DECISIÓN de la Comisión, de 28 de octubre de 2009, relativa a la ayuda estatal C 16/08 (ex NN 105/05 y NN 35/07) concedida por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte — Subvenciones a CalMac y NorthLink para servicios de transporte marítimo en Escocia [notificada con el número C(2009) 8117]. (2011/L45). |
| 24-02-11 | DIRECTIVA 2011/15/UE de la Comisión, de 23 de febrero de 2011, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. (2011/L49). |
| 26-02-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo (2) Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la directiva). (2011/C62). |
| 31-03-11 | ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2011. (2011/C100). |
| 02-04-11 | DICTAMEN del Comité de las Regiones — Desarrollo de una política marítima integrada y del conocimiento del medio marino 2020. (2011/C104). |
| 06-04-11 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un Programa de apoyo para la consolidación de la Política Marítima Integrada» [COM(2010) 494 final — 2010/0257 (COD)]. (2011/C107). |
| 06-04-11 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento (UE) no […/….] del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 1406/2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima» [COM(2010) 611 final — 2010/0303 (COD)]. (2011/C107). |
| 30-06-11 | DECISIÓN de Ejecución del Consejo, de 20 de junio de 2011, por la que se autoriza a Suecia, en virtud del artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, para aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados («electricidad generada en puerto»). (2011/L170). |
| 30-06-11 | DECISIÓN de la Comisión, de 28 de junio de 2011, sobre el reconocimiento de Ecuador en virtud de la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los sistemas de formación y titulación de la gente de mar [notificada con el número C(2011) 4440]. (2011/L170). |

## 4. Transporte aéreo e infraestructuras

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| 14-01-11 | COMUNICACIÓN e la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Obligaciones de servicio público relativas a los servicios aéreos regulares. (2011/C10). |
| 14-01-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2011/C10). |
| 21-01-11 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil»COM(2009) 611 final — 2009/0170 (COD). (2011/C21). |
| 26-01-11 | NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5976 — Lufthansa Technik/Panasonic Avionics/Idair JV) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado. (2011/C24). |

| Fecha publicación *DOUE (L y C)* | Disposición y materia |
|---|---|
| 28-01-11 | COMUNICACIÓN e la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Obligaciones de servicio público relativas a los servicios aéreos regulares. (2011/C26-30). |
| 28-01-11 | COMUNICACIÓN e la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Obligaciones de servicio público (modificadas) respecto a servicios aéreos regulares. (2011/C26-32). |
| 28-01-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2011/C26-31). |
| 28-01-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2011/C26-33). |
| 28-01-11 | DECISIÓN del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros reunidos en el seno del Consejo, de 15 de octubre de 2010, relativa a la firma y la aplicación provisional del Acuerdo sobre un espacio aéreo común entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y Georgia, por otra. (2011/L25). |
| 29-01-11 | COMUNICACIÓN e la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Obligaciones de servicio público relativas a los servicios aéreos regulares. (2011/C29). |
| 01-02-11 | DECISIÓN de la Comisión, de 27 de enero de 2010, relativa a la ayuda estatal C 12/08 (ex NN 74/07) — Eslovaquia — Acuerdo entre el aeropuerto de Bratislava y Ryanair [notificada con el número C(2010) 183]. (2011/L27). |
| 03-02-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 16, apartado 4, párrafo primero, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2011/C34-4). |
| 03-02-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Nueva licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público detalladas en el anuncio publicado en el DO C 34 de 03.02.2011. (2011/C34). |
| 12-02-11 | ACUERDO sobre determinados aspectos de los servicios aéreos entre la Unión Europea y los Estados Unidos Mexicanos. (2011/L38). |
| 12-02-11 | DECISIÓN del Consejo, de 25 de mayo de 2010, relativa a la firma del Acuerdo sobre determinados aspectos de los servicios aéreos entre la Unión Europea y los Estados Unidos Mexicanos. (2011/L38). |
| 18-02-11 | DECISIÓN de la Comisión de 14 de septiembre de 2005 — ayuda estatal C 11/04 (ex NN 4/03) — Olympic Airways — Reestructuración y privatización [notificada con el número C(2005) 2706]. (2011/L45). |
| 19-02-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 16, apartado 4, párrafo primero, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Imposición de obligaciones de servicio público en servicios aéreos regulares entre las escalas de Lampedusa y Pantelleria y las escalas de Trapani, Palermo y Catania. (2011/C53). |
| 19-02-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servi- |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| | cios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público detalladas en el anuncio publicado en el DO C 53 de 16.2.2011. (2011/C53). |
| 23-02-11 | DECISIÓN de la Comisión, de 21 de febrero de 2011, que establece los objetivos de rendimiento y los umbrales de alerta para toda la Unión Europea en lo que respecta a la prestación de servicios de navegación aérea durante los años 2012 a 2014. (2011/L48). |
| 24-02-11 | NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.5976 — Lufthansa Technik/ Panasonic Avionics/Idair JV). (2011/C58). |
| 25-02-11 | REGLAMENTO (UE) nº 176/2011 de la Comisión, de 24 de febrero de 2011, sobre la información previa que debe facilitarse con miras al establecimiento y la modificación de un bloque funcional de espacio aéreo. (2011/L51). |
| 08-03-11 | DECISIÓN de la Comisión, de 7 de marzo de 2011, sobre las emisiones históricas del sector de la aviación, con arreglo al artículo 3 quater, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad [notificada con el número C (2011) 1328]. (2011/L61). |
| 18-03-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. . (2011/C85). |
| 24-03-11 | DECISIÓN del Órgano de Vigilancia de la AELC nº 290/09/COL, de 1 de julio de 2009, relativa a la ayuda concedida en el sector de la formación de pilotos de líneas aéreas en el Condado de Troms (Noruega). (2011/L78). |
| 25-03-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2011/C93). |
| 31-03-11 | ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2011. (2011/C100). |
| 06-04-11 | DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el uso de escáneres de protección en los aeropuertos de la UE» [COM(2010) 311 final]. (2011/C107). |
| 06-04-11 | PROCEDIMIENTO nacional belga de asignación de derechos de tráfico aéreo limitados. (2011/C107). |
| 08-04-11 | REGLAMENTO (UE) nº 334/2011 de la Comisión, de 7 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2011/L94). |
| 09-04-11 | ACUERDO entre la Unión Europea y la República de Cabo Verde sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2011/L96). |
| 09-04-11 | DECISIÓN del Consejo, de 13 de diciembre de 2010, relativa a la firma en nombre de la Unión, y aplicación provisional, del Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Cabo Verde sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2011/L96). |
| 20-04-11 | REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 390/2011 de la Comisión, de 19 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2011/L104). |
| 21-04-11 | NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6208 — Aeroports de Paris/JCDecaux Airport France/JV) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado. (2011/C123). |
| 27-04-11 | REGLAMENTO (UE) nº 394/2011 de la Comisión, de 20 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (CE) nº 748/2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la ges- |

| Fecha publicación DOUE (L y C) | Disposición y materia |
|---|---|
| | tión de cada operador, por lo que se refiere a la ampliación del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE a los países EEE-AELC. (2011/L107). |
| 03-05-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2011/C131). |
| 03-05-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17 del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Anuncio de licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2011/C131). |
| 12-05-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2011/C141). |
| 12-05-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público detalladas en el anuncio publicado en el DO C 141 de 12.5.2011. (2011/C141-6). |
| 12-05-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público detalladas en el anuncio publicado en el DO C 141 de 12.5.2011. (2011/C141-7). |
| 12-05-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público detalladas en el anuncio publicado en el DO C 141 de 12.5.2011. (2011/C141-8). |
| 13-05-11 | PUBLICACIÓN de decisiones de los Estados miembros de concesión, suspensión o revocación de licencias de explotación de conformidad con el artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. (2011/C142). |
| 17-05-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión relativa a la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (1)(Publicación de títulos y referencias de especificaciones comunitarias según lo previsto en el Reglamento). (2011/C146). |
| 19-05-11 | DECISIÓN del Consejo, de 12 de mayo de 2011, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Socialista de Vietnam sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2011/L132). |
| 24-05-11 | NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.6208 — Aeroports de Paris/JCDecaux Airport France/JV). (2011/C153). |
| 26-05-11 | AYUDA estatal — Hungría — Ayuda estatal C 38/10 (ex NN 69/10) — Malév — Hungarian Airlines — varias medidas de ayuda estatal — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2011/C156). |
| 10-06-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Nueva licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2011/C170-8). |
| 10-06-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº |

| Fecha publicación *DOUE (L y C)* | Disposición y materia |
|---|---|
| | 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Nueva licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2011/C170-9). |
| 11-06-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2011/C172). |
| 18-06-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad —Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2011/C178). |
| 21-06-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2011/C180). |
| 24-06-11 | COMUNICACIÓN de la Comisión sobre la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (1). (Publicación de títulos y referencias de especificaciones comunitarias según lo previsto en el Reglamento). (2011/C183). |