

los transportes y las infraestructuras

informe anual 2011



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

los transportes y las infraestructuras

informe anual 2011



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL
TÉCNICA

2012

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©

ISSN: 2172-7392
NIPO: 161-12-137-1

Prólogo

El Informe Anual sobre los Transportes y las Infraestructuras —2011—, 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 2011 y durante el primer semestre del año 2012.

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.

Es necesario expresar 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 2011».

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

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 2011	15
1.2. Transporte e infraestructuras de carretera	29
1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias	56
1.4. Transporte e infraestructuras marítimas	79
1.5. Transporte e infraestructuras aéreas	96
1.6. Seguridad en los transportes	116
2. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL	131
2.1. El transporte y sus infraestructuras	131
2.2. El transporte marítimo	159
2.3. El transporte aéreo	166
2.4. Actividades de la Unión Europea (UE)	176
2.5. Actividades de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	192

2ª Parte: EL MARCO LEGISLATIVO

1. EL MARCO LEGISLATIVO DEL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL AÑO 2011 Y PRIMER SEMESTRE DE 2012	217
1.1. Normativa estatal	218
1.2. Normativa de la Unión Europea	222
2. ANEXOS LEGISLATIVOS	227
2.1. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2011	227
2.2. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Primer semestre de 2012	260
2.3. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2011	272
2.4. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Primer semestre de 2012	291

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 2011	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. Año 2007	21
1.1.3. bis. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2008	21
1.1.4. Cuentas de producción y explotación en el transporte y las agencias de viaje. Año 2007 a 2010	22
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	23
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)	24
1.1.11. Energía consumida por los distintos modos de transporte	25
1.1.12. Distribución del tráfico interior de viajeros según modo de transporte	26
1.1.13. Distribución del tráfico interior de mercancías según modo de transporte	26
1.1.14. Transporte internacional de viajeros según modo de transporte	26
1.2. Transporte e infraestructuras de carretera	29
1.2.1. Longitud de la red interurbana de carreteras	35
1.2.2. Longitud de carreteras de gran capacidad	35
1.2.3. Inversiones realizadas en carreteras	36
1.2.4. Inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento	36
1.2.5. Resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas	37
1.2.6. Parque de vehículos de carretera	37
1.2.7. Vehículos de carretera matriculados	37
1.2.8. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera	38
1.2.9. Estructura empresarial del transporte público discrecional de viajeros con vehículos de nueve o menos plazas (taxis) (tarjeta VT)	38
1.2.10. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio público, según tipo de vehículo y radio de acción	39
1.2.11. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio privado, según tipo de vehículo y radio de acción	40
1.2.12. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Empresas con vehículos pesados	40
1.2.13. Tráfico en la red interurbana de carreteras, según titularidad	41
1.2.14. Tráfico en el conjunto de las redes de carreteras por tipo de vía	41
1.2.14Bis. Tráfico intensidad media diaria (IMD) en el conjunto de redes de carretera por tipo de vía	41
1.2.15. Tráfico. Longitud total recorrida en la red de carreteras por titularidad y provincias	42
1.2.16. Tráfico en la red de carreteras del Estado según clase de vehículo	43
1.2.16.1. Tráfico en la red a cargo del Estado por tipo de carretera	43
1.2.16.2. Tráfico (IMD) en la red de carreteras del Estado por tipo de vía	44
1.2.17. Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en el conjunto de las redes de carreteras	44
1.2.17.1. Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en la red de carreteras del Estado	44
1.2.18. Transporte interior de mercancías según tipo de servicio. Vehículos pesados. Operaciones interurbanas ..	44
1.2.19.1. Distribución de velocidades por tipo de vía y ámbito en la red de carreteras del estado	45
1.2.19.2. Distribución mensual de mortalidad y velocidades en autopistas libres y autovías	46
1.1.19.3. Distribución de velocidades de vehículos ligeros en la red de carreteras del Estado. Autovías	47

1.1.19.4.	Distribución de velocidades de vehículos ligeros en la red de carreteras del Estado. Carreteras convencionales	47
1.2.20.	Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado	48
1.2.21.	Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado	49
1.2.22.	Relación de autorizaciones bilaterales internacionales expedidas a los transportistas españoles	50
1.2.23.	Número de autorizaciones (Comunitarias y CEMT) para el transporte internacional de mercancías	51
1.2.24.	Transporte internacional de viajeros realizado por transportistas españoles en la UE	51
1.3.	Transporte e infraestructuras ferroviarias	56
1.3.1.	Evolución de las características de explotación de las redes ferroviarias	63
1.3.2.	Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril	63
1.3.3.	Longitud de la red, según características de las líneas	63
1.3.4.	RENFE. Parque de material motor y remolcado	64
1.3.5.	RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías	64
1.3.6.	RENFE. Transporte de mercancías en régimen de cargas	65
1.3.7.	RENFE. Evolución de los tráficos, recorridos y ocupaciones	65
1.3.8.	RENFE. Carga bruta remolcada	66
1.3.9.	RENFE. Consumos energía de tracción RFIG	66
1.3.10.	RENFE. Disponibilidad del material motor y remolcado	66
1.3.11.	RENFE y ADIF. Efectivos de personal y su productividad	66
1.3.12.	RENFE Operadora. Inversiones realizadas	66
1.3.12.bis.	ADIF. Inversiones realizadas	67
1.3.13.	RENFE Operadora. Resultados económicos	67
1.3.14.	ADIF. Resultados económicos	68
1.3.15.	RENFE Operadora. Resultados del ejercicio 2011 por áreas de actividad	69
1.3.16.	RENFE. Compensaciones, ayudas y otras intervenciones financieras asignadas por el Estado	70
1.3.16A.	RENFE. Contrato-Programa. Aportaciones del Estado	70
1.3.17.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Longitud total de las líneas	70
1.3.18.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Parque de material motor y remolcado	71
1.3.19.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Personal empleado	71
1.3.20.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Consumos energéticos de tracción	71
1.3.21.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles	71
1.3.22.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Evolución del tráfico	72
1.3.23.	FEVE. Cuenta de resultados	73
1.3.24.	Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña. Cuenta de resultados	73
1.3.25.	Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia. Cuenta de resultados	73
1.3.26.	Ferrocarriles del Gobierno Vasco. Cuenta de resultados	74
1.3.27.	Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears. Cuenta de resultados	74
1.4.	Transporte e infraestructuras marítimas	79
1.4.1.	Evolución de los principales parámetros técnicos de los puertos	82
1.4.2.	Inversiones en infraestructura de transporte marítimo	82
1.4.3.	Estructura de los ingresos y gastos de explotación de los puertos españoles	82
1.4.4.	Evolución de la flota de transporte abanderada en España	83
1.4.5.	Flota de transporte española. Registro especial de las Islas Canarias	84
1.4.6.	Número de buques de la flota de transporte abanderada en España distribuidos según tamaño de GT	85
1.4.7.	Bajas en la flota abanderada en España	85
1.4.8.	Distribución por edades de la flota de transporte abanderada en España	86
1.4.9.	Distribución de la flota según el número de buques por naviera	86
1.4.10.	Evolución de la construcción naval española	87
1.4.11.	Tráfico portuario	87
1.4.12.	Tráfico portuario de buques, pasajeros y mercancías	88
1.4.13.	Tráfico exterior según presentación de la mercancía	89
1.4.14.	Tráfico de cabotaje según presentación de la mercancía	90
1.4.15.	Número de contenedores de 20 pies y mayores movidos y toneladas transportadas en los puertos españoles	90

1.4.16.	Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores	91
1.4.17.	Mercancía general transportada en contenedores de 20 pies y mayores	91
1.4.18.	Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH, S.A.). Evolución de la actividad de la flota de buques-tanque	92
1.5.	Transporte e infraestructuras aéreas	96
1.5.1.	Inversiones en infraestructuras aeronáuticas según criterio de pago	102
1.5.2.	AENA. Resumen de resultados	102
1.5.3.	Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles	103
1.5.4.	Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles	103
1.5.5.	Distribución del tráfico anual de pasajeros en los aeropuertos civiles	104
1.5.6.	Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles de mayor tráfico	105
1.5.7.	Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles	105
1.5.8.	Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles	106
1.5.9.	Indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles	106
1.5.10.	Evolución de la flota aérea regular del Grupo IBERIA	106
1.5.11.	Flota de diversas compañías aéreas	107
1.5.12.	Datos de oferta y demanda de IBERIA	107
1.5.13.	Distribución del mercado internacional de transporte aéreo regular hacia y desde España	108
1.5.14.	Distribución del mercado europeo de transporte aéreo no regular hacia y desde España	108
1.5.15.	Ingresos medios por mercado de IBERIA	108
1.5.16.A.	Indicadores de actividad del Grupo IBERIA	109
1.5.16.B.	Indicadores de actividad de diversas empresas de transporte aéreo	109
1.5.17.	Estructura y cuantía de costes de IBERIA	110
1.5.18.	Cuenta de resultados de IBERIA	110
1.5.19.	Evolución de las tarifas aéreas regulares	110
1.5.20.	Indicadores de actividad de Vueling	111
1.5.21.	Cuenta de resultados de Vueling	111
1.6.	Seguridad en los transportes	116
1.6.1.	Accidentes con víctimas en el transporte por carretera	122
1.6.2.	Tipos de accidentes y su distribución por vías	122
1.6.3.	Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera	123
1.6.4.	Accidentes de circulación en el transporte ferroviario	123
1.6.5.	La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario	123
1.6.6.	Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte ferroviario	124
1.6.7.	Resumen de accidentes marítimos	124
1.6.8.	Número de buques averiados (a la deriva). Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo	124
1.6.9.	Número de buques accidentados. Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo	125
1.6.10.	Accidentes con víctimas mortales en el transporte aéreo	126
1.6.11.	Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves cuyo MTOW sea de 5.701 Kg. o más	126
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.	127
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.	127
1.6.14.	Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves privadas y deportivas cuyo MTOW sea inferior a 5.701 Kg.	128
2.	EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL	
2.1.	El transporte y sus infraestructuras	131
2.1.1.A.	Transporte de mercancías	146
2.1.1.B.	Transporte de mercancías	147
2.1.2.A.	Transporte de viajeros	148
2.1.2.B.	Transporte de viajeros	149
2.1.3.	Accidentes de carretera	150

2.2.	El transporte marítimo	159
2.2.1.	Tráfico marítimo mundial	161
2.2.2.	Flota mercante mundial	161
2.2.3.	Evolución de la flota mundial	162
2.2.4.	Distribución de la flota mercante por clase de buque y grupos de países	162
2.2.5.	Participación en la flota de contenedores mundial	162
2.2.6.	Evolución de las principales flotas mundiales	163
2.2.7.	Flota mercante. Análisis de los registros de la Unión Europea	163
2.2.8.	Evolución anual de los buques amarrados	164
2.2.9.	Evolución de la cartera mundial de pedidos	164
2.3.	El transporte aéreo	166
2.3.1.	Total mundial del tráfico de pago internacional e interior	168
2.3.2.	Tráfico mundial de pago internacional	168
2.3.3.	Tendencias de los coeficientes de carga en los servicios regulares (internacionales e interiores)	169
2.3.4.	Distribución regional del tráfico regular	169
2.3.5.	Carga y pasaje transportado por los servicios regulares	170
2.3.6.	Mercancías transportadas por los servicios regulares	171
2.3.7.	Tráfico mundial internacional no regular estimado de Pasajeros de pago	171
2.3.8.	Tráfico en los principales aeropuertos del mundo	172
2.3.9.	Resultados de explotación y netos	173
2.3.10.	Flota de transporte comercial de los Estados miembros de la OACI	173
2.3.11.	Seguridad de la aviación	174

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 2011	15
1.1.1. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras	27
1.1.2. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras. Año 2011	27
1.1.3. Energía consumida según modo de transporte	27
1.1.4. Consumo final energético por sectores económicos (España y UE)	27
1.1.5. Distribución del tráfico interior interurbano de viajeros según modo de transporte	28
1.1.6. Distribución del tráfico interior interurbano de mercancías según modo de transporte	28
1.2. Transporte e infraestructuras de carretera	29
1.2.1. Red principal de carreteras	52
1.2.2. Red de vías de gran capacidad	53
1.2.3. Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad	54
1.2.4. Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles	54
1.2.5. Evolución de las matriculaciones de vehículos de carretera	54
1.2.6. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones	55
1.2.7. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera	55
1.2.8. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera	55
1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias	56
1.3.1. Red de ferrocarriles	75
1.3.2. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías	76
1.3.3. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren	76
1.3.4. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por conceptos	76
1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías	76
1.3.6. RENFE. Evolución de datos económicos	77
1.3.7. ADIF. Evolución de datos económicos	77
1.3.8. FEVE. Tráfico de viajeros y mercancías	77
1.3.9. Inversiones ferroviarias	78
1.3.10. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Distribución del tráfico de viajeros	78
1.4. Transporte e infraestructuras marítimas	79
1.4.1. Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior)	93
1.4.2. Flota de transporte abanderada en España	94
1.4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo	94
1.4.4. Ingresos y gastos en los puertos españoles	94
1.4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera	95
1.4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas, según buques/naviera	95
1.4.7. Distribución del tráfico portuario según presentación de la mercancía	95
1.5. Transporte e infraestructuras aéreas	96
1.5.1. Tráfico en los aeropuertos españoles	112
1.5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles	113
1.5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles	113
1.5.4. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles	113
1.5.5. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles	114
1.5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros	114
1.5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos	114
1.5.8. Parámetros de las compañías aéreas	115

1.6.	Seguridad en los transportes	116
1.6.1.	Transporte por carretera. Accidentes con víctimas	129
1.6.2.	Transporte por ferrocarril. Accidentes de circulación	129
1.6.3.	Número de accidentes marítimos	129
1.6.4.	Transporte aéreo. Accidentes con víctimas	129
2.	EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL	
2.1.	El transporte y sus infraestructuras	131
2.1.1.	Transporte de mercancías por ferrocarril	151
2.1.2.	Transporte de mercancías por carretera	151
2.1.3.	Transporte de mercancías por vías navegables	151
2.1.4.	Transporte por oleoductos	152
2.1.5.	Transporte de cabotaje marítimo	152
2.1.6.	Transporte de contenedores en países del FIT	152
2.1.7.	Transporte de viajeros por ferrocarril	153
2.1.8.	Transporte de viajeros en vehículo privado	153
2.1.9.	Transporte de viajeros en autobús y autocar	153
2.1.10.	Heridos en accidentes en carretera	154
2.1.11.	Muertos en accidentes en carretera	154
2.1.12.	Víctimas en accidentes en carretera	154
2.1.13.	Número total de muertos por millón de habitantes	155
2.1.14.	Número total de muertos por millón de vehículos motorizados	155
2.1.15.	Tráfico aeropuertos. Pasajeros.....	156
2.1.16.	Tráfico aeropuertos. Mercancías	157
2.1.17.	Tráfico aeropuertos. Movimiento de aviones.....	158
2.2.	El transporte marítimo	159
2.2.1.	Tráfico marítimo mundial	165
2.2.2.	Flota mercante mundial	165
2.2.3.	Participación en la flota de contenedores mundial	165
2.3.	El transporte aéreo	166
2.3.1.	Tráfico aéreo regular	175
2.3.2.	Tráfico aéreo regular de carga	175
2.3.3.	Índice mundial de accidentes	175
2.5.	Actividades de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	192
2.5.1.	Seguridad operacional: Nivel de cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de supervisión	213
2.5.2.	Seguridad de la aviación: Nivel de implantación de los elementos críticos de un sistema de supervisión	213



**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 2011

En este capítulo se ofrece una visión global de la evolución de los sectores del transporte y las infraestructuras durante 2011 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 2011, el PIB interanual de la economía española cerró con un incremento medio de 0,7% tras la práctica estabilización del año anterior -0,1%. Sin embargo debemos señalar que la recuperación de la economía española está siendo más lenta 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 pasado ejercicio 1,5%.

La mejora observada en la economía española con relación al año anterior se explica por la favorable evolución de la demanda externa neta que aportó 2,5 puntos porcentuales al avance interanual del PIB frente al 0,9% del año anterior. Sin embargo la demanda nacional aumentó su aportación negativa al crecimiento desde -1 punto porcentual en 2010 a -1,8 puntos porcentuales en 2011.

El gasto en consumo privado cerró el año con una tasa interanual del -0,1% inferior en 9 decimas a las de 2010. El consumo público estuvo marcado por un recorte medio anual del -2,2%, tras el ligero avance, 0,2%, del año anterior, lo que refleja el esfuerzo de austeridad presupuestaria que está realizando este sector.

En lo relativo a la inversión, la formación bruta de capital fijo ralentizó algo su descenso en 2011, -5,1%, con relación al del año anterior que fue del -6,3%. La suavización en dicha contracción fue motivada por el crecimiento de la inversión en bienes de equipo, 1,4%, frente al 5,1% en el año anterior. Por su parte, la inversión en

construcción cayó un 8,1% en 2011 frente al 10,1% en 2010 y otros productos no variaron frente al descenso de -4,8% del año anterior.

Por el contrario, el sector exterior, como ya se ha señalado anteriormente, ha contribuido positivamente al avance del PIB (2,5 puntos porcentuales), como en los tres años últimos, superior a la del año 2010 (0,9 puntos porcentuales). El comportamiento de las exportaciones de bienes y servicios fue muy favorable, con un crecimiento del 9,0%. Este incremento es superior a la última estimación de crecimiento del comercio mundial de bienes y servicios del Fondo Monetario Internacional (6,8%) lo que sugiere una ganancia de cuota de mercado. Por su parte, las importaciones bajaron en un 0,1%, tras el aumento del año anterior de un 8,9%.

Desde el punto de vista de las ramas de actividad, el incremento del 0,7% en términos interanuales del PIB a precios constantes en 2011 se explica por el mayor vigor de la actividad en la industria manufacturera y la agricultura. El valor añadido bruto (VAB) de los servicios registró un crecimiento del 1,1% frente al del año anterior de 1,4% y el VAB de la industria manufacturera aumentó un 2,4% mientras que el año anterior lo hizo en 0,5%. Por su parte el VAB de la construcción registró un descenso interanual en 2011 de 3,8% muy inferior al 7,8% de 2010. Los recortes implementados en obra pública y la continuidad del ajuste de la edificación explican el todavía importante retroceso de la actividad constructora. El VAB de la agricultura y pesca aumentó un 0,6% frente al descenso de 1,1% que tuvo el año 2010.

Por lo que se refiere a la evolución del mercado de trabajo en 2011, el empleo en la economía española continuó 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 2011 la tasa de paro se ha situado en el 22,8% lo que supuso 2,5 puntos más que el año precedente.

Se destruyeron 600.600 empleos; por otra parte, el paro aumentó en 577.000 personas. Con ello, el año 2011 se cerró con 17.807.500 ocupados y 5.275.700 desempleados, lo que representa el citado 22,8% de la población activa, que alcanzó la cifra de 23.081.200 personas en diciembre (23.600 activos menos que hace un año). En relación con la temporalidad, casi un 25% de los asalariados tenían un contrato temporal a finales de

2011 esto resulta ser 0,2 puntos mayor a la registrada un año antes. Por otra parte, los empleos que se perdieron alcanzaron en la construcción 295.600 en los servicios 212.400 y en la industria 96.500 empleos mientras que la agricultura ganó 4.000 empleos. Por último, de los 17.807.500 ocupados, el 16,7% eran trabajadores por cuenta propia y el restante 83,3% eran asalariados frente a unos porcentajes de 16,8% y 83,2% del año anterior.

Como resultado de todo lo anterior hay que destacar que en el conjunto del año 2011 la productividad por ocupado experimentó un crecimiento del 2,8% superior en dos décimas al registrado el año anterior que aumentó un 2,6%.

Según los datos de los Servicios Públicos de Empleo Estatal (SEPE), el **paro registrado** se situó a finales de diciembre de 2011 en 4.422.359 personas. Con ello, el ejercicio se cierra con 322.286 parados más que a finales de 2010, lo que, en términos relativos, significa que el 19,16% de la población activa está registrada en las oficinas de empleo (3,64 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 2,4%. A lo largo del año, especialmente los grupos de medicina (-2,8%) y en menor medida comunicaciones (-1,6%) fueron los que más contribuyeron a la moderación de la inflación; en contraposición, Vivienda (5,8%), Transportes (4,9%), Bebidas alcohólicas y tabaco (4,2%), y Enseñanza (2,8%) 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 2011, 0,9 puntos menos que la inflación general.

El **Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) español de diciembre de 2011** se ha situado en una tasa interanual del 2,4%, 0,3 puntos menos que para el conjunto de la Unión Económica Monetaria en donde se ha situado en 2,7%. Por sectores, el diferencial anual fue favorable a España en todos los sectores, menos en el energético en el que se redujo notablemente con relación al año anterior.

Para el conjunto del año 2011, los precios del **grupo transporte** moderan su tasa de avance anual situando su tasa interanual de diciembre en el 4,9%, muy por debajo al 9,2% registrado en diciembre de 2010. El efecto que sobre la actividad del transporte ha tenido el menor 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 2011 de los productos energéticos y de carburantes y lubricantes, se han situado en 10,3% y 8,6%, respectivamente, (15,6% y 18,6% en diciembre de 2010).

El subgrupo de «automóviles» para el transporte personal registró una tasa de variación interanual en diciembre de 2011 de 2,5% frente al 3,0% registrado en diciembre de 2010.

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 media distancia como cercanías), en la fijación de cuyas tarifas tiene influencia predominante el Estado, presentan una variación interanual en diciembre de 2011 del 4,1% (5,6% en diciembre de 2010).

- **Transporte por carretera**

Respecto de estos servicios colectivos (urbanos e interurbanos), la tasa interanual de diciembre de 2011 se situó en el 3,2% (2,2% en diciembre de 2010).

- **Transporte aéreo**

Esta clase cerró el año 2010 con una tasa interanual del 2,6%, a través del año 2011 fue repuntando para situarse en diciembre de dicho año en 4,7%.

- **Otros servicios de transporte**

Los precios de los viajes marítimos o por otros medios distintos de los ya especificados, finalizaron en 2010 con una tasa interanual del 5,6% y en diciembre de 2011 dicha tasa bajo hasta 1,9%.

1.1.2. Los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2011

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 2011, 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, 101%, seguido de demanda interna, 67,9%, producto interior bruto a precios corrientes, 67,1%, consumo privado, 65,6% y las exportaciones, 76,3%.

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 20,7% en 2011. Las correspondientes a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento descendieron un 33,4%, las de las Comunidades Autónomas un 20,1%, en el total de Entes Territoriales la caída fue del 18,9%, mientras que las de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje aumentaron un 41,3%.

La longitud de carreteras de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada), continúa creciendo a buen ritmo (55,2% en 11 años), llegando la cifra a 16.204 kilómetros en 2011 con relación al año 2010 el crecimiento ha sido de 1,5%.

El parque de vehículos automóviles registra un crecimiento respecto al año anterior de un 0,6%, por clase de vehículo sigue creciendo el parque de motocicletas 3,3%. Las matriculaciones de vehículos automóviles han caído en un 16%.

La Red de Carreteras del Estado refleja decrementos anuales de tráfico que, en vehículos-km., se cifra en un -1,9% en el año 2011, habiendo descendido un -3,5% los vehículos pesados y -1,6% 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 -5,5% en 2011 y en Autopistas libres y Autovías el descenso fue de -1,5%. Asimismo las toneladas-km. en la red del Estado han descendido en un 2,9% en 2011, esta tasa es 1,8 puntos menor que la que hubo el año anterior.

Las inversiones llevadas a cabo por RENFE y ADIF en 2011 descendieron en conjunto un 11,6%. Las realizadas por ADIF en infraestructura bajaron un 5,3% y las de material móvil realizadas por RENFE descendieron un 55,7%, con lo que el índice de inversiones se ha situado en el 1.075 (1.216,5 en 2010).

Los viajeros-km. totales transportados por RENFE han crecido en 2011 un 4,8% respecto a 2010.

Las toneladas-km. transportadas por RENFE que no han dejado de bajar desde 2004 y con especial fuerza en 2009 -28,4%, en el año 2010 registraron una subida del 6,4% y en 2011 el 2%.

La flota española de transporte, medida en GT's, bajó en 2011 un 0,3%, disminuyendo en 10 el número de buques; el Registro Especial de las Islas Canarias también decreció un 0,5% en términos de GT's, cayendo, anualmente, 10 unidades los buques existentes.

El tráfico portuario de mercancías en 2011 experimenta un crecimiento en las toneladas transportadas en cabotaje y en navegación exterior del 1,1% y 7,0% respectivamente.

Las inversiones en infraestructura marítima descendieron en 2011 un 31,3%.

En 2011 el tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles aumentó un 2,7%, y el de pasajeros creció un 6,1%. El tráfico doméstico bajó 0,4% y el internacional subió un 10,5%; el tráfico total regular se elevó un 6,4% y el no regular, 3,3%.

Las inversiones en infraestructuras aeroportuarias descendieron en 2011 un 29,5%.

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 2008, del sector transporte y sus diferentes modos en el período 2000-2008, estimados por el INE en la elaboración de la Contabilidad Nacional de España.

El conjunto del sector en 2008 obtuvo un VAB, a precios de mercado corrientes de 44.023 millones de euros; lo que representa un aumento del 4,7% con relación al del año anterior.

La participación del sector transporte ha sido, para el año 2008 del 6,6% en servicios de mercado, esto es una décima menos que en 2007 y del 4,4% en el Valor Añadido Bruto nacional, la misma cifra que el año anterior.

En 2008, 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, 23.715 millones de euros; transporte marítimo, 654 millones de euros; transporte aéreo y espacial, 2.519 millones de euros; almacenamiento y actividades anexas al transporte 14.318 millones de euros y finalmente agencias de viajes y operadores turísticos 2.817 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, 1.1.3bis y 1.1.4).

La tabla 1.1.5 recoge el gasto anual en transporte durante el año 2010 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 29.782 euros en el año 2010 frente a 31.953 euros en el año 2009, correspondiendo 3.680 euros a transporte, lo que supone un 0,1% más que el año anterior.

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 3,73% en 2010, mientras que en 2009 fue del 3,72%, así mismo, la participación en los gastos de utilización de vehículos representó un 7,39% frente a 7,03% en 2009, esta subida es consecuencia en parte del alza en los precios de carburantes y lubricantes; la participación en el pago de servicios de transporte se situó en un 1,24% en 2010, algo más alta que en 2009 que alcanzó un 1,23%. Como dato de interés, cabe indicar que cada español gastó en 2010 una media 11,50 euros/mes frente a los de 11,58 euros/mes del año anterior, en servicios de transporte; mientras que en la compra y utilización del vehículo privado gastó 103,42 euros/mes en lugar de los 101,83 euros/mes que gastaba en 2009.

Por lo que respecta a la Balanza de Servicios de Transporte, en 2011 presentó un superávit de 35,1 millones de euros, después del déficit que hubo en el año 2010 de -111,3 millones de euros, pero este superávit ha sido de cuantía muy inferior al de 2009 de 230 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 2011, de 5.396,48 millones de euros, esto es un 20,7% menos que el año anterior.

Para el conjunto de los ferrocarriles, la inversión realizada en 2011 fue de 8.890,11 millones de euros, un 0,3% inferior a 2010. Este descenso es consecuencia de las inversiones realizadas en la forma siguiente: RENFE Operadora, disminuye en total un 55,7% (baja un 48,6% en «otras inversiones» y un 56,6% en material móvil); las de FF.CC. de vía estrecha, crecen en conjunto un 8,3% (disminuyen un 27,6% las de infraestructuras y aumentan un 41,2% las de material móvil); las realizadas por las Direcciones Generales de Transportes de las Comunidades Autónomas, bajan un 11,1%; y las llevadas a cabo por la Dirección General de Ferrocarriles descendieron un 37,7%; las de el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) bajaron un 5,3%, si bien estas últimas fueron las de mayor cuantía con 5.105,6 millones de euros. La Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte (SEITT) por su parte invirtió 1.360,7 millones de euros.

La inversión realizada en transporte marítimo, se situó en 902,58 millones de euros, un 31,3% menos que en el año anterior.

Asimismo, las inversiones de AENA en transporte aéreo descendieron globalmente un 29,5%, bajando un 31,5% las correspondientes a aeropuertos, y un 8,5% las pertenecientes a navegación aérea. Sobre un total de 1.221,90 millones de euros, aeropuertos absorbió el 88,6% y navegación aérea un 11,4%.

En la tabla 1.1.8 se refleja la evolución de los precios de los productos petrolíferos en la Península y Baleares. 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.

Al finalizar el año 2010 el precio medio de barril de Brent superó los 90 dólares, mientras que en 2011 a final de año se situó en torno a los 100 dólares.

En España como se puede observar en la tabla 1.1.8. el precio de la gasolina sin plomo subió en el primer y segundo trimestre para luego estabilizarse a finales de año; el gasóleo ha subido en el primero y segundo trimestre para luego bajar ligeramente en el tercero y volver a subir en el cuarto. Así pues al terminar el año la gasolina sin plomo registra un aumento del 5% con relación al precio del año anterior y el gasóleo un aumento del 11,7%.

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 2011 la población ocupada en el transporte público vuelve a sufrir una bajada, globalmente el descenso es del -3,1%. Por clases de transporte, el terrestre sufre un descenso del -8,2% y dentro del mismo lo que más cae es el transporte por ferrocarril -9,8%; sin embargo el transporte marítimo aumenta un 20,1%; el transporte aéreo cae en un -6,9%. Por último en las actividades anexas a los transportes (incluidas las agencias de viaje) se registra un crecimiento del 10,3%.

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 al 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 2007 a 2011 se recoge en la tabla 1.1.11. El total del consumo equivalente en terajulios (1TJ = 1 billón de julios), en 2011, fue de 1.827 millones, con un descenso de un -1,7% sobre 2010.

Por sectores, en 2011, el consumo en transporte por carretera bajó un 4,6%, esta disminución se debió sobre todo al descenso del consumo de gasolina -6,6%, y en menor medida al del gasóleo que bajó un -4,1%; el ferrocarril subió su consumo en un 4,2%; en el sector aéreo subió un 6,6%, en el sector marítimo también subió un 3,1% 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 -6,6%, y el gasóleo de automoción lo hizo en un 4,1%. Por su parte, el consumo de queroseno, de uso exclusivo para el transporte aéreo, subió un 6,7% respecto del año anterior. El de fuel (exclusivamente para transporte marítimo), subió un 4,4% y el de la energía eléctrica aumentó 4,9%.

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 2011 a los 165.907 kilómetros, gestionados por el Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Cabildos.

Durante 2011 se registraron un total de 434.555 millones de viajeros-km. La participación del transporte por carretera fue del 90,14% (comprendiendo el transporte efectuado por motocicletas, turismos y autobuses). La participación del ferrocarril fue del 5,5%; la del transporte aéreo del 4,03%; y la del marítimo tan sólo del 0,33%.

En cuanto al tráfico interior de mercancías, en 2011, se realizaron 313.678 millones de toneladas-km. Por modos, la carretera participa con un 84,42%, el marítimo con un 13,0%, el ferrocarril con un 2,56% y el aéreo con una cifra inferior al 0,02%.

Hay que señalar que, respecto a 2010, en el tráfico interior de viajeros (medido en viajeros-km.), decrece el tráfico por carretera, -0,9%, y también disminuyen el aéreo -0,2% y se incrementa el tráfico por ferrocarril en un 4,3% y el marítimo en 2,4%. En el tráfico de mercancías, medido en toneladas-km., disminuyen los tráficos por carretera, -2,9% y aéreo -8,2% mientras que los tráficos por ferrocarril y marítimo aumentan en un 1,8% y un 1,1% respectivamente.

Con relación al transporte internacional de viajeros, las entradas en España de extranjeros y españoles residentes en el extranjero en 2011 crecieron un 6,5%, representando entre la carretera y el aéreo el 97,3% de las entradas. En términos relativos, aumenta el transporte por carretera, 0,9%, el marítimo 1,4% y el transporte aéreo un 13,0%, mientras que el transporte ferroviario disminuye un 17,5% (tabla 1.1.14).

Tabla I.1.1. Principales números índices económicos y del transporte e infraestructuras (base 2000 = 100)

Índices	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. ÍNDICES ECONÓMICOS (Base 2000)						
Producto interior bruto a precios corrientes	156,2	167,0	172,5	166,1	165,9	167,1
Consumo privado	150,2	160,4	165,0	155,8	160,8	165,6
Consumo público	163,7	178,4	195,9	206,7	205,1	201,4
Formación bruta de capital fijo	184,2	197,6	190,7	153,7	146,8	141,9
Demanda interna	163,2	176,0	180,4	168,1	169,1	167,9
Exportaciones	141,4	154,6	157,2	136,5	154,9	176,3
Importaciones	158,2	174,0	172,8	132,5	150,4	161,8
Población activa	120,9	124,3	128,0	129,0	129,3	129,4
Población ocupada	128,5	132,4	131,8	122,9	120,1	117,8
Población parada	73,9	73,7	104,2	166,9	186,3	201,0
Precios de consumo (IPC)	120,4	125,5	127,3	128,3	132,1	135,3
Precios de consumo de transporte	121,1	129,7	122,4	127,2	138,9	145,7
Precios industriales (IPRI)	118,5	122,8	130,7	126,3	130,3	139,3
Precio gasolina 95 sin plomo (A 31 de diciembre)	115,3	129,4	102,4	124,7	144,7	152,9
Precio gasóleo (A 31 de diciembre)	125,9	144,9	121,8	130,0	157,0	176,0
2. ÍNDICES TRANSPORTE CARRETERA						
Inversiones totales realizadas en carreteras	176,0	162,7	169,7	194,1	143,6	113,9
Longitud carreteras gran capacidad	132,8	140,7	144,6	149,6	152,9	155,2
Parque vehículos automoviles	122,5	130,2	133,0	132,5	133,5	134,3
Matriculaciones vehículos automoviles	126,4	125,7	88,3	67,3	69,4	58,4
Vehículos-km en la red del Estado	123,1	127,0	122,7	120,3	117,8	116,0
Vehículos-km en autopistas de peaje	152,2	159,5	154,5	146,0	138,0	132,5
Toneladas-km en la red del Estado	—	—	—	—	—	—
3. ÍNDICES RENFE Y ADIF						
Inversiones de ADIF(1)	957,3	1146,5	1304,7	1361,2	1216,5	1075,0
Viajeros-km totales	109,1	107,5	118,9	116,8	113,0	118,3
Viajeros-km larga distancia (2)	120,4	120,4	149,2	153,4	148,2	148,8
Viajeros-km media distancia (3)	166,6	165,1	174,8	172,3	168,2	175,8
Viajeros-km cercanías	120,3	116,6	115,1	106,3	102,4	105,7
Toneladas-km totales	94,8	90,8	83,8	60,0	63,8	65,1
4. ÍNDICES TRANSPORTE MARÍTIMO						
Inversiones en infraestructura marítima	257,1	286,7	320,5	280,0	257,3	176,8
Evolución de la flota española (GT)	145,9	151,2	147,8	142,3	153,8	153,3
Tráfico portuario cabotaje de mercancías	121,2	127,2	119,7	106,7	112,3	113,5
Tráfico portuario exterior de mercancías	141,7	148,1	146,7	126,8	132,9	142,2
5. ÍNDICES TRANSPORTE AÉREO						
Inversiones infraestructuras aeronáuticas	257,8	359,7	383,8	318,9	313,4	221,0
Evolución flota aérea española	123,0	122,3	101,8	90,1	88,3	87,6
Viajeros tráfico interior	141,1	153,8	142,3	130,9	132,6	132,0
Viajeros tráfico internacional	135,4	147,9	148,3	136,4	142,0	157,0

(1) Ver tabla I.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 Competitividad) y Secretaría General Técnica (Ministerio de Fomento).

Tabla I.1.2. Valor añadido bruto a precios básicos en el sector transportes. Precios corrientes (millones de euros. Base 2008)

Concepto	2000	2005	2007	2008 (P)	2009 (P)	2010 (A)
Transporte terrestre y transporte por tubería	15.183	19.352	22.471	23.715		
Transporte marítimo	739	711	763	654		
Transporte aéreo y espacial	2.310	2.641	2.749	2.519		
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	7.723	11.266	13.237	14.318		
Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de	1.879	2.594	2.819	2.817		
Total transportes y agencias de viajes	27.834	36.564	42.039	44.023		
Servicios	369.548	530.687	626.972	668.908	671.725	668.216
Participación de los transportes y agencias de viaje en el sector servicios	7,5%	6,9%	6,7%	6,6%	0,0%	0,0%
VAB a precios básicos	569.598	812.474	945.990	996.990	973.129	961.592
Participación del Sector Transportes en el VAB	4,9%	4,5%	4,4%	4,4%	0,0%	0,0%
PIB a precios de mercado	629.907	909.298	1.053.161	1.087.749	1.047.831	1.051.342

(P) Provisional.

(A) Avance.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Competitividad.

Tabla I.1.3. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2007. Precios corrientes (millones de euros. Base 2008)

Concepto	Terrestre y tubería (I)	Marítimo y vías navegables interiores	Aéreo y espacial	Almacenamiento y actividades anexas al transporte	Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas	Total Transportes y agencias de viaje	Total Nacional
Remuneración de asalariados	11.709	378	1.986	7.090	1.540	22.703	504.148
Excedente bruto de explotación	10.753	481	879	6.042	1.280	19.435	441.171
Impuestos netos ligados a producción	9	-96	-116	105	-1	-99	671
VAB a precios básicos	22.471	763	2.749	13.237	2.819	42.039	945.990
Consumos intermedios	29.524	2.097	8.077	23.750	6.552	70.000	1.159.255
Valor de la producción	51.995	2.860	10.826	36.987	9.371	112.039	2.105.245

(I) Incluye transporte por ferrocarril.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Competitividad.

Tabla I.1.3.bis Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2008. Precios corrientes (millones de euros. Base 2008)

Concepto	Terrestre y tubería (I)	Marítimo y vías navegables interiores	Aéreo y espacial	Almacenamiento y actividades anexas al transporte	Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas	Total Transportes y agencias de viaje	Total Nacional
Remuneración de asalariados	12.733	391	2.028	7.922	1.668	24.742	533.622
Excedente bruto de explotación	10.953	358	617	6.262	1.148	19.338	462.114
Impuestos netos ligados a producción	29	-95	-126	134	1	-57	1.254
VAB a precios básicos	23.715	654	2.519	14.318	2.817	44.023	996.990
Consumos intermedios	31.269	2.361	8.837	25.205	6.866	74.538	1.130.031
Valor de la producción	54.984	3.015	11.356	39.523	9.683	118.561	2.127.021

(I) Incluye transporte por ferrocarril.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Competitividad.

Tabla I.1.4. Cuentas de producción y explotación en el transporte y las agencias de viaje año 2007 a 2010. Precios corrientes (millones de euros. Base 2008)

Concepto	2007		2008 (P)		2009 (P)		2010 (A)	
	Total Ttes. y agencias de viaje	Total Nacional	Total Ttes. y agencias de viaje	Total Nacional	Total Ttes. y agencias de viaje	Total Nacional	Total Ttes. y agencias de viaje	Total Nacional
Remuneración de asalariados	22.703	504.148	24.742	533.622		519.955		506.791
Excedente bruto de explotación/Renta mixta	19.435	441.171	19.338	462.114		450.788		451.868
Impuestos netos ligados a producción	-99	671	-57	1.254		2.386		2.933
VAB a precios básicos	42.039	945.990	44.023	996.990		973.129		961.592
Consumos intermedios	70.000	1.159.255	74.538	1.130.031		967.085		943
Valor de la producción	112.039	2.105.245	118.561	2.127.021		1.940.217		1.904.779

(P) Provisional.

(A) Avance.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Competitividad.

Tabla I.1.5. Gasto anual en transporte (año 2010)

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	19.068	3,73%	1.111	631	416
Gastos de utilización de vehículos	37.796	7,39%	2.201	1.252	825
Pago de servicios de transporte	6.319	1,24%	368	209	138
Gasto total en transporte	63.183	12,36%	3.680	2.092	1.379
GASTO TOTAL	511.393	100%	29.782	16.933	11.161

Fuente: Encuesta Continua de Presupuestos Familiares. Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Competitividad.

Tabla I.1.6. Balanza de servicios de transporte (millones de euros)

Concepto	2009			2010			2011		
	Ingresos	Pagos	Saldo	Ingresos	Pagos	Saldo	Ingresos	Pagos	Saldo
Fletes	4.624,4	7.359,4	-2.735,0	5.366,5	8.496,7	-3.130,2	6.355,5	10.007,1	-3.651,6
Pasajes	4.445,7	3.813,2	632,5	4.974,6	4.510,7	463,9	5.336,6	4.263,9	1.072,7
Aéreos	4.315,4	3.727,0	588,4	4.862,8	4.431,2	431,6	5.242,5	4.176,5	1.066,0
Terrestres	19,6	12,7	6,9	24,4	23,2	1,2	25,7	24,8	0,9
Marítimos	110,7	73,4	37,3	87,4	56,3	31,1	68,5	62,7	5,8
Servicios auxiliares	4.774,0	2.441,5	2.332,5	5.313,0	2.758,0	2.555,0	5.451,8	2.837,8	2.614,0
Total Balanza de Transportes	13.844,1	13.614,1	230,0	15.654,1	15.765,4	-111,3	17.143,9	17.108,8	35,1

Fuente: Banco de España.

Tabla I.1.7. Inversiones realizadas en los distintos modos de transporte y en infraestructuras (millones de euros corrientes)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Transporte por carretera						
Infraestructura (1)	7.707,17	8.037,93	9.194,96	6.802,48	5.396,48	-20,7%
Transporte ferroviario						
RENFE Operadora	1.106,61	1.233,04	1.140,78	777,76	344,56	-55,7%
Material Movil	951,13	1.105,35	1.071,58	692,62	300,81	-56,6%
"Otras Inversiones"	155,48	127,69	69,20	85,14	43,75	-48,6%
FFCC. de vía estrecha	465,22	417,26	368,36	383,77	415,55	8,3%
Infraestructura	254,24	225,76	165,10	183,57	132,88	-27,6%
Material movil	208,43	191,50	203,26	200,20	282,67	41,2%
D.G. Transportes CC.AA.	383,49	444,89	635,44	708,01	629,25	-11,1%
D. G. de Ferrocarriles	1.574,99	1.704,89	1.949,22	1.659,72	1.034,40	-37,7%
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	4.706,01	5.381,55	5.760,46	5.389,61	5.105,64	-5,3%
Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte (SEITT)					1.360,71	—
Transporte marítimo						
Infraestructura (2)	1.257,19	1.521,50	1.343,78	1.244,46	871,06	-30,0%
Otras inversiones (3)	206,29	114,34	85,57	68,93	31,52	-54,3%
Transporte aéreo (4)						
Aeropuertos	1.860,58	1.968,19	1.622,08	1.579,67	1.082,20	-31,5%
Navegación aérea	127,68	153,28	140,64	152,60	139,70	-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 I.1.8. Evolución de los precios de productos petrolíferos (en Península y Illes Balears) (1)

Tipo de combustible	2007				2008				2009				2010				2011			
	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	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	1,28	1,34	1,34	1,31
Gasóleo (€/l) A	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	1,24	1,27	1,26	1,29

(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: Secretaría de Estado de Energía. Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Tabla I.1.9. Población activa ocupada en el sector transporte público (miles de personas) (1)

Subsectores	2007	2008 (2)	2009 (2)	2010 (2)	2011 (2)	11/10
Transporte terrestre	594,9	614,6	596,7	573,9	527,1	-8,2%
Transporte por ferrocarril	36,9	36,9	35,0	30,5	27,5	-9,8%
Otro tipo de Transporte terrestre	558,0	577,7	561,7	543,4	499,6	-8,1%
Transporte marítimo, de cabotaje y por vías de navegación interiores	20,3	21,5	16,2	17,9	21,5	20,1%
Transporte aéreo y espacial	57,2	52,5	49,3	52,0	48,4	-6,9%
Actividades anexas a los transportes; actividades de agencia de viajes	216,1	209,7	192,5	199,7	220,3	10,3%
Total	888,5	898,4	854,7	843,5	817,3	-3,1%

(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 Competitividad.

Tabla I.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. ENERGÍA.

Tabla I.1.11. Energía consumida por los distintos modos de transporte

Clase de energía	Años	Modos de transporte				Total	Incremento respecto al año anterior
		Carretera (1)	Ferrocarril	Aéreo (2)	Marítimo		
Gasolina auto (miles t)	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%
	2011	5.293,7				5.293,7	-6,6%
Gasóleo (miles t)	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	23.588,3	80,4		1.471,4	25.140,1	-0,8%
	2011	22.609,7	82,5		1.424,1	24.116,3	-4,1%
Fuel-oil (miles t)	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%
	2011				7.631,7	7.631,7	4,4%
Gasolina aviación (miles t)	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%
	2011			5,9		5,9	-10,6%
Queroseno (miles t)	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%
	2011			5.596,0		5.596,0	6,7%
Gas licuado (miles t)	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%
	2011	20,9				20,9	12,4%
Electricidad (Gwh)	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%
	2011		2.657,5			2.657,5	4,9%
Total equivalente en TJ (3)	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	1.254.719,2	12.552,2	228.452,4	362.477,3	1.858.201,0	-1,9%
	2011	1.196.669,5	13.089,8	243.677,9	373.708,8	1.827.145,9	-1,7%

(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, Energía y Turismo, CORES, ADIF, FEVE, Generalidad de Cataluña, Generalidad de Valencia, Ferrocarriles del Gobierno Vasco y Compañías Privadas de Ferrocarril.

Tabla I.1.12. Distribución del tráfico interior de viajeros según modos de transporte (millones de viajeros-km)

Modos de transporte	2007	2008	2009	2010	2011	Reparto modal
Carretera (1)	405.083	405.386	410.192	395.332	391.711	90,14%
Ferrocarril (2)	21.857	23.968	23.597	22.917	23.893	5,50%
Aéreo (3)	24.017	21.286	18.100	17.542	17.515	4,03%
Marítimo (4)	1.612	1.517	1.409	1.402	1.436	0,33%
Total	452.569	452.157	453.298	437.193	434.555	100,00%

(1) La información de carreteras está referida a los 165.907 km gestionados por el Estado, CC.AA. y Diputaciones Provinciales y Cabildos a 31-12-2012.

(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 Aviación 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 I.1.13. Distribución del tráfico interior de mercancías según modo de transporte (millones de toneladas-km) (1)

Modos de transporte	2007	2008	2009	2010	2011	Reparto modal
Carretera (2)	352.515	325.093	286.167	272.730	264.806	84,42%
Ferrocarril (3)	11.116	10.279	7.391	7.872	8.017	2,56%
Marítimo (4)	45.675	43.005	38.330	40.360	40.810	13,01%
Aéreo (5)	77	70	53	49	45	0,01%
Total	409.383	378.447	331.941	321.011	313.678	100,00%

(1) Corresponde exclusivamente al transporte interurbano.

(2) La información de carreteras está referida a los 165.907 km gestionados por el Estado, CC.AA. y Diputaciones Provinciales y Cabildos a 31-12-2011.

(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 I.1.14. Transporte internacional de viajeros según modos de transporte (miles de viajeros)

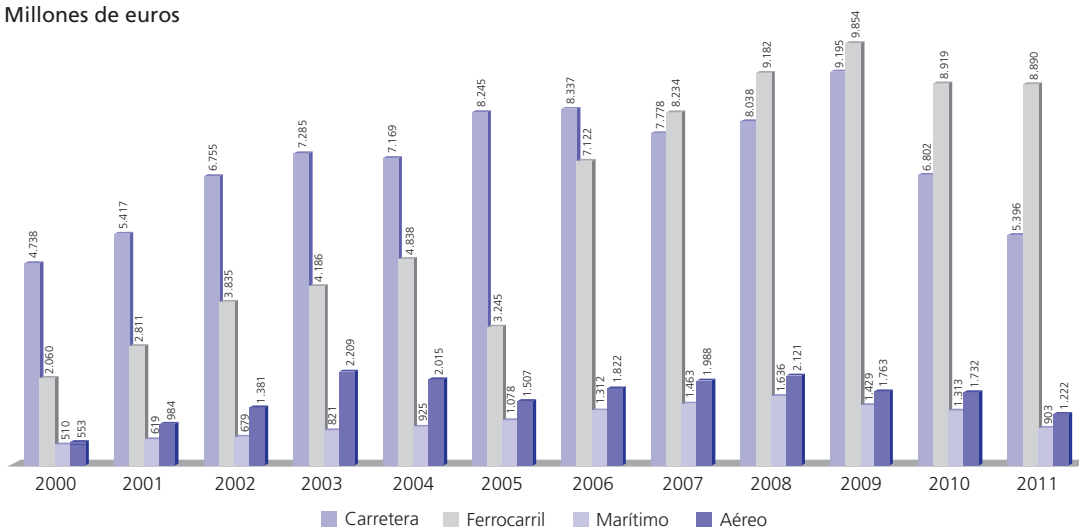
Modos de transporte	Entradas (1)					
	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Carretera	48.759	47.754	47.317	47.038	47.441	0,9%
Ferrocarril	178	172	159	200	165	-17,5%
Marítimo	2.973	2.854	2.552	2.505	2.539	1,4%
Aéreo	46.997	46.890	42.026	43.986	49.722	13,0%
Total	98.907	97.670	92.054	93.729	99.867	6,5%

(1) Turistas extranjeros + excursionistas extranjeros.

Fuente: Secretaría de Estado de Turismo. Instituto de Estudios Turísticos. Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Gráfico I.1.1. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras

Millones de euros



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

Gráfico I.1.2. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras (año 2011)

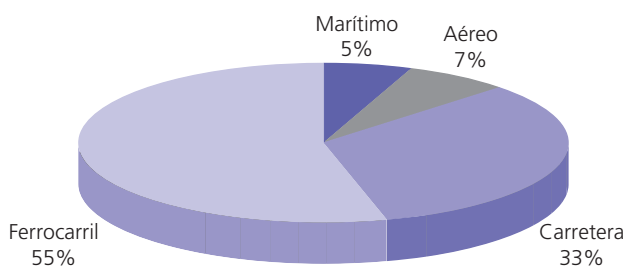
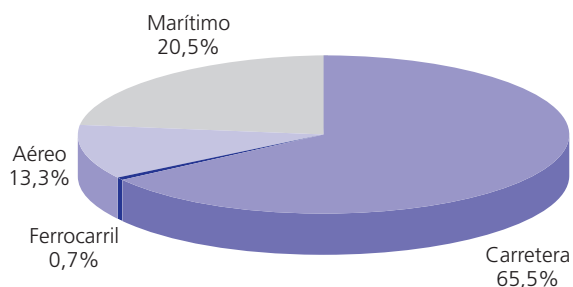


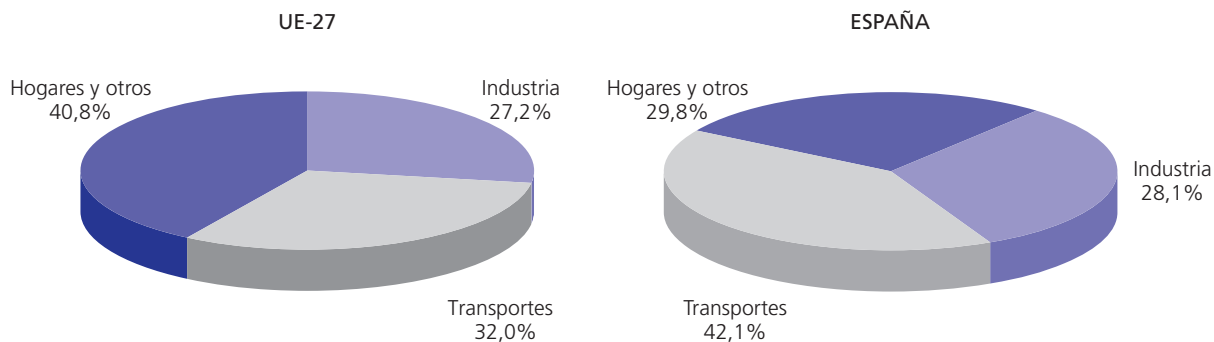
Gráfico I.1.3. Energía consumida según modo de transporte (año 2011)



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

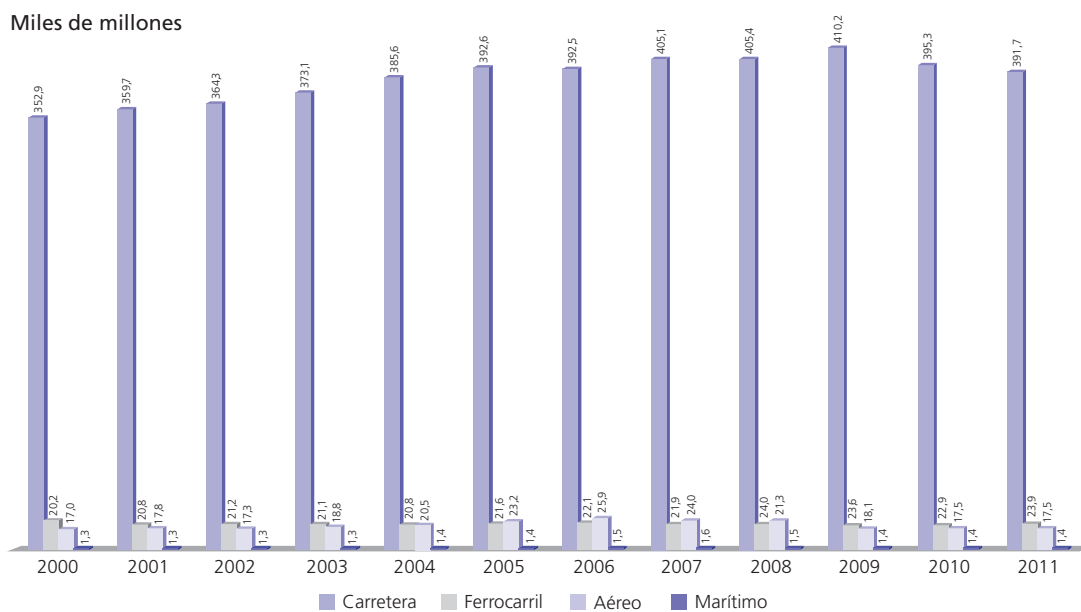
Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo, CORES, ADIF, RENFE Operadora, FEVE, Compañías privadas de Ferrocarril, Comunidades Autónomas.

Gráfico I.1.4. Consumo final energético por sectores económicos. Año 2008. España y UE



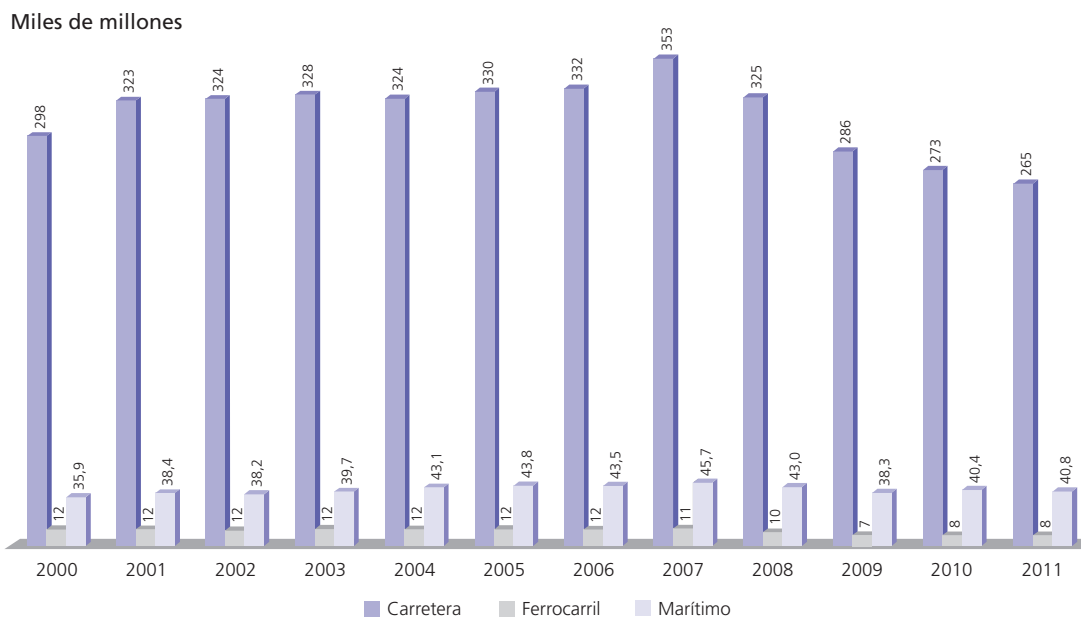
Fuente: Eurostat. Anuario Estadístico.

Gráfico I.1.5. Distribución del tráfico interior interurbano de viajeros según modos de transporte (viajeros-km)



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

Gráfico I.1.6. Distribución del tráfico interior interurbano de mercancías según modo de transporte (toneladas-km)



Fuente: Direcciones Generales y Organismos del M° 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 2011 alcanzaba la cifra de 165.907 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 33,4% en relación con el año precedente. En la inversión total realizada en carreteras durante el año 2011 se produjo un descenso de 20,7%.

El número de vehículos automóviles matriculados ha sido de 1.091.511, con un descenso global del 16%.

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 publicado 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.

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 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.

Por Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, publicado en el Boletín Oficial del Estado de 5 de agosto, 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 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.

El Real Decreto 1635/2011, de 14 de noviembre, publicado en el Boletín Oficial del Estado del 17 de diciembre de 2011, modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en materia de tiempo de presencia en los transportes por carretera.

El 28 de diciembre de 2011, se publicó la Orden FOM/3528/2011, de 15 de diciembre, por la que se establece un nuevo régimen transitorio para la rehabilitación de autorizaciones de transporte de mercancías. Como consecuencia de la crisis que atraviesa el sector, provocada principalmente por la caída de la actividad concomitante a la ralentización general de la economía española, modifica el artículo 25 de la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo.

En la citada orden se establece entre otras que «todas las autorizaciones de transporte público caducadas por falta de visado durante el año 2010 y 2012, podrán ser rehabilitadas por el órgano competente para su expedición, si así se solicita antes del 1 de enero de 2014 y se aporta la documentación exigida.

1.2.1. Infraestructuras

Al finalizar 2011, la longitud total de la red interurbana de carreteras, tabla 1.2.1, alcanzaba la cifra de 165.907 kilómetros, superior en 120 kilómetros, a la existente el año anterior.

Las longitudes de la Red a cargo del Estado (RCE) 2011, 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 102 kilómetros, con los datos del nuevo inventario de carreteras a 31 de diciembre de 2011, y las redes de las Comunidades Autónomas lo hacen en 389 kilómetros. El mayor incremento de kilómetros, se aprecia, para la red de las Comunidades Autónomas en las autovías y autopistas libres con un 4,9% de crecimiento, 126 kilómetros, alcanzando 2.672 kilómetros de longitud, la red de autopistas de peaje correspondiente a las Comunidades Autónomas desciende en un kilómetro con lo que su longitud total es de 321 kilómetros al finalizar el año. En cuanto a autovías y autopistas libres, las de la red a cargo del Estado aumentan en 110 kilómetros con respecto a 2010, alcanzando la cifra de 8.242 kilómetros, un 1,4% de incremento. Las autopistas de peaje de la red a cargo del Estado aumentan en 39 kilómetros alcanzando un total de 2.537 kilómetros de longitud. Las carreteras de doble calzada pasaron de 619 a 586 las de responsabilidad del Ministerio de Fomento y las de las Comunidades Autónomas pasaron de 774 a 746 kilómetros.

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 Autopistas de peaje de un 1,8% y en «Autovías y autopistas libres» de un 2,1%, mientras que Carreteras de doble calzada» disminuyen en un 3,0%. El total de carreteras de gran capacidad experimentó en 2011 un crecimiento medio del 1,5%.

La inversión total realizada en carreteras en el periodo considerado, tabla 1.2.3, alcanza la cifra de 5.396 millones de euros, con un descenso del 20,7% respecto a las inversiones realizadas el año anterior. En el año 2011 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento invirtió 1.892 millones de euros lo que supone un descenso del 33,4% respecto al ejercicio anterior, en tanto que las Comunidades Autónomas, invirtieron 2.284 millones de euros con un descenso del 20,1%. Por su parte la inversión realizada por las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje fue de 684 millones de euros, un 41,3% mayor que en el año 2010.

Las inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento en el año 2011, figuran en la tabla 1.2.4. En el Programa de inversión 453-

B de creación de infraestructuras de carretera ha disminuido un 47,6%, destaca el descenso de las inversiones destinadas a autovías que disminuyeron en un 57,2%, sin embargo las destinadas a actuaciones en acondicionamiento descendieron un 6,6%. En el Programa 453-C de conservación y explotación de carreteras el descenso ha sido del 11,3%.

En la tabla 1.2.5. se recogen los resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje, donde se observa que en el año 2011 los ingresos han aumentado en un 4,2% y los gastos de explotación un 3,8% (ver notas explicativas en la tabla).

1.2.2. Parque y estructura empresarial

En la tabla 1.2.6 figuran los datos del parque de vehículos existente al finalizar 2011. El total de vehículos automóviles alcanza la cifra de 31.269.081 unidades, con un aumento del 0,6% sobre los existentes a finales de 2010.

En cuanto al parque de turismos, alcanza la cifra de 22.277.244 con 129.789 vehículos más en circulación que en el año 2010, lo que supone un aumento del 0,6%. Es importante el apartado correspondiente a motocicletas que experimenta un crecimiento del 3,3% y un aumento de 90.561 unidades. Los tractores industriales sin embargo experimentan un descenso del 1,8%. Los camiones y furgonetas descendieron un 0,8% con una bajada de 43.189 unidades, y los autobuses y microbuses bajan un 0,1%, lo que supone 87 unidades menos.

En «vehículos remolcados» en su conjunto aumentaron en 2011 produciéndose un alza en el apartado de remolques de 2,8% mientras los semirremolques, disminuyen un 1,3%.

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 2011, que figuran en la tabla 1.2.7. El total de vehículos automóviles matriculados, alcanzó la cifra de 1.091.511 unidades con un descenso global del 16,0%. La matriculación de turismos ascendió a 817.688 vehículos lo que supone una bajada anual del 18,2%.

Las matriculaciones de camiones y furgonetas descendieron en 2011, experimentando una bajada del 8,6% con un total de 132.682 matriculaciones 12.411 unidades menos que el año precedente.

Los tractores industriales alcanzan un total de 10.702 matriculaciones con un incremento del 48,7%. La matriculación de remolques experimenta un descenso de 13,5% y las de los semirremolques aumentaron en un 37,5%.

También se manifiesta un descenso, en las matriculaciones de motocicletas el 11,3%, con 15.971 unidades menos que el año precedente.

Sin embargo, los autobuses y microbuses alcanzaron las 2.859 matriculaciones con una subida del 10,3%; 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 descenso del 4,8% en el número de empresas, alcanzando la cifra de 3.579 frente a las 3.759 del año anterior. Por tamaño de empresas, se aprecia un descenso generalizado en todas ellas.

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 62.766 a 63.484 con un incremento del 1,1%, y en el número de vehículos que suman la cifra de 67.039 con un incremento del 1,5%. Este aumento del número de empresas se produce, en diferentes proporciones: las empresas con un solo taxi, suben en 580 unidades; las empresas con un número de vehículos entre 2 y 5, aumentan en 131, y las empresas con un número entre 6 y 20 taxis, aumentaron en seis unidades; se mantiene la empresa creada en 2005, con más de 20 taxis y en 2011 se ha creado otra de este tamaño.

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 aumento de los vehículos pesados de ámbito nacional que alcanzan al finalizar 2011 la cifra de 236.901 unidades, superior en un 4% a la del año anterior. Los vehículos rígidos aumentaron un 2,6%, lo que suponen 2.375 más vehículos de este tipo. Los tractores MDP también subieron un 4,8% llegando a 144.532 vehículos, con un aumento de 6.643 unidades.

En el apartado correspondiente a vehículos pesados provistos de autorización de ámbito comarcal y autonómico, la tabla sigue mostrando un ascenso del parque de un 2% quedando formado por 7.464 vehículos. Los tractores MDP aumentaron en un 2,5% y los vehículos rígidos en un 1,9%.

Sin embargo, en el ámbito local y provincial, el descenso es del 3,3%, con caídas tanto de vehículos con tracción propia como de los vehículos rígidos que experimentan descensos del 7,1% y 2,1% respectivamente. El total de vehículos pesados de ámbito local y provincial alcanza la cifra de 873 unidades, 30 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 ascenso de 3,9% en el total del parque de vehículos pesados de transporte público de mercancías por carretera con 245.238 vehículos, con incrementos del 4,8% en el apartado de tractores MDP, que se llegan a 146.015 unidades. También los vehículos rígidos que totalizan 99.207 unidades, tienen un aumento del 2,6%.

El parque de vehículos ligeros de mercancías provistos de autorización de transporte de servicio público, experimenta un ascenso del 5,7% respecto al año anterior con la cifra de 93.340 vehículos de los cuales 87.653 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 descenso del 12,6%, pasando de 114.177 vehículos en 2010 a 99.802 al finalizar 2011. Los vehículos pesados de ámbito nacional de tracción propia experimentan un descenso similar; debido a que los tractores-MPC bajan en un 12,1% y los vehículos rígidos-MPC en un 12,7%.

En el ámbito comarcal y autonómico, 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 12%, alcanzando valores absolutos importantes, y los de ámbito local y provincial no variaron.

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 descenso global del 12,5% debido a la bajada en el mismo porcentaje de los vehículos con tracción propia y dentro de éstos, el descenso de los Tractores-MPC que supuso un 12,3% respecto al año anterior. La rúbrica vehículos rígidos-MPC experimenta también una bajada de 12,6%. El parque total de vehículos pesados autorizados para realizar servicio privado es de 104.553 vehículos de los que 104.536 son de tracción propia, de éstos, 13.696 corresponden a vehículos tractores MPC y 90.840, a vehículos rígidos.

Los vehículos ligeros autorizados para realizar servicio privado descendieron globalmente en un 12,6%, debido al descenso del parque de este tipo de autorizaciones tanto en el ámbito nacional como en el ámbito y comarcal y autonómico que disminuyeron en un 11,2% y un 17,2% respectivamente, y que superó el aumento del 48,6% en las autorizaciones de ámbito local y provincial con relación al año anterior.

La tabla 1.2.12, muestra la estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. En general ha aumentado el número de empresas de radio nacional en todos los tamaños considerados excepto las de un solo vehículo, y el número total de empresas también aumenta y pasa de 67.504 a 68.324, ya que también se ha producido una subida en las empresas local y comarcal en todos los tamaños excepto en las empresas de más de 41 y menos de 60 vehículos y en las de más de 60 vehículos. Sin embargo el número de empresas de radio local ha descendido ó no ha variado en todos los tamaños considerados. Asimismo el número total de vehículos pasa de 262.298 en 2010 a 273.151 en 2011. Los vehículos por tamaño de empresas aumentan en todas las categorías consideradas excepto en las de un solo vehículo. En cuanto al radio de acción crecen los vehículos en el radio nacional y comarcal mientras que bajan en el radio local. El número medio de vehículos pesados autorizados para la prestación de servicio público de mercancías por empresa, ha pasado a ser de 3,89 vehículos por empresa en 2010 a 4 vehículos por empresa en 2011.

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 contiene 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 1,9%, el tráfico de vehículos ligeros ha bajado un 1,6% y los vehículos pesados han descendido en un 3,5%, estas variaciones se obtienen sobre *la red comparable* en los años 2010 y 2011. Debido a los ajustes en la clasificación de vehículos que está realizando la Dirección General de Carreteras, los datos son únicamente comparables en los seis últimos años. 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 25.733 km. en 2010 a 25.835 km. en 2011. 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 tráfico en el total de la red de carreteras del Estado ha sido del 1,9%, dentro de estas en las Autopistas de peaje el descenso ha sido del 5,5%, en doble calzada y en la red convencional la caída ha sido del 1,8% y 1,1% respectivamente, y en Autopista libre y Autovía ha habido una bajada real del 1,5%.

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 0,9% para los viajeros-km.; por tipo de vehículo los turismos bajaron un 2,2%. Sólo crecieron los autobuses un 9,5%; las mercancías por su parte cayeron en un 2,9% con relación al año anterior 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 204.670 millones de viajeros-kilómetro, correspondiendo 35.013 millones de viajeros-kilómetro transportados en auto-

bús, y 168.646 a viajeros-kilómetro en turismo. El transporte de mercancías ha descendido a 165.357 millones de toneladas-kilómetro, 3% 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 8,3%, y las toneladas-kilómetro descendieron en un 7,2%. En el transporte por cuenta ajena se manifiesta también un descenso del 2,4% en las toneladas transportadas, así como un descenso menor del 2,1% en las toneladas-kilómetro. En cualquier caso y en números absolutos, las toneladas transportadas por cuenta propia han disminuido en 15,6 millones, y por cuenta ajena bajaron en 22,9 millones; las toneladas-kilómetro resultantes también descendieron, pasando de 10.798 millones a 10.023 para el servicio por cuenta propia, y para el servicio por cuenta ajena de 132.834 millones a 129.979.

En las tablas 1.2.19.1 muestra la distribución de velocidades por tipo de vía y ámbito en la red de carreteras del Estado en el año 2011.

En las tablas 1.2.19.2 muestra la distribución mensual de mortalidad y velocidades en autopistas libres y autovías en el año 2011.

En las tablas 1.2.19.3 y 1.2.19.4 se muestran 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 34 millones de toneladas, seguida la Generalidad de Cataluña 32,4 y Comunidad Valenciana y Castilla y León con casi 32 en ambos casos. En los destinos destaca la Comunidad Autónoma de Andalucía con 206,5 millones de toneladas, 205,2 en Cataluña, 157,8 en la Comunidad Valenciana, 134 en Castilla y León y 108,6 en Galicia. Sin embargo, en cuanto a toneladas transportadas procedentes de otras Comunidades Autónomas, es la Comunidad Valenciana con 37,5 millones de toneladas la que ocupa el primer lugar seguida de los casi 36,7 de Madrid; los 30,5 de Castilla y León y 29 de Cataluña. Respecto a las toneladas-kilómetro transportadas indican igualmente la mayor importancia del transporte realizado íntegramente en cada Comunidad Autónoma, si bien disminuye su im-

portancia 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 tarifaria 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:

$$C = 1 + \Delta IPC_{\text{medio}} - X$$

donde $\Delta IPC_{\text{medio}}$ 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 vkm_r 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

$$0 \leq X \leq 1$$

- 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:

$$T_t = T_{t-1} \cdot C$$

La Orden FOM/3478/2010, de 29 de diciembre, (BOE 10-1-2011), por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera, autoriza un incremento del 1,70 por ciento de las tarifas de este tipo de servicios, debido al desfase producido en los últimos años entre ingresos y costes, así como por la disminución de los tráficos motivada por la menor movilidad ciudadana que el deterioro de la actividad económica ha generado.

Esta revisión tarifaria se realiza a cuenta de la que, conforme a lo establecido en el artículo 19.5 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, habrá de efectuarse en el año 2011 en relación con las tarifas vigentes a 30 de junio de 2010, deduciéndose el incremento ahora realizado del que, entonces, resulte de aplicación.

El incremento del IPC medio para el año 2011 utilizado para la revisión de las tarifas efectuada en el segundo trimestre del año y que entró en vigor el 1 de abril de 2011 fue:

$$\Delta IPC_{\text{medio}} = 0,0180$$

Por lo que el anticipo del primer párrafo quedó regularizado con esta revisión general del 1 de abril de 2011.

Posteriormente la Orden FOM/2069/2011, de 21 de julio (BOE 23 de julio), vuelve a revisar las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera, debido fundamentalmente, tanto al desfase entre ingresos y costes, como por las importantes variaciones experimentadas en las partidas integrantes de la estructura de costes, autorizando un incremento del 2,20 por ciento de las tarifas de estos servicios.

Esta revisión tarifaria se realiza a cuenta de la que, conforme a lo establecido en el artículo 19.5 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, habrá de efectuarse en el año 2012 en relación con las tarifas vigentes a 1 de abril de 2011, deduciéndose el incremento ahora realizado del que, entonces, resulte de aplicación.

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 2011 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 ta-

bla 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 103.615 con un incremento del 2,8% sobre las concedidas el año anterior en el que alcanzaron 100.809 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 2011 ascendieron a 191 con un incremento del 37,4%.

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, ya que las licencias vigentes al finalizar el año 2011 son 2.292 frente a 2.220 que había el año anterior, esto supone un aumento del 3,2% y las copias son 12.315 en el año 2011 lo que también supone un incremento del 3,3% frente a las 11.917 que había en 2010. 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 10,6%, así mismo en los viajes realizados, el descenso ha sido de 13,28%.

Tabla I.2.1. Longitud de la red interurbana de carreteras. Año 2011 (kilómetros)

Autonomías	Red a cargo del Estado				Red Comunidades Autónomas (1)				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	241	1388	130	1593		825	115	9.530	9.799	23.621
Aragón	157	586	63	1735		5	9	5.694	3.295	11.544
Asturias	22	303	10	465		66	7	4.130		5.003
Illes Balears	—	—	—	—					2.157	2.157
Canarias	—	—	—	—					4.256	4.256
Cantabria	—	216	3	349				1.994		2.562
Castilla-La Mancha	239	1298	26	2122		235		8.465	7.244	19.629
Castilla y León	275	1642	77	3473		277	18	11.012	15.933	32.707
Cataluña	463	336	33	947	168	300	77	5.529	4.191	12.044
Extremadura	367	593	116	836		103	37	3.689	3.735	9.476
Galicia	0	576	35	979	54	169	15	5.207	9.869	16.904
Madrid	273	497	76	1449		125	192	2.267		4.879
Murcia	144	510	8	106		161	98	2.963		3.990
Navarra	115	257	6	141	99	234	24	3.610		4.486
País Vasco	39	—	—	—					4.129	4.168
Rioja	83	—	—	—			3	1.436		1.522
Valencia	119	40	1	248		172	150	2.554	3.611	6.895
Ceuta y Melilla	—	—	2	27			1	34		64
Total	2.537	8.242	586	14.470	321	2.672	746	68.114	68.219	165.907

(1) Datos del nuevo inventario de carreteras a 31/12/2011, recibidos hasta 31-08-2012.

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) Consejerías de CC.AA. y Diputaciones y Cabildos Insulares.

Tabla I.2.2. Longitud de carreteras de gran capacidad (kilómetros)

Tipo de carretera	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Autopistas de peaje	2.972	2.997	3.016	2.991	3.045	1,8%
Autovías y autopistas libres (1)	10.041	10.520	11.005	11.271	11.508	2,1%
Carreteras de doble calzada	1.676	1.587	1.599	1.703	1.651	-3,1%
Total carreteras especiales	14.689	15.104	15.620	15.965	16.204	1,5%

(1) Autovías y autopistas libres, conforme a lo establecido en el Reglamento General de Carreteras.

Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla I.2.3. Inversiones realizadas en carreteras (miles de euros cada año) (1)

Organismos	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Dirección General de Carreteras	3.581.696	3.655.846	4.003.415	2.839.306	1.891.840	-33,4%
Comunidades Autónomas	3.098.106	3.333.850	3.741.454	2.859.066	2.284.029	-20,1%
Andalucía	631.796	767.231	615.269	448.714	292.615	-34,8%
Aragón	48.631	49.406	31.978	32.005	25.393	-20,7%
Asturias	126.265	130.951	164.569	136.325	122.990	-9,8%
Illes Balears	—	—	—	—	—	—
Canarias	—	—	—	—	—	—
Cantabria	69.293	82.965	57.519	41.893	32.658	-22,0%
Castilla-La Mancha	133.076	168.068	293.472	437.067	200.925	-54,0%
Castilla y León	266.733	266.565	242.186	211.148	102.367	-51,5%
Cataluña	323.800	338.330	768.750	319.728	499.465	—
Extremadura	122.568	130.222	151.751	88.910	122.617	37,9%
Galicia	333.407	325.274	398.756	290.059	249.068	-14,1%
Madrid	168.894	155.664	93.129	154.506	127.716	-17,3%
Murcia	142.767	147.233	129.758	117.904	39.273	-66,7%
Navarra	122.803	136.935	138.961	94.857	20.794	-78,1%
País Vasco	398.986	419.048	472.530	347.808	324.314	-6,8%
Rioja, La	27.983	30.588	25.845	32.725	20.813	-36,4%
Valencia	177.648	181.640	155.104	101.155	101.726	0,6%
Ceuta y Melilla	3.456	3.730	1.877	4.262	1.295	-69,6%
Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares	574.301	574.250	556.448	620.023	536.796	-13,4%
Total Entes Territoriales	3.672.407	3.908.100	4.297.902	3.479.089	2.820.825	-18,9%
Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje(2)	453.065	473.977	893.640	484.085	683.813	41,3%
Total	7.707.168	8.037.923	9.194.957	6.802.480	5.396.478	-20,7%

(1) Con la excepción de las sociedades concesionarias, las inversiones incluyen los gastos realizados en conservación.

Para aquellas, las cifras de inversión incluyen los gastos financieros intercalares.

(2) Cifras estimadas. No incluye las inversiones en la autopista de Navarra.

Fuente: Dirección General de Carreteras (Ministerio de Fomento) CC.AA. Diputaciones y Cabildos Insulares y Delegación del Gobierno en Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

Tabla I.2.4. Inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (millones de euros)

Programas (1)	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Total	3.582	3.656	4.003	2.839	1.892	-33,4%
Programa 453-B. Total	2.599	2.545	2.673	1.726	905	-47,6%
Autovías	1.851	1.616	1.913	1.064	455	-57,2%
Acondicionamiento	343	508	236	212	198	-6,6%
Act. medio urbano	405	421	524	450	252	-44,0%
Programa 453-C	983	1.111	1.330	1.113	987	-11,3%

(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 I.2.5. Resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas (miles de euros) (1)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (9)	11/10
Ingresos (1) (5)	1.804.086,6	1.786.838,7	1.764.737,1	1.636.637,2	1.705.824,7	4,2%
Gastos de explotación	484.436,1	452.425,6	449.092,2	398.833,4	414.156,5	3,8%
Resultado y deterioro de inmovilizado (2) (8)	-1.517,0	-47.190,8	-2.562,3	-95.321,1	-163.237,4	71,3%
Dotación amortización autopista (3)	241.582,0	348.347,7	379.972,4	380.207,5	364.880,0	-4,0%
Resultados financieros (4) (6) (7)	-54.066,9	-100.082,2	-92.377,9	-161.874,7	242.619,6	249,9%
Resultados antes de impuestos	1.022.484,6	838.792,4	840.732,3	600.400,5	1.006.170,4	67,6%

(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 dependiente de la Generalidad de Cataluña que explotaba ACESA antes de la segregación. Sin dicho efecto las variaciones de ingresos y resultados 10/09, hubieran sido -1,2 por 100 y -22,1 por 100 respectivamente.

(6) En Acesa los resultados financieros 2011 incluyen 441.789 miles de euros que corresponden a resultados extraordinarios por plusvalía venta de participación acciones Acesa Italia.

(7) En Ausur los resultados financieros 2011 incluyen una pérdida por deterioro por sus participaciones en Aucosta de 44.665,6 miles de euros.

(8) Aucosta ha deteriorado en el ejercicio de 2011 el valor de la concesión que ostenta en 161.461,3 miles de euros.

(9) En 2011 se aplica por primera vez las normas del sector adaptadas al PGC.

Fuente: Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje. Ministerio de Fomento.

Tabla I.2.6. Parque de vehículos de carretera (1)

Clase de vehículo	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Motocicletas (2)	2.311.346	2.500.819	2.606.674	2.707.482	2.798.043	3,3%
Turismos	21.760.174	22.145.364	21.983.485	22.147.455	22.277.244	0,6%
Camiones y furgonetas	5.140.586	5.192.219	5.136.214	5.103.980	5.060.791	-0,8%
Autobuses y microbuses	61.039	62.196	62.663	62.445	62.358	-0,1%
Tractores industriales	212.697	213.366	206.730	199.486	195.960	-1,8%
Otros vehículos (3)	832.615	855.260	860.203	865.187	874.685	1,1%
Total vehículos	30.318.457	30.969.224	30.855.969	31.086.035	31.269.081	0,6%
Remolques	137.323	146.136	146.181	151.330	155.532	2,8%
Semiremolques	267.536	272.493	266.659	263.343	260.036	-1,3%

(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 I.2.7. Vehículos de carretera matriculados (1)

Clase de vehículo	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Motocicletas (2)	285.633	221.772	139.908	141.030	125.059	-11,3%
Turismos	1.633.806	1.185.438	971.177	1.000.010	817.688	-18,2%
Camiones y furgonetas	396.370	220.539	136.433	145.093	132.682	-8,6%
Autobuses y microbuses	4.216	3.869	2.967	2.593	2.859	10,3%
Tractores industriales	23.180	16.343	5.774	7.196	10.702	48,7%
Otros vehículos (3)	6.896	3.052	2.522	2.887	2.521	-12,7%
Total vehículos automóviles	2.350.101	1.651.013	1.258.781	1.298.809	1.091.511	-16,0%
Remolques	12.358	10.350	7.156	7.013	6.066	-13,5%
Semiremolques	19.482	13.531	4.603	5.228	7.188	37,5%

(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 I.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		2010	2011	11/10
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011			
Número de empresas (1)	580	545	1.280	1.208	1.475	1.410	424	416	3.759	3.579	-4,8%
De las cuales:											
- Autorización VR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—
- Autorización VD	580	545	1.280	1.208	1.471	1.406	419	411	3.750	3.570	-4,8%
- Ambas autorizaciones	0	0	0	0	4	4	5	5	9	9	0,0%
Número total de autocares	580	545	4.479	4.267	15.225	14.384	22.075	21.577	42.359	40.773	-3,7%
De los cuales:											
- Autorización VR	0	0	0	0	11	11	268	268	279	279	0,0%
- Autorización VD	580	545	4.479	4.265	15.214	14.373	21.807	21.309	42.080	40.492	-3,8%
- Autorización Servicio Privado	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	—
Autocares por empresa	1,0	1,0	3,5	3,5	10,3	10,2	52,1	51,9	11,3	11,4	1,1%

(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 I.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				
	2010		2011		2010		2011		2010	2011	11/10
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011			
Número de empresas (1)	60.352	60.932	2.372	2.503	41	47	1	2	62.766	63.484	1,1%
Número de taxis	60.352	60.932	5.315	5.627	390	436	22	44	66.079	67.039	1,5%
Número total de plazas	307.615	311.523	28.888	30.574	2.225	2.493	143	253	338.871	344.843	1,8%
Plazas por taxi	5,1	5,1	5,4	5,4	5,7	5,7	6,5	5,8	5,1	5,1	0,3%
Taxis por empresa	1,0	1,0	2,2	2,3	9,5	9,3	22,0	22,0	1,1	1,1	0,3%

(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. (Autorización VT).

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

Tabla I.2.10. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio público, según tipo de vehículo y radio de acción

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	I I/10
Vehículos pesados, ámbito nacional	233.469	257.166	260.471	227.883	236.901	4,0%
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	233.469	257.166	260.471	227.883	236.901	4,0%
Tractores	152.064	154.119	156.226	137.889	144.532	4,8%
<i>Tractor-MDP</i>	152.064	154.119	156.226	137.889	144.532	4,8%
<i>Tractor-TD</i>	0	0	0	0	0	—
Rígido-MDP	81.405	103.047	104.245	89.994	92.369	2,6%
Vehículos pesados, ámbito comarcal + autonómica	18.115	8.187	8.152	7.320	7.464	2,0%
Semirremolque	16	14	14	14	14	0,0%
Vehículos tracción propia	18.099	8.173	8.138	7.306	7.450	2,0%
Tractores	4.477	1.422	1.380	1.245	1.276	2,5%
<i>Tractor-MDP</i>	4.474	1.419	1.378	1.243	1.274	2,5%
<i>Tractor-TD</i>	3	3	2	2	2	0,0%
Rígido-MDP	13.622	6.751	6.758	6.061	6.174	1,9%
Vehículos pesados, ámbito local + provincial	17.483	1.035	910	903	873	-3,3%
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	17.483	1.035	910	903	873	-3,3%
Tractores	4.517	256	221	225	209	-7,1%
<i>Tractor-MDP</i>	4.517	256	221	225	209	-7,1%
<i>Tractor-TD</i>	0	0	0	0	0	—
Rígido-MDP	12.966	779	689	678	664	-2,1%
Total vehículos pesados	269.067	266.388	269.533	236.106	245.238	3,9%
Semirremolque	16	14	14	14	14	0,0%
Vehículos tracción propia	269.051	266.374	269.519	236.092	245.224	3,9%
Tractores	161.058	155.797	157.827	139.359	146.017	4,8%
<i>Tractor-MDP</i>	161.055	155.794	157.825	139.357	146.015	4,8%
<i>Tractor-TD</i>	3	3	2	2	2	0,0%
Rígido-MDP	107.993	110.577	111.692	96.733	99.207	2,6%
Total vehículos ligeros (P.M.A. > 2 t)	107.692	97.868	101.839	88.320	93.340	5,7%
Ámbito nacional	103.249	92.327	95.970	82.944	87.653	5,7%
Ámbito comarcal + autonómica	4.408	5.521	5.849	5.357	5.668	5,8%
Ámbito local + provincial	35	20	20	19	19	0,0%

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento

Tabla I.2.11. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio privado, según tipo de vehículo y radio de acción

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	I/10
Vehículos pesados ámbito nacional	125.799	125.873	109.556	114.177	99.802	-12,6%
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	125.799	125.873	109.556	114.177	99.802	-12,6%
<i>Tractor-MPC</i>	17.135	16.866	14.558	15.378	13.518	-12,1%
<i>Rígido-MPC</i>	108.664	109.007	94.998	98.799	86.284	-12,7%
Vehículos pesados ámbito comarcal + autonómica	5.145	5.540	5.229	5.073	4.462	-12,0%
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	5.145	5.540	5.229	5.073	4.462	-12,0%
<i>Tractor-MPC</i>	280	304	225	236	178	-24,6%
<i>Rígido-MPC</i>	4.865	5.236	5.004	4.837	4.284	-11,4%
Vehículos pesados ámbito local + provincial	315	308	306	289	289	0,0%
Semirremolque	17	17	17	17	17	0,0%
Vehículos tracción propia	298	291	289	272	272	0,0%
<i>Tractor-MPC</i>	0	0	0	0	0	—
<i>Rígido-MPC</i>	298	291	289	272	272	0,0%
Total vehículos pesados	131.259	131.721	115.091	119.539	104.553	-12,5%
Semirremolque	17	17	17	17	17	0,0%
Vehículos tracción propia	131.242	131.704	115.074	119.522	104.536	-12,5%
<i>Tractor-MPC</i>	17.415	17.170	14.783	15.614	13.696	-12,3%
<i>Rígido-MPC</i>	113.827	114.534	100.291	103.908	90.840	-12,6%
Total vehículos ligeros (P.M.A. > 2 t)	60.421	66.011	61.380	60.824	53.133	-12,6%
Ámbito nacional	23.370	25.145	21.913	23.394	20.782	-11,2%
Ámbito comarcal + autonómica	33.648	37.593	36.225	35.388	29.317	-17,2%
Ámbito local + provincial	3.403	3.273	3.242	2.042	3.034	48,6%

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

Tabla I.2.12. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Empresas con vehículos pesados. Año 2011 (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	30.732	27.513	5.504	2.899	1.163	241	272	68.324
Con al menos un vehículo:								
— De Radio Nacional	30.009	26.331	5.322	2.811	1.140	237	327	66.177
— De Radio Comarcal	423	1.090	186	98	31	7	6	1.841
— De Radio Local	300	187	38	23	4	0	0	552
Número de vehículos	30.732	82.105	41.361	41.544	32.017	11.809	33.583	273.151
— De Radio Nacional	30.009	78.766	39.990	40.171	31.260	11.527	33.103	264.826
— De Radio Comarcal	423	2.969	1.281	1.279	738	282	1.402	8.374
— De Radio Local	300	370	90	94	19	0	0	873
Vehículos por empresas	1,00	2,98	7,51	14,33	27,53	49,00	123,47	4,00

(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 I.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
2011	121.686	51,9%	13,3	99.041	42,2%	8,7	13.951	5,9%	7,4	234.678	11,0

(*) 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-2011 suma 165.907 km. 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 incluido, 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: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla I.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
2011	22.358,0	12,0	101.840,0	12,5	14.257,0	11,7	96.223,0	9,4	234.678,0	11,0

(*) 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-2011 suma 165.907 Km. Existe además un viario interurbano a cargo de los Ayuntamientos cuyo tráfico 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 3.702,2 millones de vehículos-km. recorridos en los 300,1 km. de tramos libres o mixtos que están en régimen 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: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla I.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
2011	19.805,0	12,0	24.383,0	12,5	23.375,0	11,7	1.762,0	9,4	3.878,3	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 2011, sumaban 165.907 Km. 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 I.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 3.702,2 millones de vehículos-km. recorridos en los 300,1 km. de tramos libres o mixtos que están en régimen 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 tramitación 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: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. 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 2011 (*) (millones de vehículos-km o km)

Comunidades Autónomas	Estado		Comunidades Autónomas		Diputaciones			
	Total	% pesados	Total	% pesados	Total	% pesados		
ANDALUCÍA	20.643,5	9,6	(3)	12.872	9,6	3.215	8,1	
Almería	1.769,8	11,7		1.008	8,6	(5)	393	s/d
Cádiz	2.394,2	6,3		1.770	8,4	(5)	323	s/d
Córdoba	1.899,6	14,3		781	7,7	(5)	305	s/d
Granada	1.929,6	7,4		2.710	12,5		886	s/d
Huelva	1.561,4	9,9		965	5,2	(5)	241	s/d
Jaén	1.649,3	18,3		1.012	7,1		196	9,2
Málaga	5.462,4	6,4		1.921	9,1	(5)	471	s/d
Sevilla	3.977,2	10,0		2.706	11,4		401	7,6
ARAGÓN	6.432,8	19,1	(2)	1.806	12,7		259	9,5
Huesca	1.539,1	16,7		785	10,2	(3)	39	8,2
Teruel	910,0	20,4		316	11,7		39	10,8
Zaragoza	3.983,7	19,8		705	16,0		180	s/d
ASTURIAS	3.476,9	9,0	(3)	2.015	8,5			
ILLES 'BALEARS			(2) (7)	7.402	6,8			
CANARIAS			(3) (6) (8)	9.325	4,5			
Las Palmas				4.740	7,3			
Tenerife				4.586	4,0			
CANTABRIA	3.256,1	8,7	(1)	1.068	6,8			
CASTILLA-LA MANCHA	11.363,8	16,5	(2)	4.722	11,8		1.059	9,1
Albacete	1.883,9	17,0		597	13,2		241	11
Ciudad Real	1.869,1	20,8		1.095	13,6		254	6,9
Cuenca	2.140,3	18,6		598	13,1		80	9,1
Guadalajara	1.381,5	19,3		552	8,7		160	9,2
Toledo	4.089,0	12,3		1.879	10,9		324	10
CASTILLA Y LEÓN	13.554,8	18,0	(1)	4.840	11,6		1.795	13,2
Ávila	934,5	13,1		378	7,8	(5)	146	s/d
Burgos	2.527,7	22,7		698	11,4	(9)	165	17,7
León	2.164,1	13,1		1.011	10,2		481	s/d
Palencia	836,2	20,6		571	15,1		113	10,0
Salamanca	1.284,3	20,9		507	7,4	(5)	306	s/d
Segovia	1.191,1	15,0		560	12,2		183	s/d
Soria	807,3	24,1		288	14,8		72	7,9
Valladolid	2.394,2	16,7		522	11,7	(5)	122	s/d
Zamora	1.415,4	17,6		306	12,1	(5)	206	s/d
CATALUÑA	14.986,6	16,4	(1)	17.835	6,7		1.867	7,7
Barcelona	7.381,7	14,7		11.966	6,5		1.409	8,9
Girona	2.316,6	17,6		2.820	6,7		274	4,5
Lleida	1.847,4	22,1		1.546	7,9		124	4,5
Tarragona	3.440,9	16,2		1.503	7,1	(3)	60	2
C.VALENCIANA	14.399,0	15,0	(1)	5.494	s/d		2.510	5,6
Alicante	5.463,3	10,9		1.673	s/d		824	6,0
Castellón	1.972,1	20,8		1.112	s/d		134	18,0
Valencia	6.963,6	16,6		2.709	s/d		1.553	4
EXTREMADURA	3.595,8	14,8	(2)	2.230	8,6		640	12,1
Badajoz	1.974,7	15,7		1.276	8,5		344	15,8
Cáceres	1.621,1	13,7		954	8,8		296	8
GALICIA	8.826,1	9,7	(1)	6.415	7,4		2.606	8
Coruña, A	3.202,4	7,5		2.832	7,0		1.316	8,7
Lugo	1.542,5	14,6		836	10,6		348	9,0
Orense	1.343,2	11,7		620	8,0		291	5,1
Pontevedra	2.738,0	8,5		2.127	6,4	(5)	651	s/d
MADRID	15.315,8	8,5	(2)	7.328	8,2			
MURCIA	3.827,9	12,1	(3)	3.062	7,5			
NAVARRA	144,6	7,7	(3)	3.854	15,0			
PAÍS VASCO	557,4	14,7	(2) (6)	9.647	12,5			
Araba/Álava	323,9	14,9		1.551	15,8			
Gipuzkoa				3.392	16,2			
Bizcaia	233,5	14,5		4.705	8,7			
LA RIOJA	1.305,5	18,8	(1)	512	7,2			
CEUTA Y MELILLA								
Ceuta								
Melilla								
TOTAL	121.687	13,3		100.427	(4) 8,7		13.951	(4) 8,0

(*) El tráfico está expresado en millones de vehículos-km. y corresponde a la longitud total recorrida en cada provincia en el año 2011. La red de referencia suma 165.907 km. (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 media.

(3) La red aforada es inferior al 90% del total. La expansión se ha realizado con la curva de distribución de Extremadura.

(4) Porcentaje de pesados obtenido en el conjunto de las Diputaciones o Comunidades con datos de vehículos pesados.

(5) La expansión se ha realizado ajustando la curva de distribución de Castilla-León.

(6) Los datos de las Diputaciones Forales del País Vasco y los Cabildos de las Islas Canarias han sido incluidos, a efecto de tráfico, en CCAA.

(7) No se han incluido los datos de Formentera.

(8) Se han tomado los datos de Fuerteventura, Tenerife, Lanzarote y Gran Canaria.

(9) Se ha calculado sobre el aforo de 2010 reduciendo el tráfico un 1,9% y los pesados un 3,5%.

Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. 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	2006	2007	2008	2009	2010	2011	11/10 (2)
MOTOCICLETAS	835	941	731	1.040	1.074	756	NC
Turismos	98.092	98.308	97.108	98.642	97.788	96.923	-1,6%
Camionetas	8.950	11.288	10.792	8.388	7.897	7.736	-2,1%
Tractores agrícolas	50	63	32	48	46	47	5,4%
TOTAL LIGEROS	107.092	109.659	107.932	107.078	105.732	104.706	-1,6%
Camiones sin remolque	6.748	7.308	6.741	5.951	5.469	5.013	-8,1%
Camiones con remolque	13.415	14.268	12.018	10.580	9.965	9.721	-2,4%
Autobuses	1.032	1.137	1.280	1.545	1.379	1.490	6,5%
TOTAL PESADOS	21.195	22.713	20.039	18.076	16.814	16.224	-3,5%
TOTAL	129.122	133.313	128.702	126.194	123.620	121.686	-1,9%

N.C.: No comparable.

(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-XII-2011 sumaba 25.835 km.

(2) Los crecimientos se obtienen sobre la red comparable de los dos años excluyendo en concreto los tramos con estaciones de cobertura al haber sido mejorado el procedimiento de estimación en 2011.

Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. 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	Autopista de peaje		Autopista libre		Autovía		Doble calzada (3)		Red convencional		Total	
	Tráfico	% pesados	Tráfico	% pesados	Tráfico	% pesados	Tráfico	% pesados	Tráfico	% pesados	Tráfico	% pesados
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	17,7%	12.961	14,7%	38.624	18,3%	5.973	15,9%	34.440	18,3%	104.932	17,3%
2001	13.963	16,9%	14.633	14,5%	41.503	18,6%	6.237	13,8%	34.605	18,2%	110.941	17,4%
2002	14.682	16,6%	15.442	14,4%	44.215	17,9%	5.571	13,4%	34.941	17,7%	114.851	17,0%
2003	16.481	16,1%	16.728	14,2%	46.516	17,7%	5.322	14,5%	34.587	18,0%	119.634	17,0%
2004	16.693	15,9%	15.917	15,8%	51.278	17,7%	4.295	14,5%	34.462	17,5%	122.645	16,9%
2005	17.104	15,5%	17.717	15,7%	53.928	18,0%	3.656	11,2%	33.418	17,4%	125.823	17,0%
2006	19.689	15,0%	17.174	15,2%	56.968	17,7%	3.306	10,1%	31.984	16,4%	129.121	16,4%
2007	20.632	15,1%	17.365	15,3%	60.827	16,6%	3.083	9,2%	31.406	15,9%	133.313	17,0%
2008 (5)	19.985	12,7%	17.315	14,7%	58.815	16,9%	3.451	7,9%	29.136	15,1%	128.702	15,6%
2009	18.888	14,6%	16.866	13,0%	58.103	15,2%	5.964	9,1%	26.373	14,3%	126.194	14,3%
2010	17.847	12,3%	16.798	12,0%	58.051	14,6%	5.698	8,8%	25.226	14,3%	123.620	13,6%
2011 (6)	(4) 17.141	12,7%	17.263	11,9%	58.221	14,1%	5.307	9,1%	23.753	14,0%	121.686	13,3%
Crecimiento 2011/2010 (8)	-5,5%	-5,7%	(7) -1,5%	-3,5%	(7) -1,5%	-3,5%	-1,8%	-6,2%	-1,1%	-2,0%	-1,9%	-3,5%

(*) 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 3.702 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, a 25.633 en 2009 y a 25.733 en 2010.

(6) La longitud de la R.C.E. en 2011 es de 25.835 Km. En 2011 se han inaugurado 28 km de autopistas de peaje 119,8 Km de autovía, 9,2 km de doble calzada y 31,3 km de carreteras convencionales.

(7) Los crecimientos en las autopistas libres y autovías se han hecho de una forma conjunta (Ver tabla 1.2.16.2) alteración de tráfico por cambio de red.

(8) Los crecimientos se miden sobre la red comparable de los dos años. No se consideran inauguraciones, cesiones o tramos con alteración de tráfico por cambio de red. El tráfico total desciende un 1,9% y los pesados un 3,5%.

Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. 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	Autopista de peaje		Autovía y autopista libre		Doble calzada		Red convencional		Total	
	Tráfico	% pesados	Tráfico	% pesados	Tráfico	% pesados	Tráfico	% pesados	Tráfico	% pesados
1995	14.304		25.760		—		6.195		11.120	
2000	20.330	17,7%	26.976	17,4%	24.280	15,9%	5.736	18,3%	11.926	17,3%
2001	21.019	16,9%	27.641	17,5%	24.481	13,8%	5.789	18,2%	12.427	17,4%
2002	20.809	16,6%	28.395	17,0%	22.479	13,4%	5.883	17,7%	12.770	17,0%
2003	22.048	16,1%	28.749	16,8%	20.279	14,5%	5.899	18,0%	13.186	17,0%
2004	21.144	15,9%	29.375	17,2%	16.032	14,5%	5.904	17,5%	13.358	16,9%
2005	21.664	15,5%	29.863	17,4%	13.740	11,2%	5.740	17,4%	13.564	17,0%
2006	23.072	15,0%	28.965	17,1%	12.408	10,1%	5.573	16,4%	13.709	16,4%
2007	22.993	15,1%	29.302	16,3%	11.477	9,2%	5.616	15,9%	14.131	17,0%
2008 (3)	21.614	12,7%	26.778	16,4%	26.854	7,9%	5.433	15,1%	15.537	15,6%
2009 (3)	20.306	14,6%	25.871	14,7%	27.919	9,1%	5.385	14,3%	13.476	14,3%
2010 (4)	19.245	12,3%	25.217	14,0%	27.180	8,8%	4.768	14,3%	13.174	13,6%
2011 (4)	18.417	12,7%	25.087	13,6%	25.387	9,1%	4.503	14,0%	12.922	13,3%
Crecimiento 2011/2010 (5)	-5,5%	-5,7%	-1,5%	-3,5%	-1,8%	-6,2%	-1,1%	-2,0%	-1,9%	-3,5%

- (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 2011 es de 25.835 Km. En 2011 se han inaugurado 28 km de autopistas de peaje 119,8 Km de autovía, 9,2 km de doble calzada y 31,3 km de carreteras convencionales.
 (5) Los crecimientos se miden sobre la red comparable de los dos años. No se consideran inauguraciones, cesiones o tramos con alteración de tráfico por cambio de red. El tráfico total desciende un 1,9% y los pesados un 3,5%.

Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. 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	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Viajeros (millones de v-km)	331.970	392.596	405.083	405.386	410.192	395.332	391.711	-0,9%
Motocicletas	1.707	1.623	2.627	1.911	2.748	2.802	1.948	N.C.
Turismos	279.985	337.797	343.293	342.611	350.401	341.629	334.021	-2,2%
Autobuses (2)	50.278	53.176	59.163	60.864	57.043	50.902	55.742	9,5%
Mercancías (millones de t-km) (3)	297.596	329.702	352.515	325.093	286.167	272.730	264.806	-2,9%

N.C.: No comparable

- (1) Las redes de referencia son la del Estado, Comunidades Autónomas y Diputaciones que suman 165.907 km. a 31-XII-2011.
 (2) El dato de ocupación de autobuses (23,5 pasajeros/autobús) ha sido obtenido del Observatorio de Tte. de viajeros por carretera 2011 (Ministerio de Fomento).
 (3) El dato de la carga media (10,9605 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2011 para viajes intermunicipales.
 Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. 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	2007	2008 (2)	2009	2010	2011	11/10
Viajeros (millones de v-km)	161.319	193.899	200.644	201.058	208.876	203.586	204.670	0,5%
Motocicletas	865	1.030	1.258	977	1.390	1.436	1.011	N.C.
Turismos	135.144	165.572	171.055	168.967	171.637	170.152	168.646	-0,9%
Autobuses (3)	25.310	27.297	28.331	31.114	35.849	31.997	35.013	9,4%
Mercancías (millones de t-km) (4)	189.681	219.724	234.788	208.871	178.674	170.406	165.357	-3,0%

- (1) La Red de Carreteras del Estado suma a 31-12-2011, 25.835 km. y recoge el 51,9% del tráfico total y el 62,7% del tráfico de pesados por carretera (Tabla 1.2.13).
 (2) Tráficos 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 25.390 Km (2008), a 25.633 (2009) y 25.733 (2010).
 (3) El dato de ocupación de autobuses (23,5 pasajeros/autobús) del Observatorio de Tte. de viajeros MF 2011.
 (4) El dato de la carga media (10,9605 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2011 para viajes intermunicipales.
 Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. 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)		
	2010	2011	11/10	2010	2011	11/10
Cuenta propia	188.509	172.905	-8,3%	10.798	10.023	-7,2%
Cuenta ajena	946.542	923.644	-2,4%	132.834	129.979	-2,1%
Total	1.135.051	1.096.549	-3,4%	143.632	140.002	-2,5%

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 ámbito en la red de carreteras del Estado (1). Año 2011

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
I. Aut. Libre + Autovía			261	1.778	L	3.179	99,65	0,18	0,31	0,48	0,67	2,19	8,67	14,80	22,30	21,90	15,47	8,18	3,19	1,10	0,35	0,18
					P	317	86,23	0,72	0,63	0,60	0,95	3,51	13,29	39,83	30,62	6,59	2,23	1,03	0,00	0,00	0,00	0,00
I.I. Interurbano			127	846	L	592	110,12	0,07	0,10	0,12	0,24	0,79	3,18	6,76	14,57	23,18	23,10	16,01	7,48	2,89	0,98	0,52
					P	107	88,33	0,26	0,14	0,42	0,94	3,51	8,31	40,19	35,56	6,81	2,59	1,27	0,00	0,00	0,00	0,00
I.I. Accesos			134	932	L	2.587	97,25	0,21	0,36	0,57	0,77	2,51	9,93	16,65	24,07	21,61	13,73	6,38	2,21	0,69	0,21	0,11
					P	210	85,16	0,96	0,88	0,69	0,96	3,50	15,82	39,65	28,11	6,48	2,05	0,91	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Convencional + D. Calz			170	1.267	L	256	77,16	0,64	1,39	2,50	4,65	16,85	29,78	18,78	12,71	6,57	3,32	1,60	0,65	0,27	0,13	0,16
					P	39	74,37	1,07	1,20	1,88	3,89	14,84	33,68	30,23	10,58	1,94	0,48	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00
2.I. Interurbano			122	918	L	166	79,43	0,52	1,23	2,18	3,87	14,80	29,14	19,36	13,54	7,45	4,11	2,11	0,88	0,38	0,18	0,24
					P	32	75,42	1,06	1,08	1,56	3,39	13,66	32,68	32,11	11,60	2,16	0,51	0,24	0,00	0,00	0,00	0,00
2.I. Accesos			48	349	L	91	72,99	0,86	1,68	3,08	6,06	20,61	30,94	17,71	11,19	4,94	1,87	0,68	0,23	0,08	0,05	0,01
					P	7	69,66	1,08	1,72	3,34	6,19	20,22	37,83	22,23	5,97	0,95	0,36	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00
3. TOTAL Sin peaje			431	3.045	L	3.435	97,97	0,22	0,39	0,63	0,97	3,28	10,25	15,10	21,59	20,76	14,56	7,69	3,00	1,04	0,34	0,18
					P	356	84,93	0,76	0,69	0,74	1,28	4,75	15,52	38,78	28,42	6,08	2,04	0,94	0,00	0,00	0,00	0,00
3.I. Interurbano			249	1.764	L	758	103,41	0,17	0,35	0,57	1,03	3,86	8,85	9,51	14,35	19,74	18,95	12,97	6,04	2,34	0,81	0,46
					P	139	85,36	0,44	0,36	0,68	1,50	5,85	13,92	38,33	30,04	5,74	2,11	1,03	0,00	0,00	0,00	0,00
3.I. Accesos			182	1.281	L	2.678	96,43	0,23	0,41	0,65	0,95	3,12	10,64	16,68	23,64	21,04	13,32	6,19	2,14	0,67	0,20	0,10
					P	217	84,66	0,96	0,91	0,78	1,13	4,05	16,53	39,09	27,39	6,30	1,99	0,88	0,00	0,00	0,00	0,00

(1) Resultados de la explotación de las estaciones de aforo permanentes en tiempo real de la RCE. Los datos se validan diariamente y los aparatos recogen cada 15 minutos los vehículos que pasan en 15 intervalos de velocidad. En las otras tablas con información de velocidades (serie 2000/2011) se recogen los datos de estas estaciones junto con los de primarias y secundarias agrupados en 6 intervalos de velocidad.
Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red, 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 2011 (2)

Tipo	Nº estación	Nº horas (miles)	Nº T vehículos (miles)	Velocidad media	% Velocidad Km/h												% Velocidad				
					<20 (RCE);	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	221	Número de muertos: 133 L 218027 P 20913	31	24 99,96 86,15	0,2	0,4	0,5	0,7	2,5	9,4	14,5	20,7	20,0	15,9	9,4	3,7	1,3	0,4	0,2	31,0	15,1
FEBRERO	239	Número de muertos: 140 L 254822 P 27520	14	10 99,77 85,67	0,2	0,4	0,6	0,7	2,4	9,2	14,8	21,1	20,2	15,9	9,2	3,6	1,2	0,4	0,2	30,5	14,6
MARZO	254	Número de muertos: 155 L 276352 P 30822	17	8 96,84 85,80	0,2	0,3	0,5	0,7	2,4	10,0	16,8	24,9	23,7	12,4	5,2	1,9	0,7	0,2	0,1	20,5	8,1
ABRIL	250	Número de muertos: 152 L 269644 P 26647	18	15 98,36 87,08	0,2	0,2	0,4	0,6	2,0	8,7	15,6	24,6	24,9	13,8	5,6	2,2	0,8	0,3	0,1	22,8	9,0
MAYO	250	Número de muertos: 159 L 281805 P 29747	23	16 97,65 87,01	0,2	0,3	0,5	0,7	2,3	9,4	16,3	24,5	23,6	13,4	5,6	2,2	0,8	0,3	0,2	22,3	8,9
JUNIO	249	Número de muertos: 144 L 268187 P 27665	15	11 98,13 86,67	0,2	0,4	0,6	0,8	2,4	9,0	15,5	23,6	23,8	14,1	6,1	2,4	0,8	0,3	0,2	23,9	9,8
JULIO	245	Número de muertos: 149 L 290903 P 27373	38	29 101,00 87,23	0,2	0,3	0,4	0,7	1,9	8,0	14,1	21,3	21,1	16,8	9,6	3,7	1,3	0,4	0,2	32,0	15,2
AGOSTO	238	Número de muertos: 153 L 274422 P 24902	34	28 103,92 88,28	0,1	0,2	0,2	0,4	1,3	6,3	12,4	20,3	21,6	18,6	11,5	4,7	1,7	0,5	0,3	37,3	18,7
SEPTIEMBRE	229	Número de muertos: 140 L 262888 P 25354	25	21 100,46 87,16	0,2	0,3	0,5	0,7	2,3	8,4	14,1	21,2	21,0	16,5	9,4	3,6	1,2	0,4	0,2	31,3	14,9
OCTUBRE	243	Número de muertos: 151 L 269156 P 26053	29	22 99,83 87,29	0,2	0,4	0,6	0,8	2,5	8,7	14,3	21,3	20,7	16,2	9,1	3,5	1,2	0,4	0,2	30,5	14,3
NOVIEMBRE	241	Número de muertos: 146 L 244680 P 25255	30	19 99,23 86,81	0,2	0,4	0,6	0,9	2,6	8,9	14,7	21,8	20,7	15,8	8,6	3,2	1,1	0,3	0,2	29,2	13,4
DICIEMBRE	246	Número de muertos: 160 L 268189 P 24966	27	20 100,66 87,37	0,2	0,3	0,4	0,6	1,9	8,2	14,6	21,9	21,0	16,5	9,2	3,6	1,2	0,4	0,2	31,0	14,5

Numero Total de Muertos en autovía y autopista libre a las 24 H, RCE; 223; Todas las autovías (Estado, CCAA y Diputaciones); 301.
 (1) El número de muertos está referido a las 24 horas tanto en las autovías y autopistas libres de la RCE (8.242 Km) como en las autovías de la totalidad de las titularidades (11.508 Km). Fuente: DGT.
 (2) La velocidad se ha obtenido exclusivamente en las estaciones de la RCE que recogen el 73,8 % del tráfico de este tipo de vías.
 Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red, Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento.

Tabla I.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
2011 (3)	1,65	10,34	36,90	37,80	11,67	1,69

(*) 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 autovías a 3.582 millones de vehículos en 832 estaciones durante 1.941.307 horas.

(3) En 2011 se tomaron datos de velocidades en autovías a 3.385 millones de vehículos en 907 estaciones durante 2.387.997 horas.

Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla I.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
2011 (3)	8,48	47,67	31,54	9,56	2,18	0,57

(*) 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.

(3) En 2011 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 289 millones de vehículos en 730 estaciones durante 1.623.503 horas.

Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. 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 2011 (1)

ORIGEN	DESTINO														Total cargado	Carga para otras CC.AA.				
	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
Andalucía	182.724	611	190	—	—	117	2.459	1.473	2.502	3.577	3.614	452	2.907	2.058	286	512	97	—	203.698	20.974
Aragón	566	44.991	162	—	—	321	895	2.100	7.419	3.753	110	266	1.846	226	1.657	1.809	1.045	—	67.180	22.189
Asturias	257	192	40.641	—	—	955	223	2.742	446	278	110	1.412	361	107	201	1.071	71	—	49.067	8.426
Illes Balears	—	—	—	17.362	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17.743	380
Canarias	—	—	—	—	37.091	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37.091	0
Cantabria	92	466	643	—	—	17.562	275	1.812	561	125	49	162	457	26	180	3.214	76	—	25.698	8.137
Castilla-La Mancha	3.595	1.023	166	—	—	186	62.450	2.815	1.841	7.101	1.381	615	11.909	2.160	218	602	121	—	96.256	33.806
Castilla y León	1.721	1.737	2.243	—	—	1.848	2.351	103.527	2.314	2.049	939	3.475	5.620	214	1.814	4.534	1.012	—	135.440	31.913
Cataluña	2.793	8.640	406	—	—	472	1.395	1.982	176.179	6.538	118	861	3.354	1.014	1.238	2.016	387	—	208.620	32.441
C. Valenciana	3.504	3.072	301	—	—	162	5.769	1.493	6.075	120.313	252	555	4.172	4.738	326	851	282	—	152.241	31.928
Extremadura	2.539	56	48	—	—	48	341	622	283	482	28.117	208	893	64	52	180	13	—	33.947	5.830
Galicia	880	314	1.856	—	—	242	453	2.606	781	608	145	98.154	1.430	43	86	980	21	—	108.612	10.458
Madrid	3.810	1.542	485	—	—	473	9.292	4.429	2.286	2.743	1.203	1.258	59.591	790	338	1.750	135	—	90.243	30.652
Murcia	2.872	161	55	—	—	27	2.356	282	911	8.575	74	101	919	37.096	105	255	104	—	53.894	16.798
Navarra	447	1.880	133	—	—	170	349	1.372	1.331	465	31	211	608	15	21.968	3.062	2.202	—	34.267	12.299
País Vasco	594	1.674	720	—	—	2.307	539	5.844	1.639	761	91	808	1.948	386	3.784	51.928	1.956	—	74.992	23.064
Rioja, La	137	685	46	—	—	203	173	923	481	271	3	64	203	50	1.466	1.188	5.580	—	11.477	5.897
Ceuta y Melilla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	949	964	15
Total descargado	206.537	67.095	48.094	19.249	37.091	25.092	89.319	134.022	205.205	157.781	36.236	108.602	96.248	48.988	33.720	73.966	13.102	1.082	1.401.429	—
Descargado de otras CC.AA.	23.813	22.104	7.453	1.887	0	7.531	26.869	30.494	29.026	37.468	8.119	10.448	36.656	11.892	11.752	22.039	7.523	133	—	—

(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 Mercancías por Carretera. Dirección General de Programación Económica y Presupuestos, Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.2.1. Transporte interior de mercancías según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (millones de toneladas-km). Año 2011 (1)

ORIGEN	DESTINO															Total cargado	Carga para otras CC.AA.			
	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
Andalucía	8.705	501	173	—	—	101	957	972	2.324	2.037	908	435	1.490	578	251	457	90	—	20.013	11.308
Aragón	460	1.559	106	—	—	135	308	663	1.717	995	78	230	606	132	234	548	163	—	7.947	6.388
Asturias	231	117	950	—	—	156	139	536	402	238	71	243	178	95	95	354	35	—	3.840	2.890
Illes Balears	—	—	—	352	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	404	53
Canarias	—	—	—	—	1.060	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.060	0
Cantabria	81	191	114	—	—	416	131	411	395	98	33	81	203	22	46	372	18	—	2.611	2.195
Castilla-La Mancha	1.444	307	90	—	—	86	2.461	700	1.065	1.832	407	431	1.004	596	97	313	56	—	10.919	8.458
Castilla y León	1.137	543	427	—	—	305	700	4.318	1.403	1.179	351	1.188	1.140	132	406	909	139	—	14.303	9.985
Cataluña	2.694	1.879	358	—	—	327	840	1.283	7.475	2.133	109	946	2.062	619	526	1.150	167	—	22.649	15.174
C. Valenciana	1.916	875	255	—	—	122	1.445	893	2.025	4.761	173	546	1.578	745	159	552	143	—	16.216	11.455
Extremadura	580	41	32	—	—	26	107	233	269	328	936	141	275	42	40	139	8	—	3.198	2.262
Galicia	859	250	305	—	—	119	308	865	848	590	104	4.027	841	45	59	621	14	—	9.869	5.842
Madrid	1.961	508	235	—	—	219	717	1.016	1.426	1.047	401	768	1.486	332	134	771	52	—	11.127	9.641
Murcia	671	96	47	—	—	23	633	175	566	1.011	50	103	384	944	76	209	72	—	5.060	4.116
Navarra	394	296	62	—	—	46	148	327	584	235	25	151	241	13	543	334	88	—	3.495	2.952
País Vasco	547	497	228	—	—	231	275	941	939	509	64	541	853	312	510	1.637	166	—	8.256	6.619
Rioja, La	117	120	21	—	—	50	81	136	214	136	2	45	75	36	68	142	119	—	1.365	1.246
Ceuta y Melilla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	16	11
Total descargado	21.800	7.797	3.404	604	1.060	2.363	9.251	13.467	21.666	17.132	3.708	9.877	12.433	4.643	3.243	8.517	1.329	56	142.348	—
Descargado de otras CC.AA.	13.095	6.238	2.454	252	0	1.947	6.790	9.150	14.191	12.371	2.773	5.849	10.947	3.699	2.700	6.880	1.211	51	—	—

(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 Transportes por Carretera. Dirección General de Programación Económica y Presupuestos, Ministerio de Fomento.

Tabla I.2.22. Relación de autorizaciones bilaterales internacionales expedidas a los transportistas españoles durante el año 2011

País	Cupo	Meses												Total			
		Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic				
Albania	300	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Albania (trg)	100	0	0	0	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	0	0	0
Austria (trg)	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bielorrusia	1.100	33	34	38	26	29	31	33	33	41	50	65	30	470	470	470	470
Bielorrusia (trg)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bosnia-Herzegovina	1.000	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Bulgaria (trg)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Croacia	2.500	42	54	55	41	73	24	15	15	15	11	45	27	413	413	413	413
Estonia (trg)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Iran (trg)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Iran (zl)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kazajistán	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kirguizistán	20	0	0	0	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	0	0	0
Macedonia	750	0	0	0	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Marruecos	15.000	837	701	823	743	788	664	581	437	543	761	827	665	8.370	8.370	8.370	8.370
Marruecos (fc)	300	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	5	5	5	5
Marruecos (temp)	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19.000	19.000	19.000	19.000
Moldavia	300	0	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	7	7	7	7
Montenegro	125	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rusia	2.000	36	34	39	26	29	32	34	61	43	53	61	41	489	489	489	489
Serbia	1.000	0	3	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	6	6	6	6
Tunez	100	0	0	0	0	6	3	3	0	3	2	0	0	17	17	17	17
Turquía	5.260	5	10	0	0	0	0	0	0	3	3	1	11	33	33	33	33
Ucrania	2.200	40	30	17	32	13	26	28	41	48	34	0	30	339	339	339	339

Nota: El tránsito y el vacío están computados en la zona larga.
 TR = Irán; TEMP = Temporal; FC = Fuera de contingente; TRG = Triangular.
 Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre, Ministerio de Fomento.

Tabla I.2.23. Número de autorizaciones (comunitarias y CEMT) para el transporte internacional de mercancías

Autorizaciones	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
CEMT	153	186	142	139	191	37,4%
UE	84.081	88.429	98.935	100.809	103.615	2,8%

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

Tabla I.2.24. Transporte internacional de viajeros realizado por transportistas españoles en la UE

Tipo de servicio	Concepto	2007	2008	2009	2010	2011
UE (1)	Licencias	157	172	1.272	424	269
	Vehículos	902	846	7.945	2.124	1.187
Discrecionales UE	Autorizaciones (2)	986	1.142	1.131	1.045	934
	Viajes (3)	23.834	24.404	28.275	25.997	22.543
Lanzaderas no UE	Autorizaciones (2)	12	80	42	33	55
	Viajes (3)	165	746	581	578	1.063

(1) Hasta el 31-12-11 se han emitido 6.968 licencias y 36.474 copias certificadas conformes, de las que están vigentes 2.292 licencias y 12.315 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 2011 (tráfico en la Red de Carreteras del Estado y la Red Prioritaria Autonómica)

Intensidad Media Diaria en vehículos-día

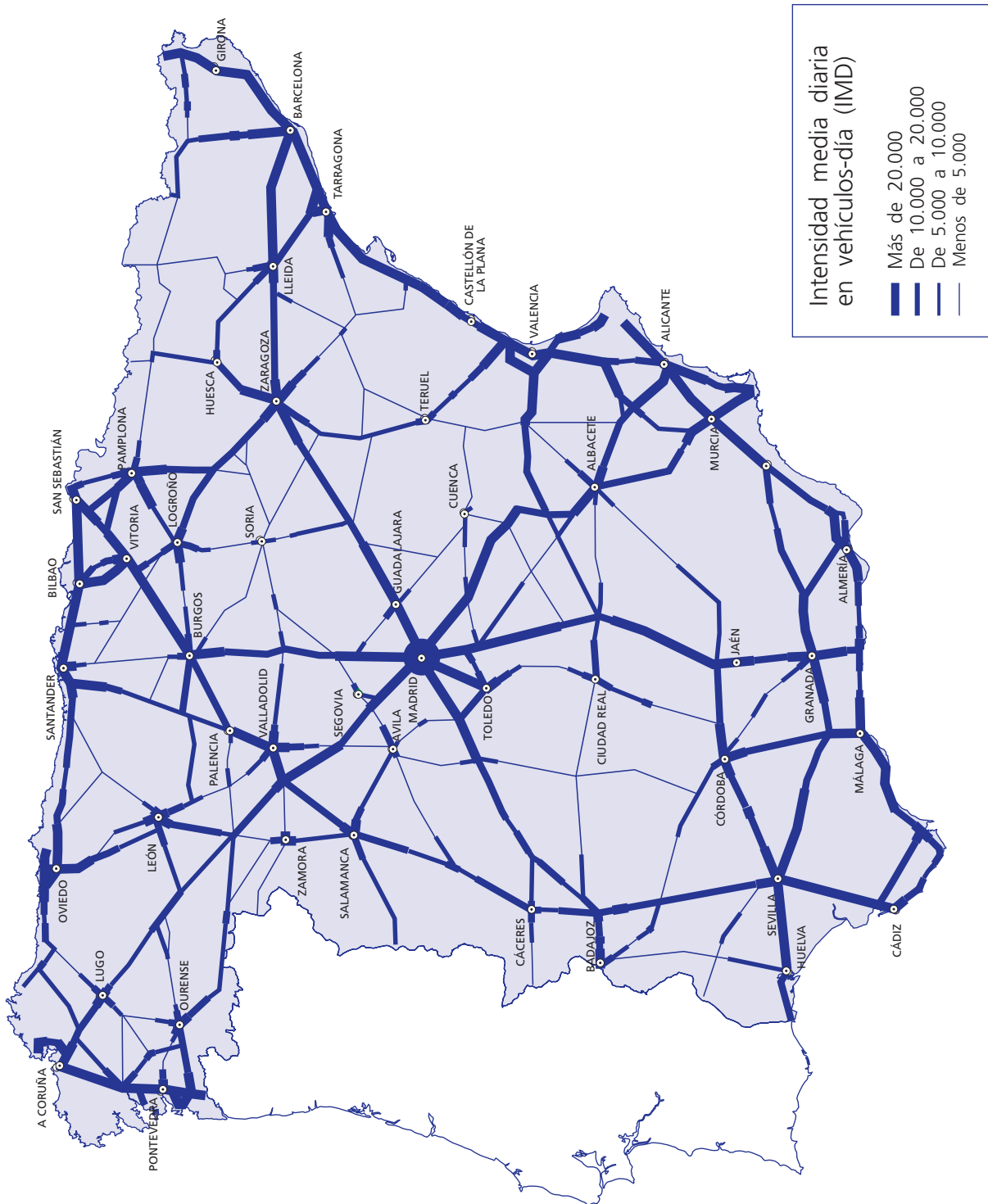
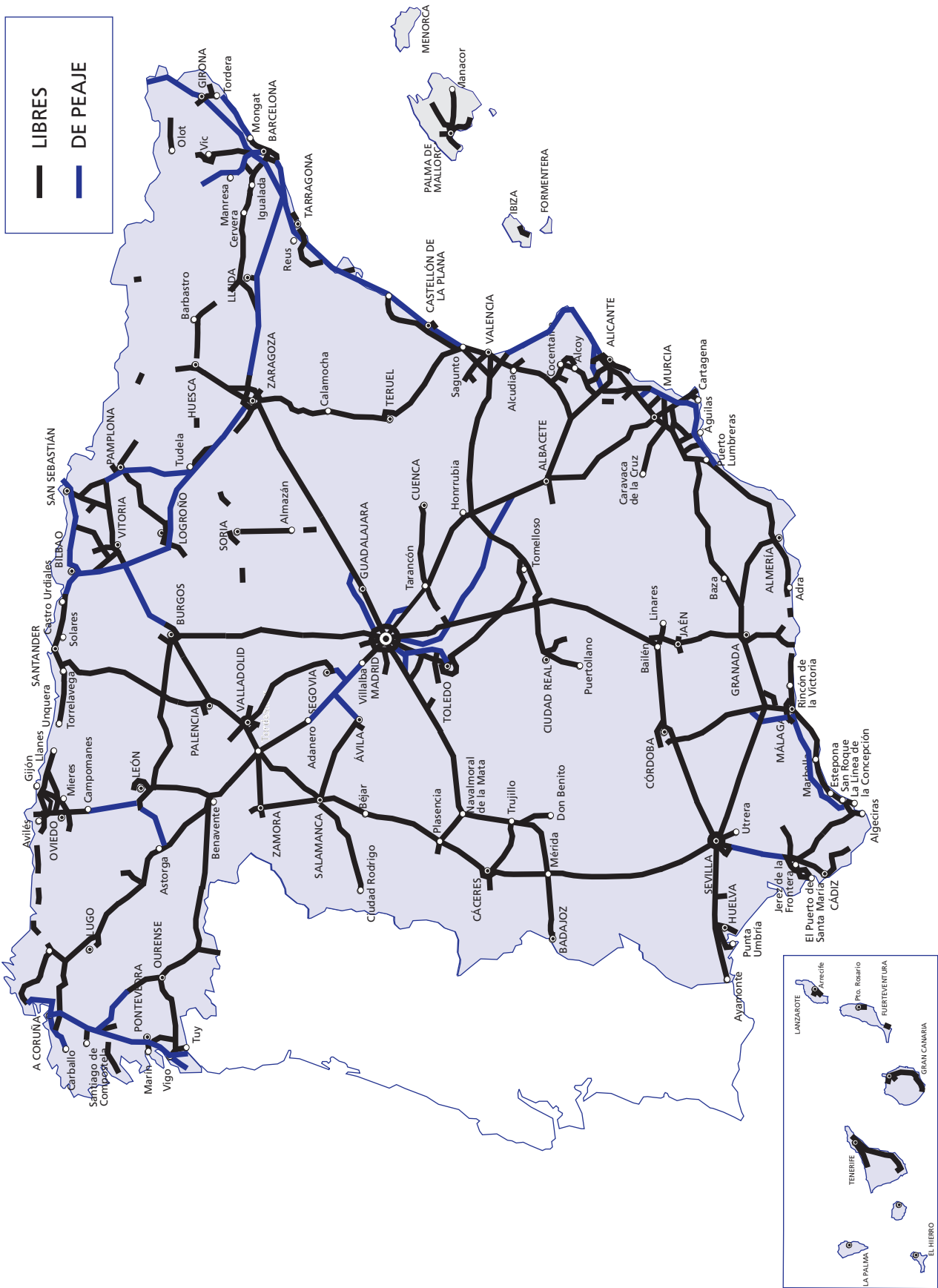
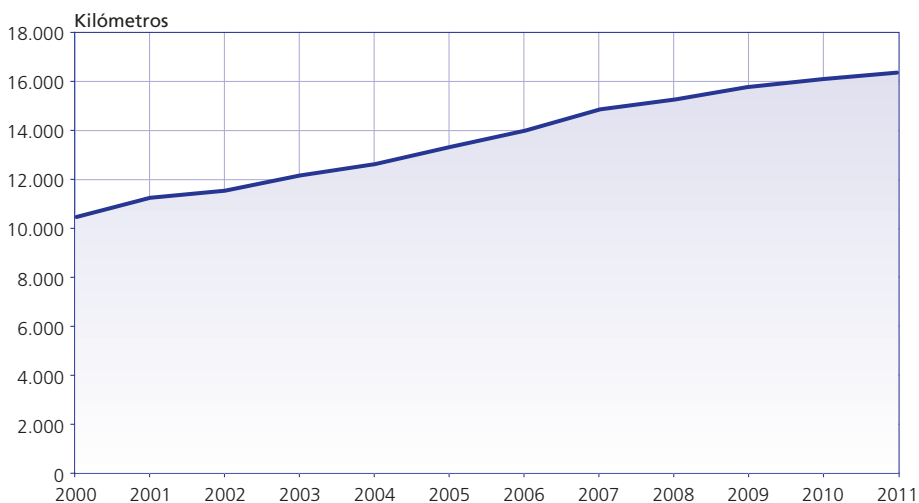


Gráfico 1.2.2. Red de vías de gran capacidad a 31 de diciembre de 2011



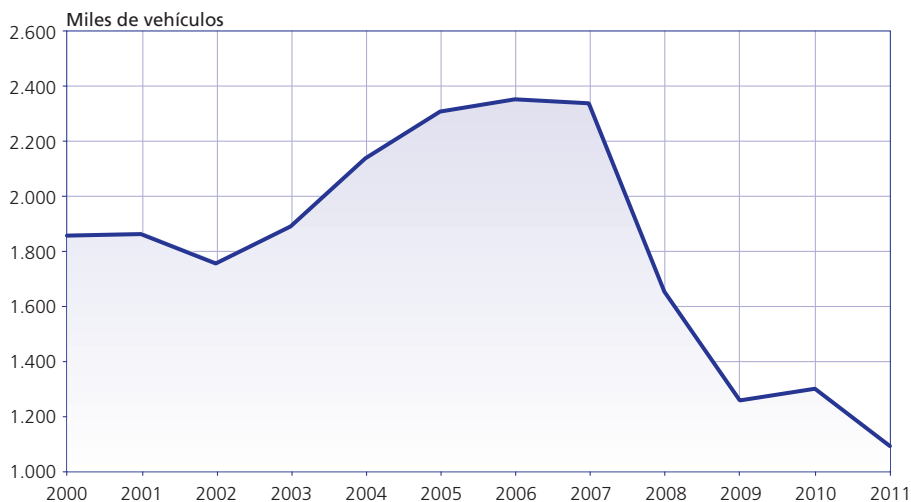
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio del Fomento.

Gráfico I.2.3. Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad



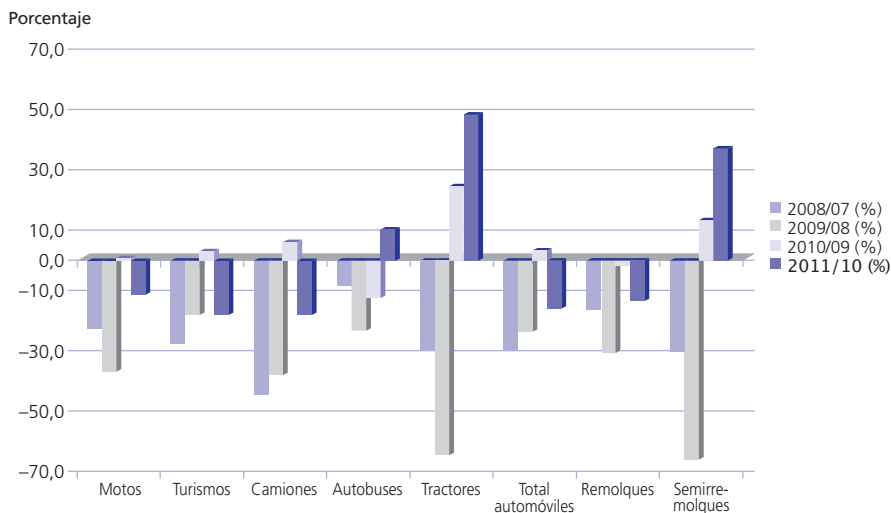
Fuente: Dirección General de Carreteras. (Ministerio de Fomento), Consejerías de CC.AA. y Diputaciones y Cabildos Insulares.

Gráfico I.2.4. Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles



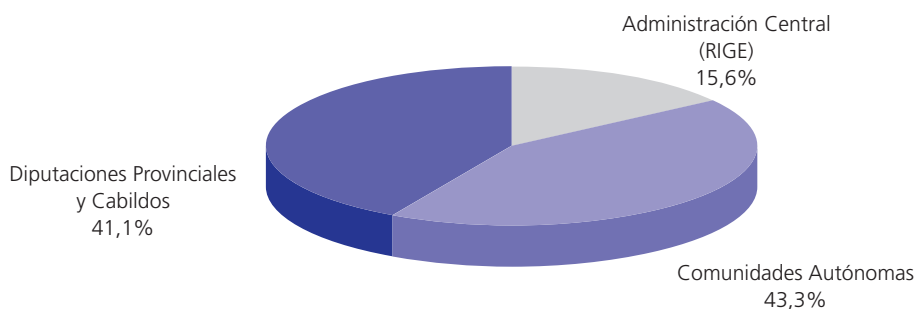
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Gráfico I.2.5. Evolución de las matriculaciones de vehículos de carretera. Años 2006 a 2011



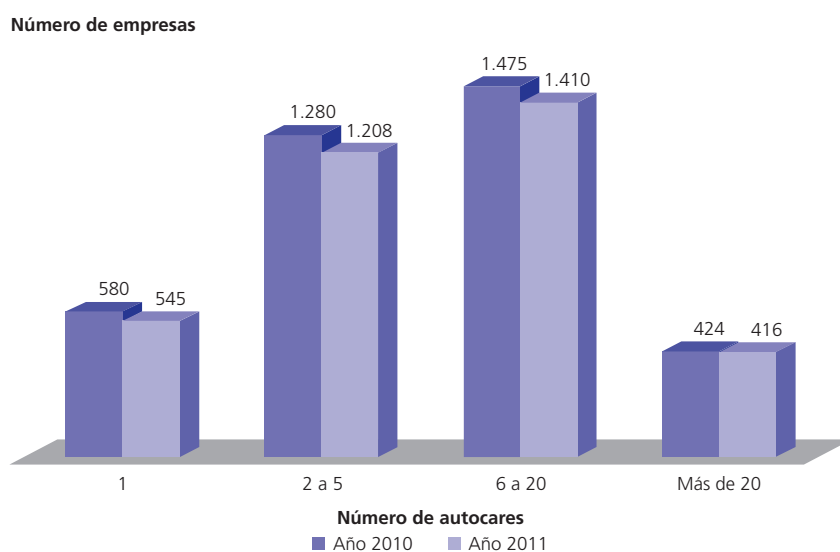
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Gráfico 1.2.6. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones. Año 2011



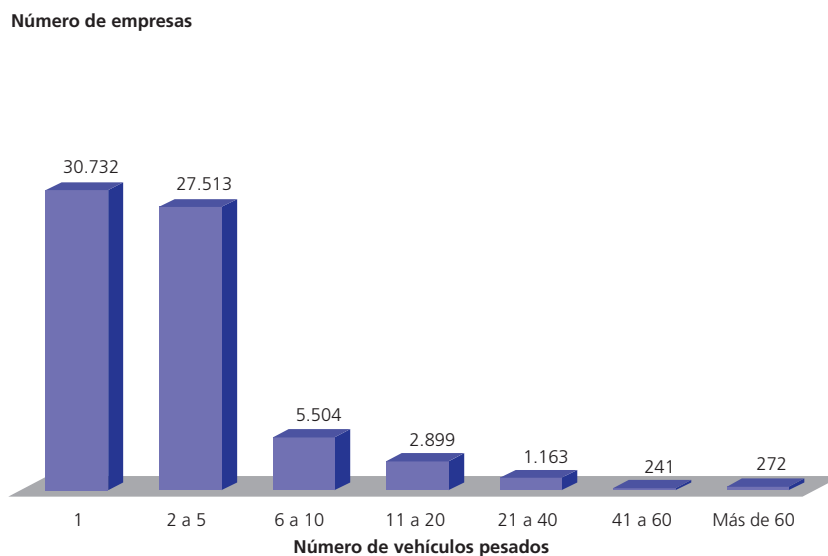
Fuente: Dirección General de Carreteras. (Ministerio de Fomento), Consejerías de CC.AA. y Diputaciones y Cabildos Insulares.

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 2011



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

1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias

En el año 2011 los resultados del tráfico ferroviario han registrado ascensos tanto en el tráfico de viajeros como en el tráfico de mercancías con respecto al año anterior.

Globalmente, el número de viajeros ha ascendido en 2011 en un 1,2% y el tráfico de viajeros-kilómetro en un 1,7%. Este ascenso se debe esencialmente al aumento del 2% de Renfe Operadora y del 8,7% de las compañías privadas, ya que FEVE y los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas han experimentado descensos del 2,7 y del 1,2% respectivamente. En el desglose por Comunidades Autónomas, se registran incrementos del 1,6% para los ferrocarriles de Cataluña y del 0,8% para los de Valencia y descensos del 3% los del País Vasco y del 25,8% los de las Illes Balears.

Por lo que se refiere a las mercancías, el tráfico global en toneladas transportadas ha experimentado un ascenso del 5%, mientras que en toneladas-kilómetro el ascenso ha sido del 1,8%, 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 0,6% con respecto a 2010, observándose un incremento de 92 kilómetros en la red del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Esta longitud de la red ha alcanzando en 2011 los 16.099 kilómetros, de los cuales 13.945 pertenecen a ADIF, 1.192 a FEVE, 879 kilómetros a las Comunidades Autónomas, y el resto son de compañías privadas. La longitud de las líneas electrificadas alcanza 9.721 kilómetros, correspondiendo 8.735 a ADIF, 339 a FEVE, 615 a los Ferrocarriles de las Comunidades Autónomas, y 32 a compañías privadas. En cuanto al personal el número de agentes alcanza la cifra de 33.372, de los cuales 13.848 corresponden a Renfe Operadora, 13.434 a ADIF, 1.858 a FEVE, y el resto a los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas.

Las inversiones en el sector ferroviario durante 2011 ascendieron a 8.890,11 millones de euros. La mayor inversión se realizó por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias alcanzando los 5.105,64 millones de euros, seguido de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, que realizó inversiones por importe de 1.360,71 millones de euros y de La Dirección General de Ferrocarriles, cuyas inversiones ascendieron a 1.034,40 millones de euros. Por otra parte, RENFE Operadora realizó inversiones por 344,56 millones de euros y los ferrocarriles de vía estrecha por valor de 415,55 millones de euros.

Como hechos reseñables en 2011 cabe destacar los siguientes:

- La puesta en servicio de la nueva línea de alta velocidad Ourense-Santiago-A Coruña.
- Avances clave para la puesta en servicio de la LAV frontera francesa, finalizando la perforación de tres

infraestructuras esenciales: túnel Sants-La Sagrera, túnel urbano de Girona, y el túnel de Montcada.

- En materia de cooperación internacional, España construirá y explotará la línea de alta velocidad entre Medina y La Meca, en Arabia Saudí, cuyo importe se eleva a casi 7.000 millones de euros.
- Puesta en servicio de las nuevas estaciones de León y de Logroño y varias estaciones de cercanías: El Cábamo, Valencina-Santiponce, Salteras, Benacazón, San Jerónimo, Estadio Olímpico y La Cartuja (Sevilla), la Sagrera-Meridiana (Barcelona), e Intxaurre (San Sebastián).

El acontecimiento protagonista del año ha sido la inauguración, el 10 de diciembre de 2011, de la nueva línea de alta velocidad Ourense-Santiago-A Coruña, cuya construcción ha supuesto una inversión de más de 3.300 millones de euros.

La puesta en explotación de la línea representa la inclusión de Galicia en el mapa de la alta velocidad española, que ya conecta directamente veintisiete ciudades.

La nueva línea, que comenzó a prestar servicio comercial el 11 de diciembre, reduce el tiempo de viaje entre Ourense y A Coruña en una hora y siete minutos, pasando de las actuales dos horas y cuarto a una hora y ocho minutos, y cerca de una hora entre Ourense y Santiago, un trayecto que pasa de una hora y 34 minutos a 38 minutos. Por último, el viaje entre A Coruña y Santiago se reduce de 35 a 28 minutos.

La nueva línea consta de doble vía electrificada, con parámetros de alta velocidad, y está diseñada para velocidades máximas de 350 km/h.

La nueva conexión ferroviaria de alta velocidad entre Ourense y Santiago ha supuesto una inversión de 2.547 millones de euros y reduce la distancia de recorrido entre ambas capitales en 38,9 kilómetros, pasando de los 126 anteriores a 87,1.

Se trata de un tramo de gran complejidad constructiva por la accidentada orografía que atraviesa, lo que ha implicado que más del 57% del recorrido discurre en túnel o viaducto. En total el trayecto cuenta con 31 túneles, que suman 29,3 kilómetros bajo tierra, y 38 viaductos, que totalizan 20,4 kilómetros de longitud.

La llegada de la alta velocidad también ha requerido obras de adaptación en las estaciones de A Coruña, Santiago de Compostela y Ourense.

1.3.1. Inversiones e infraestructuras

En el año 2011 las inversiones realizadas en los ferrocarriles españoles, incluidas por primera vez las llevadas a cabo por la SEITT, ascendieron a 8.890,11 millones de euros. En el ámbito del Ministerio de Fomento, la inversión alcanza la cifra de 1.034,40 millones de euros, mien-

tras que las inversiones de RENFE Operadora, ADIF y SEITT fueron, respectivamente de 344,56, 5.105,64 y 1.360,71 millones de euros. Las inversiones realizadas por los ferrocarriles de vía estrecha, fueron de 415,55 millones de euros, de los cuales 53,05 millones de euros corresponden a FEVE, 362,34 millones de euros a las compañías de ferrocarriles correspondientes a Comunidades Autónomas y 0,17 millones de euros a las compañías privadas.

Comparando las inversiones llevadas a cabo en el año 2011 con las realizadas en el año anterior, se observa que salvo las inversiones realizadas por los ferrocarriles de vía estrecha que ascienden un 8,28% respecto al año 2010, el resto experimentan un descenso considerable, así las inversiones que más descienden son las RENFE Operadora, que lo hacen en un 56%, seguidas de las llevadas a cabo por la Dirección General de Ferrocarriles, en un 38%. En menor medida descienden las inversiones de las Direcciones Generales de las Comunidades Autónomas y las de ADIF, que caen el 11% y el 5% respectivamente.

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 2011, es el siguiente: 73,36 millones de euros la Generalidad de Cataluña; 132,32 millones de euros la Generalidad de Valencia; 82,33 millones de euros el Gobierno Vasco; y 74,33 millones de euros el Gobierno de las Illes Balears.

La longitud de la red ferroviaria (ADIF), ha aumentado respecto a 2010, en 92 kilómetros. De los 13.945 kilómetros de que dispone, 5.219 kilómetros, corresponden a vía doble. Por otra parte 8.735 kilómetros de la red están electrificados lo que representa más del 62% del total de la red. De estos kilómetros electrificados, 3.570 kilómetros, corresponde a vía única, y 5.165 a vía doble. La longitud de vía sin electrificar es de 5.210 kilómetros que suponen el restante 38% del total de la red; en este caso la mayor parte, 5.156 kilómetros, corresponden a vía única y solamente 54 a vía doble. Por otra parte 11.285 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 2011, alcanzaron la cifra de 3.134,84 millones de euros, de los cuales 45,54 fueron en la Red Titularidad del Estado; y en la vía fueron de 644,59 millones de euros, con 361,67 millones de inversión en la Red Titularidad del Estado. Asimismo destaca la inversión en electrificación y telecomunicación, con una cifra de 265,76 millones de euros; en estaciones, donde las inversiones alcanzan la cifra de 228,95 millones de euros; en instalaciones de seguridad, con 315,25 millones de euros y en reposiciones de servicio, con 474,25 millones de euros. En cuanto a Renfe Operadora, la inversión realizada en material móvil asciende a 300,81 millones de euros, lo que supone un decremento del 56,6% respecto a 2010 (tablas 1.3.12 y 1.3.12.bis).

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 2011 a 2.665,42 millones de euros, ingresos muy superiores a los obtenidos por el resto de compañías existentes. Las inversiones de Renfe Operadora alcanzaron en 2011 la cifra de 344,56 millones de euros, descendiendo el 55,7% respecto al año anterior, las inversiones en el resto de las compañías ferroviarias ascendieron a los 415,55 millones de euros.

En cuanto al material móvil utilizado por Renfe Operadora, el parque de locomotoras ha disminuido, pasando de 524 unidades en 2010 a 512 unidades en 2011, este decremento ha afectado tanto a las locomotoras diésel, que han pasado de 170 unidades a 162, como a las eléctricas que han pasado de 354 unidades hasta las 350 de 2011. La potencia del total de locomotoras ha aumentado respecto al año anterior el 1,8%, debido al ascenso del 2,4% en las eléctricas. En este ejercicio, se produce un aumento del 5,5% en el número de automotores situándose la cantidad total de los mismos en 1.138 unidades. Los automotores diésel disminuyeron en un 0,7% mientras que los eléctricos se incrementaron en un 6,5%, con lo que el parque existente fue de 990 automotores eléctricos y 148 diésel. La potencia de esta clase de vehículos ha aumentado en un 17,5% debido al aumento considerable del 18,3% en los eléctricos, y del descenso del 4,2% en los diésel. Los coches de viajeros han experimentado un descenso, pasando de 1.250 coches a 1.215 en el año 2011. El parque de vehículos para transporte de mercancías ha tenido un decremento anual del 5% en lo que se refiere a vagones que son propiedad de Renfe Operadora, pasando de 12.996 a 12.344 en 2011 (tabla 1.3.4).

La carga bruta remolcada ha experimentado un incremento global del 2,3% respecto al año anterior, con un aumento del 0,7% en los trenes de mercancías, y del 3% en los de viajeros. El 89% de la carga bruta remolcada lo ha sido por tracción eléctrica y el 11% restante por tracción diésel. El consumo energético ha sido de 88 millones de litros de gasóleo, y 2.396 millones de kwh en la tracción eléctrica, un 5,5% 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 ascenso del 10,6% (tablas 1.3.8, 1.3.9 y 1.3.10).

En el año 2011 la plantilla referida a RENFE Operadora a 31 de diciembre ascendía a 13.955, siendo el promedio anual de agentes durante el año de 13.848 (tabla 1.3.11).

Durante el ejercicio 2011 RENFE Operadora realizó inversiones en material móvil por un importe de 300,81 millones de euros, de los cuales 8,09 millones de euros corresponden a material motor, 22,39 millones de euros a material remolcado y 270,33 a automotores. La inversión total realizada en material móvil durante 2011 experimenta un descenso del 56,6% respecto del ejercicio anterior. La principal partida corresponde a material motor, con un descenso del 68,4%.

La tabla 1.3.15 muestra los resultados del ejercicio 2011 de RENFE Operadora por áreas de actividad. Los ingresos totales ascendieron a 2.837,39 millones de euros y el total de los gastos a 2.440,54 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 396,85 millones de euros. Una vez añadidas las amortizaciones, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un superávit de 18,48 millones de euros. El resultado final alcanza un déficit de 130,18 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 2011, unos ingresos totales de 1.206,28 millones de euros, un 8,3% superior a los obtenidos en 2010, correspondiendo prácticamente la totalidad de estos a la partida de ingresos de tráfico, con 1.168,55 millones de euros. Los mayores ingresos de tráfico se obtuvieron en el corredor Nordeste con un 30,42% del total, seguido del corredor Sur con un 27,71%. Los gastos totales alcanzaron la cifra de 1.051,84 millones de euros, un 11,6% superiores a los del año anterior.

A lo largo de 2011, se transportaron 22.831.000 viajeros, alcanzando el tráfico total en viajeros-kilómetro la cifra de 10.462 millones de viajeros-kilómetro. El 25,59% de este tráfico corresponde al Corredor Sur, el 23,99% al Corredor Nordeste, el 21,91% al Corredor Este-Mediterráneo, el 14,37% al Corredor Norte, y el 14,16% al Corredor Transversal.

Cercanías/Media distancia (Cercanías/media distancia + AVE lanzaderas)

Los ingresos totales en esta Unidad de Negocio alcanzaron, en 2011, la cifra de 1.322,48 millones de euros, superiores en un 20,7% a los obtenidos en 2010, de los cuales 646,78 millones corresponden a ingresos de tráfico. Los gastos totales ascendieron a 1.036,63 millones de euros, un 8,7% 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 2011 aumen-

taron, tanto el número de viajeros que utilizaron el servicio de cercanías, como el número de viajeros-kilómetro. En relación con 2010 el número de viajeros aumentó en un 5,5%, alcanzando la cifra de 422 millones de usuarios. El tráfico se situó en 7.532 millones de viajeros-kilómetro, con un aumento del 3,3% respecto al año anterior.

En cuanto a media distancia, incluyendo la media distancia de alta velocidad, el tráfico total en viajeros-km alcanzó los 3.414 millones un 4,5% superior al ejercicio anterior, de los cuales 2.645 millones fueron para Media distancia y 769 para lanzaderas, con el siguiente desglose: el 8,7% a Galicia, el 2,2% a la Zona Norte, el 15,2% a la Zona Centro-Norte, el 18,7% a la Zona centro-Sur, el 30,3% a Cataluña, el 7,9% a Levante y el 17% a Andalucía. En el plano del tráfico referido a Lanzaderas el desglose es el siguiente: el 28,3% correspondió al recorrido Madrid-Puertollano, el 19,4% al recorrido Sevilla-Córdoba-Málaga, el 14,4% al Madrid-Toledo, el 23,4% al Madrid-Segovia-Valladolid, el 0,8% al Zaragoza-Calatayud, el 0% al Zaragoza-Huesca, Jaén-Cádiz el 3,4%, el 10,1% al recorrido Zaragoza-Lleida-Barcelona y el 0,2% al recorrido Ourense-Santiago-A Coruña.

Mercancías y logística

El transporte de mercancías en régimen de cargas (vagón completo), ha experimentado un ascenso del 5,5% en el número de toneladas transportadas, alcanzando la cifra de 11.756.000, destacando el transporte de combustibles minerales, cereales, los cementos y las cenizas y calizas.

El tráfico en toneladas-kilómetro, experimentó un descenso del 2,2%, pasando de 4.687 millones en 2010 a 4.586 en 2011. Por lo que respecta al transporte combinado, ha tenido un ascenso en cuanto al tráfico del 9,1% respecto al ejercicio anterior, pasando de 2.730 millones de toneladas-kilómetro en 2010 a 2.979 millones de toneladas-kilómetro en 2011.

El total de ingresos ascendió a 226,31 millones de euros, siendo los ingresos por tráfico de 207,69 millones de euros. Los gastos alcanzaron los 249,94 millones de euros con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta negativo por valor de 23,63 millones de euros; una vez añadidos los intereses e impuestos el resultado final cierra con un déficit que alcanza los 64,90 millones de euros.

Cuenta de resultados

La cuenta de resultados de RENFE Operadora del ejercicio de 2011 (tabla 1.3.13), refleja los resultados siguientes:

- El total de ingresos, incluyendo las subvenciones percibidas, ha alcanzando la cifra de 2.837,39 millones de euros, superior en un 12,9% a los ingresos

obtenidos en 2010, que fueron de 2.512,75 millones de euros. Los ingresos de tráfico obtenidos han experimentado un ascenso del 13,5% situándose en 2.665,42 millones de euros. Los ingresos correspondientes al resto de partidas ascendieron un 4,2% alcanzando en conjunto 171,48 millones de euros.

- Los gastos propios alcanzaron la cifra de 2.440,54 millones de euros, un 6% superior a los de 2010, con lo que el resultado antes de intereses e impuestos arroja un superávit de 18,48 millones de euros; añadidos los intereses e impuestos, el resultado del ejercicio alcanza un déficit de 130,18 millones de euros. Al no existir compensación de pérdidas, el resultado de gestión coincide con el resultado del ejercicio.

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 2.154 kilómetros representa el 13,4% del conjunto de la red ferroviaria española y el personal que trabaja en la misma, 6.090 operarios, supone el 18% del total empleado en el sector ferroviario. Las inversiones en el conjunto de las líneas alcanzaron, en 2011, la cifra de 415,55 millones de euros, excluidas las realizadas por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento y las realizadas por las Direcciones Generales de Transportes de las correspondientes Comunidades Autónomas.

Durante el ejercicio de 2011 han viajado por esta red más de 191 millones de viajeros con un descenso del 2% sobre el número de viajeros correspondientes a 2010. El transporte de mercancías fue de 3,9 millones de toneladas, con un ascenso del 10,1% respecto al año anterior.

En relación con las cuentas de resultados de las empresas, los ingresos por tráfico del total de ellas ascendieron a 187,35 millones de euros, superando en 6,71 millones de euros los ingresos del ejercicio anterior. Los ingresos totales de explotación en el año 2011 supusieron 226,56 millones de euros con un ascenso de 7,6 millones de euros respecto a los ingresos de 2010. Por otra parte, los gastos ascendieron a 748,59 millones de euros con lo que el déficit de explotación alcanzó, en 2011, los 522,03 millones de euros.

Por otra parte las subvenciones alcanzaron en 2011, la cifra de 209,59 millones de euros, superior en 14,5 millones de euros a las subvenciones de 2010. En FEVE la subvención recibida, fue de 74,76 millones de euros lo que supone un descenso del 12%. En los Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, las subvenciones recibidas disminuyeron un 7,8% respecto a las del año anterior, alcanzado los 54,33 millones de euros; la Generalidad de Valencia no recibió subvención alguna a la explotación durante 2011. Los Ferrocarriles del Gobierno Vasco aumentaron las subvenciones recibidas de 51,26 millones de euros en 2010 a 51,68 millones de euros en 2011 y los ferrocarriles de las Illes Balears recibieron subvenciones por importe de 28,82 millones de euros. Con todo ello el resultado final arroja un déficit global de 312,44 millones de euros.

FEVE

Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), explota un conjunto de líneas ferroviarias de 1.192 kilómetros de longitud de los cuales solamente 83 son de vía doble, y están electrificados 339 kilómetros de la red, incluido el tramo de doble vía.

FEVE con un 55,34% de la longitud total de líneas de la red de vía estrecha, ha transportado durante 2011 un 4,65% del total de viajeros, con una participación del 9,53% en el tráfico total medido en viajeros-kilómetro. En mercancías ha transportado un 68,58% del tráfico medido en toneladas transportadas, y ha prestado el 84,72% del tráfico total medido en toneladas-kilómetro.

En el año 2011 ha transportado 8,91 millones de viajeros con una disminución del 3,8% respecto al año anterior. El tráfico de viajeros, medido en viajeros-kilómetro, ha descendido en un 2,9% alcanzando la cifra de 182,5 millones.

En cuanto a mercancías, las toneladas transportadas por FEVE han aumentado un 20,6% respecto a 2010 alcanzando 2,7 millones de toneladas; las toneladas-kilómetro realizadas han tenido un ascenso del 1,9%, situándose en 384,3 millones.

El material móvil disponible en 2011, constaba de 53 locomotoras, de ellas 36 son locomotoras diésel y 17 eléctricas y diésel eléctricas. Asimismo disponía de 105 automotores, 5 unidades más que en el año anterior, de ellos 58 son eléctricos, 37 diésel y 10 automotores diésel. En cuanto al material remolcado, el número de coches de viajeros es de 61 unidades, y el número de vagones de mercancías de 1.156,2 unidades menos que el año anterior.

El personal afecto a FEVE durante 2011 estaba formado por 1.858 empleados (tabla 1.3.19), inferior en un 0,8% al año anterior. Por otra parte el consumo energético de tracción durante el pasado ejercicio fue de 21,8 millones de kwh, algo inferior al de 2010; y 7.949,1 toneladas de gasóleo, cantidad un 3,1% superior a las consumidas un año antes (tabla 1.3.20).

Las inversiones realizadas por FEVE (tabla 1.3.21), alcanzaron la cifra de 53,05 millones de euros, dedicándose la mayor parte de esta cantidad, 33,03 millones de euros, a instalaciones fijas; 11,42 millones de euros a material móvil; y 8,60 millones de euros a otras inversiones.

Por lo que se refiere a la cuenta de resultados (tabla 1.3.23), los ingresos totales han aumentado un 12,4%, situándose en 41,21 millones de euros, los gastos han experimentado un incremento del 3,5% hasta llegar a 188,97 millones de euros, con lo que el resultado antes de subvenciones refleja un déficit de 147,76 millones de euros, superior en un 1,2% al registrado en 2010. Con unas subvenciones a la explotación de 74,76 millones de euros, inferiores en un 12% a las recibidas el año precedente, el resultado final de explotación alcanza un déficit de 73 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 42,05% del tráfico de viajeros medido en personas transportadas y el 42,83% en viajeros-kilómetro. Su participación en el tráfico de mercancías es mucho menos importante, alcanzando un 19,75% en toneladas transportadas y un 10,76% medido en toneladas-kilómetro. La longitud de sus líneas, en 2011, alcanzó 291 kilómetros, lo que representa el 13,51% del total de la red.

El tráfico de viajeros ha aumentado un 0,9% respecto al año 2010, siendo el número de viajeros transportados de 80,69 millones. El tráfico de viajeros, medido en viajeros-kilómetro, ha aumentado en un 1,6% alcanzando la cifra de 820 millones. El tráfico de mercancías ha aumentado en las toneladas transportadas en un 25% respecto de 2010, al igual que el volumen de tráfico resultante que se situó en 48,8 millones de toneladas-kilómetro, un 30,8% más que el ejercicio anterior.

El personal estaba integrado por 1.299 agentes, lo que supone un decremento del 0,5% respecto a 2010 (tabla 1.3.19). En cuanto al consumo energético, ha sido de 91,9 millones de kw-hora en la tracción eléctrica y de 671,8 toneladas de gasóleo (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas (tabla 1.3.21) alcanzaron la cifra de 73,36 millones de euros, de los que 12,80 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 54,44 millones de euros en material móvil y 6,11 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 81,22 millones de euros, supone un 6,2% más de los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha experimentado un ascenso del 0,1% con lo que se obtiene un total de 136,74 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 55,52 millones de euros, menor en un 7,7% al obtenido el año 2010. La subvención a la explotación ha sido de 54,33 millones de euros, con lo que el resultado final arroja un déficit de 1,19 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 11,61% de la longitud de líneas, con 250 kilómetros, el 37,02% del total de viajeros transportados, y el 27,42% del tráfico de pasajeros medido en viajeros-kilómetro. No existe en sus líneas el transporte de mercancías.

Los viajeros transportados durante 2011 disminuyeron en un 2,7% respecto el año anterior, sin embargo el tráfico resultante alcanzó la cifra de 525 millones de viajeros-kilómetro, un 0,8% superior al del ejercicio anterior (tabla 1.3.22).

El personal empleado experimentó un descenso del 3,7% alcanzando la cifra de 1.844 agentes (tabla 1.3.19). El consumo energético fue de 98,9 millones de kwh en electricidad y de 589 toneladas de gasóleo en la tracción diesel. Las inversiones realizadas en el año sumaron la cifra de 132,32 millones de euros, de los cuales 16,75 millones de euros fueron destinados a instalaciones fijas, 113,85 millones de euros a material móvil y 1,72 millones de euros a otras inversiones (tabla 1.3.21).

Los ingresos de tráfico disminuyeron en un 0,7%, alcanzando los 52,80 millones de euros, siendo el total de ingresos de 58,51 millones de euros, con un descenso del 0,2%. En cuanto a los gastos, el total alcanza la cifra de 275,48 millones de euros, con un aumento del 8,6%. El resultado antes de las subvenciones alcanzó la cifra negativa de 217 millones de euros, un 11,3% superior a la del año 2010. En 2011 no se han realizado subvenciones a la explotación, con lo que el resultado final señala un déficit de 216,97 millones de euros (tabla 1.3.25).

Ferrocarriles del Gobierno Vasco

Sus 252,1 kilómetros de líneas ferroviarias suponen un 11,70% del total de la longitud de la red de vía estrecha. Los 26,5 millones de viajeros transportados representan el 13,81% del total de viajeros de la red, y su tráfico, 278,9 millones de viajeros-kilómetro, suponen alrededor del 15% del total, en tanto que el tráfico de mercancías alcanzó el 4,95%, con 196.400 toneladas. Durante el año 2011, el tráfico de viajeros descendió en un 0,1% en cuanto al valor absoluto de pasajeros transportados; y el tráfico de los mismos, medido en viajeros-kilómetro, descendió en un 3% (tabla 1.3.22).

El personal de estos ferrocarriles aumentó un 0,5% con lo que alcanzó, en 2011, la cifra de 862 empleados (tabla 1.3.19). La energía consumida ascendió a 39,2 millones de kwh (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas supusieron la cantidad de 82,33 millones de euros, de los cuales 5,80 millones de euros se dedicaron a instalaciones fijas, repartiéndose el resto entre material móvil 72,20 millones de euros y otras inversiones 4,33 millones de euros (tabla 1.3.21).

Los ingresos del tráfico se incrementaron un 1,4% respecto al año anterior, alcanzando una cifra de 24,68 millones de euros; el total de ingresos aumentó un 3,4 siendo de 25,91 millones de euros. Los gastos crecieron un 0,4%, con lo que el total resultante de gastos fue de 80,44 millones de euros. Como consecuencia de todo ello el resultado antes de las subvenciones presenta un déficit de 54,53 millones de euros. La subvención a la explotación ha sido de 51,68 millones de euros, así el resultado final refleja un déficit de 2,85 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 3,96% del total de la red de vía estrecha. Durante el año 2011 han transportado 3.090.000 viajeros con un descenso del 43,8% respecto del año anterior, con un resultado de 83,1 millones de viajeros-kilómetro, lo que supone un descenso del 25,8% respecto al tráfico de 2010 (tabla 1.3.22).

El número de empleados alcanza la cifra de 227 (tabla 1.3.19). El consumo energético, ha sido de 8,8 millones de kwh en la tracción eléctrica y de 3,1 toneladas de gasóleo (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas supusieron un montante de 74,33 millones de euros, de los cuales 41,01 millones de euros correspondieron a instalaciones fijas, 30,76 millones de euros a material móvil, y 2,55 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 2,1% ascendiendo a 4,60 millones de euros, alcanzando el total de ingresos la cantidad de 19,71 millones de euros. Los gastos supusieron 66,96 millones de euros, con un descenso del 4,3% respecto a 2010. El déficit resultante antes de subvenciones descendió en un 1,2% respecto al déficit del ejercicio anterior, alcanzando los 47,25 millones de euros. Por otra parte, durante 2011 la subvención a la explotación ha sido de 28,82 millones de euros, en consecuencia el resultado final arroja un déficit de 18,43 millones de euros.

Ferrocarriles de compañías privadas

Las líneas férreas explotadas por compañías privadas en España tenían 83 kilómetros de longitud en 2011, representando alrededor del 4% del total de líneas de vía estrecha. Los viajeros transportados por todas ellas fueron 1.669.000, con un tráfico resultante de 25,1 millones de viajeros-kilómetro. En mercancías se han transportado 267.000 toneladas frente a 476.000 del año 2010; el tráfico en toneladas-kilómetro fue de 8,1 millones, lo que supone un descenso del 65,4%.

De los 83 kilómetros de líneas, todas ellas de vía doble, 32 estaban electrificadas y el resto sin electrificar. Se realizaron inversiones por valor de 0,17 millones de euros, de los cuales 0,08 millones de euros fueron en instalaciones fijas y el resto en otras inversiones (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 2011 (tabla 1.3.14), refleja un resultado de explotación negativo de 108,14 millones de euros, resultado muy inferior al experimentado en

2010, que fue positivo, por importe de 182,56 millones de euros. La cuenta de resultados financieros refleja también resultados inferiores al ejercicio anterior, con un saldo negativo de 98,97 millones de euros. El resultado final presenta un déficit de 207,11 millones de euros.

El total de ingresos durante 2011, ha alcanzando la cifra de 2.405,99 millones de euros, inferior en un 18% a los ingresos obtenidos en 2010 que fueron de 2.934,52 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 289,37 millones de euros, lo que supone un 15,6% más que en 2010; y en concepto de canon por utilización de las estaciones y otras infraestructuras han ascendido a 73,24 millones de euros, un 7,7% superior al ejercicio anterior, el resto de ingresos con carácter general ha descendido respecto de 2010, reflejándose un descenso importante en los Ingresos por Administración de la red convencional y en las actuaciones por cuenta del Estado.

Los gastos alcanzaron la cifra de 2.514,13 millones de euros, un 8,9% inferiores a los de 2010. El 27% son gastos de personal, 684,06 millones de euros, con un descenso

del 3,7%; y, el 49% gastos en Materiales y Servicios, por importe de 1.226,03 millones de euros, un 20,67% inferior a la del ejercicio anterior que fueron de 1.545,33 millones de euros.

Contrato-Programa

El Contrato-Programa entre la Administración General del Estado y ADIF para el período 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, el Consejo de Ministros en su reunión de 30 de diciembre de 2010, autorizó la prórroga hasta el 30 de junio de 2011 del Contrato-Programa existente.

Tabla I.3.1. Evolución de las características de explotación de las redes ferroviarias

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Longitud de las líneas (km)	15.486	15.475	15.498	15.999	16.099	0,6%
Personal empleado (promedio anual) (1)	34.544	34.714	34.404	33.918	33.372	-1,6%
Viajeros (millones)	695	692	658	650	658	1,2%
Viajeros-km (millones)	21.857	23.968	23.597	22.917	23.313	1,7%
Toneladas (millones) (2)	31	28	21	20	21	5,0%
Toneladas-km (millones) (2)	11.116	10.279	7.391	7.872	8.017	1,8%
Inversiones (miles de euros) (3)	8.236.321	9.181.590	9.854.260	8.918.870	8.890.110	-0,3%

(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 Ferrocarriles (Ministerio de Fomento), Comunidades Autónomas, RENFE OPERADORA, FEVE, Compañías de las Comunidades Autónomas y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Cifras provisionales año 2011, se incluye por primera vez SITT.

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, Compañías privadas y Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre (SEITT).

Tabla I.3.2. Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (*)	11/10
Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)						
RENFE	19.966	22.074	21.700	20.978	21.398	2,0%
FEVE (1)	201	208	196	188	183	-2,7%
Comunidades Autónomas	1.664	1.670	1.677	1.728	1.707	-1,2%
Compañías privadas	26	16	24	23	25	8,7%
Total viajeros	21.857	23.968	23.597	22.917	23.313	1,7%
Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km)						
RENFE (1)	10.547	9.737	6.973	7.417	7.564	2,0%
FEVE	460	429	339	377	384	1,9%
Comunidades Autónomas	58	58	41	55	61	10,9%
Compañías privadas	51	55	38	23	8	-65,2%
Total mercancías	11.116	10.279	7.391	7.872	8.017	1,8%

(*) 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 I.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
2011	5.156	54	5.210	3.570	5.165	8.735	13.945	11.285

(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 I.3.4. RENFE. Parque de material motor y remolcado (1)

Concepto	2007		2008		2009		2010		2011		11/10	
	Número	Potencia (Kw × 1.000)	Número	Potencia (Kw × 1.000)	Número	Potencia (Kw × 1.000)	Número	Potencia (Kw × 1.000)	Número	Potencia (Kw × 1.000)	Número	Potencia (Kw × 1.000)
Locomotoras												
Eléctricas	360	1.429	347	1.393	334	1.450	354	1.606	350	1.645	-1,1%	2,4%
Diésel	202	301	190	299	161	279	170	294	162	290	-4,7%	-1,4%
Total locomotoras	562	1.730	537	1.692	495	1.729	524	1.900	512	1.935	-2,3%	1,8%
Automotores												
Eléctricos	827	3.760	876	4.301	932	4.654	930	4.866	990	5.755	6,5%	18,3%
Diésel y sistemas especiales	135	109	137	110	142	145	149	167	148	160	-0,7%	-4,2%
Total automotores	962	3.869	1.013	4.411	1.074	4.799	1.079	5.033	1.138	5.915	5,5%	17,5%
Coches												
Coches de viajeros	1.194	—	1.179	—	1.253	—	1.250	—	1.215	—	-2,8%	—
Coches automotores (2)	2.664	—	2.811	—	3.241	—	3.337	—	3.513	—	5,3%	—
Total coches	3.858	—	3.990	—	4.494	—	4.587	—	4.728	—	3,1%	—
Concepto	Número	Capacidad (t × 1.000)	Número	Capacidad (t × 1.000)	Número	Capacidad (t × 1.000)	Número	Capacidad (t × 1.000)	Número (3)	Capacidad (t × 1.000)	Número	Capacidad (t × 1.000)
Vagones												
De RENFE (2)	14.311	681	13.718	665	13.218	637	12.996	637	12.344	613	-5,0%	-3,8%
De uso privado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total vagones	14.311	681	13.718	665	13.218	637	12.996	637	12.344	613	-5,0%	-3,8%

(1) Comprende las unidades disponibles aunque estén fuera de servicio.

(2) No incluye el parque interior.

(3) Se incluye el parque total de Vagones; tanto los que son propiedad de Renfe Mercancías (395), como los que se traspasaron a las nuevas filiales Irion, Multi y Contren, creadas en octubre de 2011 (11.949).

Fuente: RENFE operadora.

Tabla I.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (1)	11/10
Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)						
Larga distancia + ave larga distancia	8.465	10.491	10.788	10.423	10.462	0,4%
Media distancia + ave lanzaderas	3.206	3.395	3.347	3.267	3.414	4,5%
Cercanías	8.294	8.188	7.565	7.288	7.522	3,2%
Total viajeros	19.965	22.074	21.700	20.978	21.398	2,0%
Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km)						
Cargas (vagón completo)	7.212	6.415	4.438	4.687	4.585	-2,2%
Transporte combinado	3.335	3.322	2.535	2.730	2.979	9,1%
Transportes internos	—	—	—	—	—	—
Total mercancías	10.547	9.737	6.973	7.417	7.564	2,0%

(1) Cifras provisionales.

Fuente: RENFE Operadora.

Tabla I.3.6. RENFE. Transporte de mercancías en régimen de cargas (vagón completo)

Concepto	Toneladas transportadas (miles)			Toneladas-km (millones)		
	2010	2011	11/10	2010	2011	11/10
Dirección del Automovil	1.451,00	1.518,00	4,6%	696,00	715,00	2,7%
Dirección Siderúrgicos	3.489,00	3.390,00	-2,8%	1.904,00	1.807,00	-5,1%
Dirección Multiproducto	6.206,46	6.848,35	10,3%	2.087,30	2.063,46	-1,1%
Transportes excepcionales	2,00	2,20	10,0%	0,56	0,4	-26,1%
Cualquier mercancía	177,70	159,20	-10,4%	133,04	103,6	-22,1%
Transportes militares	33,57	27,00	-19,6%	21,76	15,8	-27,3%
Sal	151,88	155,60	2,5%	36,45	37,4	2,5%
Bebidas	0,00	0,00	—	0,00	—	—
Butano	381,48	325,00	-14,8%	155,81	132,4	-15,0%
Maderas	240,69	302,20	25,6%	212,88	267,0	25,4%
Combustibles líquidos	308,39	237,40	-23,0%	205,48	161,5	-21,4%
Aceites	333,38	332,40	-0,3%	105,49	123,1	16,7%
Productos químicos	291,50	305,30	4,7%	113,99	135,2	18,6%
Papel	342,44	234,10	-31,6%	196,70	124,3	-36,8%
Material móvil FFCC.	0,45	0,10	-84,4%	0,01	0,1	900,0%
Cereales	852,79	774,60	-9,2%	235,00	262,3	11,6%
Combustibles minerales	598,77	1.817,00	203,5%	107,62	277,0	157,4%
Cementos	947,61	671,30	-29,2%	228,00	160,1	-29,8%
Cenizas y calizas	322,42	532,50	65,1%	14,44	24,9	72,7%
Material de construcción	130,74	107,20	-18,0%	37,79	28,3	-25,2%
Piedras y tierras	698,37	443,50	-36,5%	159,31	93,7	-41,2%
Minerales	71,18	58,30	-18,0%	47,93	31,2	-34,9%
Abonos	114,93	101,00	-12,1%	12,91	13,4	3,6%
Resto	0,00	0,00	—	0,00	0,0	—
Internacional	206,17	262,50	27,3%	62,13	71,8	15,6%
Total	11.146,50	11.756,30	5,5%	4.687,30	4.585,5	-2,2%

Fuente: RENFE Operadora.

Tabla I.3.7. RENFE. Evolución de los tráficos, recorridos y ocupaciones

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (2)	11/10
Viajeros (miles)	506.620	499.746	466.658	453.747	467.860	3,1%
Viajeros-km (millones)	19.966	22.074	21.700	20.978	21.398	2,0%
Toneladas (miles) (1)	24.737	22.012	16.562	16.064	17.327	7,9%
Toneladas-km (millones) (1)	10.547	9.737	6.973	7.417	7.564	2,0%
Recorrido medio del viajero (Km)	25	23	22	22	22	0,0%
Viajeros-km/trenes-km (n.º viajeros por tren)	112	120	139	134	133	-0,7%
Recorrido medio de la tonelada (Km)	634	717	765	741	815	9,9%
T-km (Brutas)/trenes-km (n.º de t por tren)	775	806	826	875	899	2,7%
Recorridos totales trenes-km (miles)	178	185	178	179	183	2,0%
Viajeros	144	154	156	157	161	2,7%
Mercancías	34	31	22	22	21	-3,3%
Toneladas-km brutas (millones)	62.932	66.285	61.292	61.958	63.375	2,3%
Viajeros	36.585	41.546	43.414	42.980	44.260	3,0%
Mercancías	26.347	24.739	17.878	18.978	19.116	0,7%

(1) No incluye los tráficos de servicio interior y proveedores.

(2) Cifras provisionales.

Fuente: RENFE Operadora.

Tabla I.3.8. RENFE. Carga bruta remolcada (millones de TKBR)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
— Trenes de viajeros	36.585	41.546	43.414	42.980	44.260	3,0%
— Trenes de mercancías	26.347	24.739	17.878	18.978	19.116	0,7%
— Trenes complementarios y maniobras	—	—	—	—	—	—
Total	62.932	66.285	61.292	61.958	63.375	2,3%
— Por tracción eléctrica (%)	58	63	71	89	89	0,6%
— Por tracción diésel (%)	42	37	29	12	11	-4,3%

Fuente: RENFE Operadora.

Tabla I.3.9. Consumos energía de tracción RFIG (1)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Absoluto						
Gasóleo (millones de litros)	95	92	86	86	88	2,6%
Energía eléctrica (millones de kwh)	2.112	2.315	2.264	2.271	2.396	5,5%
Relativo						
Tracción diésel (MI/TKBR)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	—
Tracción eléctrica (Wh/TKBR)	54	40	41	40	42	5,0%
Medios (Kcal/TKBR)	54	34	36	35	36	4,2%

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

Tabla I.3.10. RENFE. Disponibilidad del material motor y remolcado (en porcentaje) (1) (2)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Locomotoras de línea	90,1	88,7	90,9	91,2	92,0	0,9%
Locomotoras eléctricas	82,7	84,0	84,6	76,0	84,1	10,6%
Unidades y automotores eléctricos	99,0	99,1	99,2	98,2	99,3	1,2%
Automotores diésel	99,4	99,5	99,5	99,6	99,7	0,1%
Coches	99,1	98,7	99,2	99,2	99,0	-0,2%

(1) Mide el porcentaje del parque de dotación que está disponible diariamente para su utilización.
(2) A partir del año 2011, el índice de disponibilidad se calcula para el total del parque de Renfe Operadora (hasta ahora sólo para el parque mantenido en talleres de Integria).
Fuente: RENFE Operadora.

Tabla I.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
2011	13.955	13.249	27.204	13.848	13.434	27.282	28.963	1.061.616

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

Tabla I.3.12. RENFE Operadora. Inversiones realizadas (millones de euros)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (1)	11/10
Material motor	36,88	112,45	99,76	25,60	8,09	-68,4%
Material remolcado	59,95	108,19	53,27	12,87	22,39	74,0%
Automotores	854,30	884,71	918,55	654,15	270,33	-58,7%
Total material móvil	951,13	1.105,35	1.071,58	692,62	300,81	-56,6%
Otras inversiones (2)	155,48	127,69	69,20	85,14	43,75	-48,6%
Total RENFE Operadora	1.106,61	1.233,04	1.140,78	777,76	344,56	-55,7%

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

Tabla I.3.12bis. ADIF Inversiones realizadas (millones de euros)

Concepto	2008		2009		2010		2011 (1)		11/10	
	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	354,05	3.068,57	366,65	2.540,46	135,76	2.602,76	45,54	3.089,30	-66,5%	18,7%
Vía	351,90	409,50	440,03	630,50	571,99	299,17	361,67	282,92	-36,8%	-5,4%
Electrificación y telecomunicación	55,42	122,09	75,03	459,80	115,40	307,96	87,17	178,59	-24,5%	-42,0%
Estaciones	8,03	223,88	11,89	250,40	58,01	348,67	34,62	194,33	-40,3%	-44,3%
Instalaciones de seguridad	133,90	177,07	98,71	453,51	140,44	358,02	175,85	139,40	25,2%	-61,1%
Almacenes, talleres y depósitos	3,12	32,71	0,00	3,28	34,71	175,36	0,00	0,00	—	—
Reposiciones de servicio	9,89	166,18	9,39	280,38	11,39	168,36	2,25	472,00	-80,2%	180,4%
Otras inversiones de infraestructura	6,74	0,00	4,34	55,67	0,00	0,00	0,00	0,00	—	—
Total infraestructura	923,05	4.200,00	1.006,04	4.674,00	1.067,70	4.260,29	707,10	4.356,54	-33,8%	2,3%
Material móvil	0,00	5,34	0,00	0,00	0,00	2,57	0,00	1,35	—	—
Otras inversiones	0,00	253,12	0,00	80,42	0,00	59,05	0,00	40,65	—	-31,2%
Total ADIF	923,05	4.458,46	1.006,04	4.754,42	1.067,70	4.321,91	707,10	4.398,54	-33,8%	1,8%

(1) Datos provisionales.

(2) Inversiones efectuadas por ADIF.

Fuente: ADIF.

Tabla I.3.13. RENFE Operadora. Resultados económicos (millones de euros)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (1)
Ingresos de tráfico	1.985,90	2.360,59	2.315,89	2.347,75	2.665,42
Títulos de transporte de viajeros y mercancías	1.622,03	1.940,59	1.894,07	1.936,46	2.023,04
Convenios específicos CC.AA.	37,67	40,02	38,84	44,61	25,02
Venta de tráfico al Estado de Cercanías y Media Distancia (2)	326,20	379,98	382,98	366,68	617,36
Otros ingresos	137,60	160,04	184,92	164,49	171,48
Alquileres y cánones	23,79	26,43	24,86	20,57	16,33
Beneficios venta de inmovilizado	7,33	4,87	20,19	4,31	6,33
Otros ingresos	47,55	62,77	82,16	84,45	109,07
Convenios ADIF	46,07	47,16	42,13	39,88	29,81
Trabajos para el inmovilizado	12,86	18,81	15,58	15,28	9,95
Aplicación de subvenciones en capital	0,67	0,61	0,55	0,51	0,49
Subvención devengada Plan RR. HH. (ERE)	30,87	—	—	—	—
Total ingresos	2.155,04	2.521,24	2.501,36	2.512,75	2.837,39
Gastos					
Personal	731,60	761,76	768,47	782,97	806,81
Plan de RR. HH. (ERE)	34,22	0,84	35,08	-0,30	0,00
Energía de tracción	233,75	245,54	211,02	232,80	282,93
Energía UDT y consumo de materiales (almacén) (3)	—	—	—	—	—
Cánones y servicios ADIF (excepto energía de tracción)	334,25	439,02	450,48	448,82	487,59
Otros materiales y servicios	684,25	833,63	841,82	837,40	863,21
Efecto prorrateo IVA	—	—	—	—	—
Total gastos	2.018,07	2.280,80	2.306,87	2.301,69	2.440,54
Resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA)	136,97	240,44	194,49	211,06	396,85
Variación de provisión para reparaciones	-2,24	—	—	—	—
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	-276,38	-334,27	-352,35	-339,52	-378,37
Resultado antes de intereses e impuestos (EBIT)	-141,65	-93,83	-157,86	-128,46	18,48
Intereses del activo circulante	—	—	—	—	—
Intereses financieros estructurales	97,30	-111,24	-66,85	-109,32	-166,84
Intereses ERE	—	—	—	—	—
Resultados de ejercicios anteriores	—	27,99	30,62	2,88	5,44
Resultados extraordinarios	4,09	—	107,25	215,12	12,75
Impuesto de sociedades	—	—	—	—	—
Impuesto diferido	—	-0,18	-0,16	—	—
Resultado del ejercicio	-234,86	-177,26	-87,00	-19,78	-130,17
Compensación de pérdidas	247,66	157,43	64,28	0,00	0,00
Resultado de gestión	12,80	-19,83	-22,72	-19,78	-130,17

(1) Cifras provisionales.

Fuente: RENFE Operadora.

Tabla I.3.14. ADIF. Resultados económicos (millones de euros)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (4)
Ingresos comerciales					
Canon por utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General	128,74	217,03	249,24	250,26	289,37
Canon por utilización de las estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	56,41	68,81	69,82	67,97	73,24
Ingresos por administración de la red convencional	675,10	717,29	762,11	802,92	711,31
Actuaciones por cuenta del Estado	702,46	789,02	866,76	863,21	553,15
Otros ingresos comerciales	627,21	614,77	666,13	653,49	657,49
<i>Beneficios por venta de inmovilizado</i>	46,02	162,03	92,30	48,60	17,72
<i>Alquileres y servicios</i>	152,70	107,08	161,49	180,92	186,41
<i>Ingresos por convenios con Comunidades Autónomas</i>	—	—	—	—	—
<i>Otros</i>	428,49	345,67	412,34	423,97	453,36
Trabajos realizados por la empresa	14,57	15,54	21,58	24,17	22,94
Tasa de seguridad ferroviaria	13,30	14,89	15,09	15,40	15,92
Ingresos a distribuir de varios ejercicios	37,97	42,26	51,74	56,56	58,79
Resultados enajenaciones y otras		99,33	69,82	193,98	22,79
Exceso de provisiones		18,28	4,90	6,57	0,99
Total ingresos explotación	2.255,76	2.597,21	2.777,18	2.934,52	2.405,99
Gastos					
Personal	614,29	652,96	674,50	710,49	684,06
Plan RR.HH. (ERE) (1)	34,31	0,00	0,00		
Energía de tracción	232,95	245,93	206,19	223,51	281,43
Materiales y servicios	1.335,38	1.451,28	1.551,45	1.545,53	1.226,03
<i>Energía, usos distintos de tracción</i>	32,55	33,59	40,20	35,99	39,18
<i>Consumo de materiales</i>	66,12	59,63	69,50	69,25	68,84
<i>Servicios externos y gastos diversos</i>	555,53	594,45	601,84	606,25	582,89
<i>Actuaciones por cuenta del Estado (consumo materiales y servicios)</i>	684,18	763,61	839,92	833,45	535,12
Provisiones	-21,06	0,00	11,89	-2,98	4,58
Amortizaciones	175,83	223,71	254,60	273,61	313,68
Retiros del inmovilizado	2,30	—	3,43	1,80	—
Resultados enajenaciones y otras	-7,12	—	—	—	4,35
Efecto prorrateo IVA	—	—	—	—	—
Total gastos explotación	2.366,88	2.573,88	2.702,04	2.751,96	2.514,13
Resultado de explotación (2)	-111,12	23,33	75,13	182,56	-108,14
Ingresos financieros	176,40	182,35	103,95	78,36	112,35
Gastos financieros	161,63	213,12	111,33	120,54	211,32
Resultado financiero (3)	14,77	-30,77	-7,38	-42,18	-98,97
Resultado antes de impuestos	-96,35	-7,44	67,75	140,38	-207,11
Impuesto sobre sociedades	7,70	2,31	0,34	0,36	—
Resultado	-88,65	-5,13	68,09	140,74	-207,11

(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.

(3) Diferencia entre ingresos y gastos financieros.

(4) Datos provisionales pendientes de cierre definitivo.

Fuente: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Tabla I.3.15. RENFE Operadora. Resultados del ejercicio 2011 por áreas de actividad (millones de euros) (1)

Concepto	Dirección General de Viajeros	Mercancías y Logística	Fabricación y Mantenimiento	Dirección Corporativa	RENFE Operadora
Ingresos					
Ingresos de tráfico	1.815,35	207,69	0,00	0,00	2.023,04
Convenios específicos CC.AA.	25,02	0,00	0,00	0,00	25,02
Venta de tráfico al estado de Cercanías y M.D.	617,36	0,00	0,00	0,00	617,36
Otros ingresos	39,42	17,58	101,75	13,22	171,97
Ingresos propios	2.497,14	225,28	101,75	13,22	2.837,39
Por transferencias	5,13	1,03	510,84	104,39	
Total ingresos	2.502,27	226,31	612,59	117,61	2.837,39
Gastos					
Personal	484,19	91,33	170,54	60,74	806,80
Plan de Recursos Humanos (ERE)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Energía de tracción	234,17	48,63	0,13	0,00	282,93
Cánones y servicios ADIF (excepto energía de tracción)	427,30	48,72	2,02	9,55	487,59
Otros materiales y servicios	292,09	14,65	428,33	128,14	863,21
Gastos de explotación	1.437,75	203,33	601,02	198,43	2.440,54
Otros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gastos de transferencia	561,80	39,33	14,82	5,44	
Comunes Centro Corp. (antes de amortizado e intereses)	62,42	7,29	16,55	0,00	
Total gastos	2.061,97	249,94	632,39	203,87	2.440,54
Resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA)	440,30	-23,63	-19,81	-86,25	396,85
Variación de provisiones para reparaciones					
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	302,41	24,92	30,49	20,55	378,37
Gastos comunes Centro Corp. (amortizado y retiro inmovilizado)	14,88	1,74	3,95	0,00	
Resultado antes de intereses e impuestos (EBIT)	123,01	-50,29	-54,25	-106,81	18,48
Resultado financiero	-125,45	-19,01	-3,80	2,33	-166,84
Resultado ejercicios anteriores	1,03	1,59	2,49	0,34	5,44
Comunes Centro Corp. (financieros, anteriores y excepciones)	-24,11	-2,81	-6,39	0,00	
Impuesto de Sociedades				0,00	0,00
Resultados excepcionales	-17,90	0,00	0,00	30,65	12,75
Resultado	4,80	-64,90	-49,17	-73,50	-130,18

(1) Las cuentas se presentarán a la IGAE (pendientes de auditar).
Fuente: RENFE Operadora.

Tabla I.3.16. RENFE. Compensaciones, ayudas y otras intervenciones financieras asignadas por el Estado (millones de euros) (1)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
A. Mantenimiento de las obligaciones de servicio público (Reglamento CE 1191/69 y 1893/91)						
Transporte de viajeros de cercanías y regionales (2)	326,20	379,98	382,98	366,68	617,36	68,4%
Líneas no rentables						
Obligaciones tarifarias	—	—	—	—	—	—
Total A	326,20	379,98	382,98	366,68	617,36	68,4%
B. Normalización de cuentas (Reglamento CE 1192/69)	—	—	—	—	—	—
Total B	—	—	—	—	—	—
C. Ayudas al transporte (Reglamento CE 1107/70)	—	—	—	—	—	—
Mantenimiento de la infraestructura (art. 3.1B)	—	—	—	—	—	—
Total C	—	—	—	—	—	—
Total ingresos compensatorios (A + B + C)	326,20	379,98	382,98	366,68	617,36	68,4%
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 infraestructura (Reglamento 91/440) Directiva	—	—	—	—	—	—
F. Plan de viabilidad	247,66	157,43	64,28	0,00	0,00	—
Total (A + B + C + D + E + F)	573,86	537,41	447,26	366,68	617,36	68,4%

(1) Aportaciones del Estado conforme a los Presupuestos Generales del Estado. 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 Operadora.

Tabla I.3.16.A. RENFE. Contrato-Programa. Aportaciones del Estado (millones de euros)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011
Cercanías-Media Distancia	326,20	379,98	382,98	366,68	617,36
Compensación de pérdidas	247,66	157,43	64,28	0,00	0,00
Suma	573,86	537,41	447,26	366,68	617,36
<i>Financiación Plan Recursos Humanos</i>					
Plan Recursos Humanos	34,22	0,84	35,08	-0,30	0,00
Total aportaciones	608,08	538,25	482,34	366,38	617,36

Nota: Sólo se refiere a la aportación del Estado a RENFE Operadora, ya que ADIF empezó a operar en 1 de enero de 2005.

Fuente: Ministerio de Fomento. Contrato-Programa Estado-RENFE.

Tabla I.3.17. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Longitud total de las líneas. Año 2011 (kilómetros)

Concepto	FEVE		CC.AA. (1)		Compañías privadas		Total	
	Electrificada	Sin electrificar	Electrificada	Sin electrificar	Electrificada	Sin electrificar	Electrificada	Sin electrificar
Vía doble	83	0	286	34	32	51	401	85
Vía sencilla	256	853	329	230	0	0	585	1.083
Total	339	853	615	264	32	51	986	1.168
Total líneas	1.192		879		83		2.154	

(1) No se incluye ferrocarriles de cremallera Ribes-Nuria (13 km) y Monistrol-Montserrat (5 km).

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 I.3.18. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Parque de material motor y remolcado

Concepto	FEVE		CC.AA. (1)		Total	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011
<i>Locomotoras</i>						
Eléctricas	—	—	1	1	1	1
Diésel	39	36	12	12	51	48
Eléctricas y diésel eléctricas	17	17	11	12	28	29
Total	56	53	24	25	80	78
<i>Automotores y Unidades tren</i>						
Automotores diesel	3	10	—	—	—	10
Eléctricos	58	58	328	352	386	410
Diésel	39	37	22	22	61	59
Total	100	105	350	374	447	469
Coches (2)	61	61	185	200	246	261
Vagones (3)	1.158	1.156	247	247	1.405	1.403

(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; Cochés: 7; Vagones: 8.

(2) A partir de 2009 la C.A. de Valencia incluye los coches de viajeros en unidades de tren eléctricas (trenes indivisibles).

(3) Tren Limón-expres (Alicante) producto comercial fuera de servicio.

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 I.3.19. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Personal empleado

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
FEVE	1.961	1.972	1.924	1.873	1.858	-0,8%
Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (1)	1.256	1.294	1.309	1.305	1.299	-0,5%
Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia	1.778	1.953	1.959	1.915	1.844	-3,7%
Ferrocarriles del Gobierno Vasco	786	824	877	858	862	0,5%
Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears	202	218	228	230	227	-1,3%
Total	5.983	6.261	6.297	6.181	6.090	-1,5%

(1) Sin incluir ferrocarril cremallera Ribes-Núria, Monistrol-Montserrat, ni Ferrocarril Turístico 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 I.3.20. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Consumos energéticos de tracción

Concepto	2007		2008		2009		2010		2011	
	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	24,6	8.776,4	23,8	8.425,1	23,7	7.576,5	23,2	7.710,3	21,8	7.949,1
Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (1)	85,3	555,9	90,5	552,9	92,9	465,4	92,5	579,1	91,9	671,8
Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia	78,0	566,0	90,3	526,0	94,2	588,0	97,2	596,1	98,9	589,0
Ferrocarriles del Gobierno Vasco	36,8	—	36,5	—	37,9	—	39,6	80,0	39,2	248,1
Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears	—	3,0	—	3,3	10,7	3,5	8,9	3,2	8,8	3,1
Compañías privadas	1,4	0,5	1,6	0,5	1,2	0,3	0,7	0,2	0,9	0,1
Total	226,1	9.901,8	242,7	9.507,8	260,6	8.633,7	262,1	8.968,9	261,5	9.461,2

(1) Sin incluir ferrocarril cremallera Ribes-Núria, Monistrol-Montserrat, ni Ferrocarril Turístico 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 I.3.21. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles. Año 2011 (millones de euros) (1)

Concepto	FEVE	Generalidad de Cataluña (2)	Generalidad de Valencia	Gobierno de las Illes Balears	Gobierno Vasco	Compañías privadas	Total
Instalaciones fijas	33,03	12,80	16,75	41,01	5,80	0,08	109,47
Material motor y remolcado	11,42	54,44	113,85	30,76	72,20	0,00	282,67
Otras inversiones	8,60	6,11	1,72	2,55	4,33	0,09	23,41
Total	53,05	73,36	132,32	74,33	82,33	0,17	415,55

(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 Turístico 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 I.3.22. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Evolución del tráfico

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	I1/10
FEVE						
Viajeros (miles)	10.962	10.430	9.676	9.265	8.914	-3,8%
Viajeros-km (millones)	201,3	207,8	195,6	188,0	182,5	-2,9%
Toneladas (miles)	3.924	3.204	2.801	2.258	2.723	20,6%
Toneladas-km (millones)	459,5	429,2	339,4	377,0	384,3	1,9%
Longitud de las líneas (km)	1.194,1	1.193,8	1.193,8	1.194,1	1.192,5	-0,1%
Cataluña (1)						
Viajeros (miles)	80.559	82.711	79.788	79.988	80.688	0,9%
Viajeros-km (millones)	788,2	788	771	807	820	1,6%
Toneladas (miles)	659	633	441	627	784	25,0%
Toneladas-km (millones)	41,9	40,9	24,3	37,3	48,8	30,8%
Longitud de las líneas (km)	292,0	292,0	291,0	291,0	291,0	0,0%
Valencia						
Viajeros (miles)	70.370	72.224	71.188	72.991	71.047	-2,7%
Viajeros-km (millones)	479,0	496,0	496,0	521,0	525,0	0,8%
Longitud de las líneas (km)	249,0	244,0	250,0	250,0	250,0	0,0%
País Vasco						
Viajeros (miles)	21.224	20.898	24.638	26.518	26.494	-0,1%
Viajeros-km (millones)	297,7	285,0	283,1	287,6	278,9	-3,0%
Toneladas (miles)	173,7	183,3	174,7	243,8	196,4	-19,4%
Toneladas-km (millones)	16,5	17,4	16,6	17,9	12,4	-31,0%
Longitud de las líneas (km)	222,5	233,2	242,3	242,3	252,1	4,0%
Illes Balears (2)						
Viajeros (miles)	3.695	3.765	4.598	5.495	3.090	-43,8%
Viajeros-km (millones)	99,2	101,0	126,4	112,0	83,1	-25,8%
Longitud de las líneas (km)	77,0	77,0	85,2	85,2	85,2	0,0%
Compañías privadas						
Viajeros (miles)	1.854	1.814	1.576	1.546	1.669	8,0%
Viajeros-km (millones)	26,4	16,7	23,7	22,7	25,1	10,6%
Toneladas (miles)	1.350	1.470	884	476	267	-43,9%
Toneladas-km (millones)	51,3	55,0	38,4	23,4	8,1	-65,4%
Longitud de las líneas (km)	83,0	83,0	83,0	83,0	83,0	0,0%
Totales						
Viajeros (miles)	188.664	191.842	191.464	195.803	191.902	-2,0%
Viajeros-km (millones)	1.891,8	1.894,5	1.895,8	1.938,3	1.914,6	-1,2%
Toneladas (miles)	6.107	5.490	4.301	3.605	3.971	10,1%
Toneladas-km (millones)	569,2	542,5	418,7	455,6	453,6	-0,4%
Longitud de las líneas (km)	2.117,6	2.123,0	2.145,3	2.145,6	2.153,8	0,4%

(1) Sin incluir ferrocarril cremallera Ribes-Núria, Monistrol-Montserrat, ni Ferrocarril Turístic 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 I.3.23. FEVE. Cuenta de resultados (millones de euros)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (1)	11/10
<i>Ingresos</i>						
Del tráfico (viajeros y mercancías)	34,35	32,52	29,18	31,05	34,90	12,4%
Otros ingresos de explotación	4,63	4,46	6,48	5,33	5,42	1,7%
Ingresos financieros	2,04	0,18	0,28	0,19	0,35	86,2%
Exceso de provisiones para riesgos y gastos	—	2,70	0,86	0,10	0,53	434,5%
Total ingresos	41,02	39,86	36,80	36,67	41,21	12,4%
<i>Gastos</i>						
De personal	73,04	80,97	83,83	78,58	71,44	-9,1%
Otros gastos de explotación	41,69	46,06	42,82	46,09	48,08	4,3%
Amortizaciones	48,50	48,14	48,53	55,69	57,93	4,0%
Gastos financieros	9,59	11,42	8,22	8,18	11,16	36,4%
Previsiones	—	—	—	—	—	—
Otros ingresos y gastos extraordinarios (saldo)	-27,56	-32,53	-5,47	-5,93	0,37	106,3%
Total gastos	145,26	154,06	177,93	182,61	188,97	3,5%
Resultados antes subvención	-104,24	-114,20	-141,13	-145,94	-147,76	-1,2%
Subvención a la explotación	87,94	89,82	88,25	84,95	74,76	-12,0%
Resultado	-16,30	-24,38	-52,88	-60,99	-73,00	-19,7%

(1) Datos provisionales.
Fuente: FEVE.

Tabla I.3.24. Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña. Cuenta de resultados (millones de euros) (1)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
<i>Ingresos</i>						
Del tráfico	57,07	59,21	64,71	67,35	70,37	4,5%
Otros ingresos de explotación	11,31	13,42	8,94	9,15	10,85	18,6%
Total ingresos	68,38	72,63	73,65	76,50	81,22	6,2%
<i>Gastos</i>						
De personal	61,75	65,42	67,11	67,37	64,81	-3,8%
Otros gastos de explotación	29,73	32,59	32,73	31,86	34,20	7,3%
Amortizaciones	36,04	36,77	38,58	37,20	37,66	1,2%
Gastos financieros	0,38	0,89	0,67	1,01	1,27	25,7%
Previsiones	0,51	0,00	0,00	0,04	0,00	—
Otros ingresos y gastos (saldo)	-11,51	0,94	-4,65	-0,83	-1,20	44,6%
Total gastos	116,90	136,61	134,44	136,65	136,74	0,1%
Resultados antes subvención	-48,52	-63,98	-60,79	-60,15	-55,52	7,7%
Subvención a la explotación	53,32	52,56	60,79	58,90	54,33	-7,8%
Resultado	4,80	-11,42	0,00	-1,25	-1,19	—

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

Tabla I.3.25. Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia. Cuenta de resultados (millones de euros)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
<i>Ingresos</i>						
Del tráfico	49,41	52,35	51,61	53,19	52,80	-0,7%
Otros ingresos de explotación	4,87	4,82	6,43	5,42	5,71	5,4%
Total ingresos	54,28	57,17	58,04	58,61	58,51	-0,2%
<i>Gastos</i>						
De personal	75,77	85,35	96,03	91,97	89,23	-3,0%
Otros gastos de explotación	39,97	53,12	52,40	62,13	54,35	-12,5%
Amortizaciones	50,51	66,69	78,73	87,26	93,17	6,8%
Gastos financieros	18,50	29,43	28,68	28,52	41,80	46,6%
Previsiones	—	—	—	—	—	—
Otros ingresos y gastos (saldo)	-40,57	-29,86	-27,89	-16,27	-3,07	-81,1%
Total gastos	144,18	204,73	227,95	253,61	275,48	8,6%
Resultados antes subvención	-89,90	-147,56	-169,91	-195,00	-216,97	-11,3%
Subvención a la explotación	57,57	81,37	0,71	0,03	—	—
Resultado	-32,33	-66,19	-169,20	-194,97	-216,97	-104,7%

Fuente: C. A. de Valencia.

Tabla I.3.26. Ferrocarriles del Gobierno Vasco. Cuenta de resultados (millones de euros)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
<i>Ingresos</i>						
Del tráfico	20,88	21,43	23,39	24,35	24,68	1,4%
Otros ingresos de explotación	1,27	1,48	1,04	0,70	1,23	75,7%
Total ingresos	22,15	22,91	24,43	25,05	25,91	3,4%
<i>Gastos</i>						
De personal	32,26	34,92	38,85	39,40	38,92	-1,2%
Otros gastos de explotación	21,23	22,85	25,77	25,62	26,48	3,4%
Amortizaciones	8,68	9,53	9,68	11,30	14,37	27,2%
Gastos financieros	1,15	0,01	0,01	0,03	0,03	0,0%
Previsiones	—	—	—	—	—	—
Otros ingresos y gastos (saldo)	-1,11	0,07	0,29	3,73	0,64	-82,8%
Total gastos	62,21	67,38	74,60	80,08	80,44	0,4%
Resultado antes subvención	-40,06	-44,47	-50,17	-55,03	-54,53	0,9%
Subvención a la explotación	32,08	37,16	43,56	51,26	51,68	0,8%
Resultado	-7,98	-7,31	-6,61	-3,77	-2,85	-24,4%

Fuente: C. A. del País Vasco.

Tabla I.3.27. Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears. Cuenta de resultados (millones de euros)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
<i>Ingresos</i>						
Del tráfico (viajeros y mercancías)	4,01	4,40	4,78	4,70	4,60	-2,1%
Otros ingresos de explotación	35,76	2,90	31,26	17,43	15,11	-13,3%
Total ingresos	39,77	7,30	36,04	22,13	19,71	-10,9%
<i>Gastos</i>						
De personal	13,52	12,57	14,04	14,07	13,30	-5,5%
Otros gastos de explotación	10,06	12,84	22,64	20,01	15,08	-24,6%
Amortizaciones	14,21	14,52	27,62	28,28	29,26	3,5%
Gastos financieros	13,02	15,67	9,21	7,60	9,44	24,2%
Previsiones	—	—	—	—	—	—
Otros ingresos y gastos extraordinarios (saldo)	35,50	3,44	—	—	-0,12	—
Total gastos	86,31	59,04	73,51	69,96	66,96	-4,3%
Resultado antes subvención	-46,54	-51,74	-37,47	-47,83	-47,25	1,2%
Subvención a la explotación	32,26	36,90	40,53	28,36	28,82	1,6%
Resultado	-14,28	-14,84	3,06	-19,47	-18,43	-5,3%

Fuente: C. A. de las Illes Balears.

Gráfico I.3.1. Red de ferrocarriles a 31 de diciembre de 2011

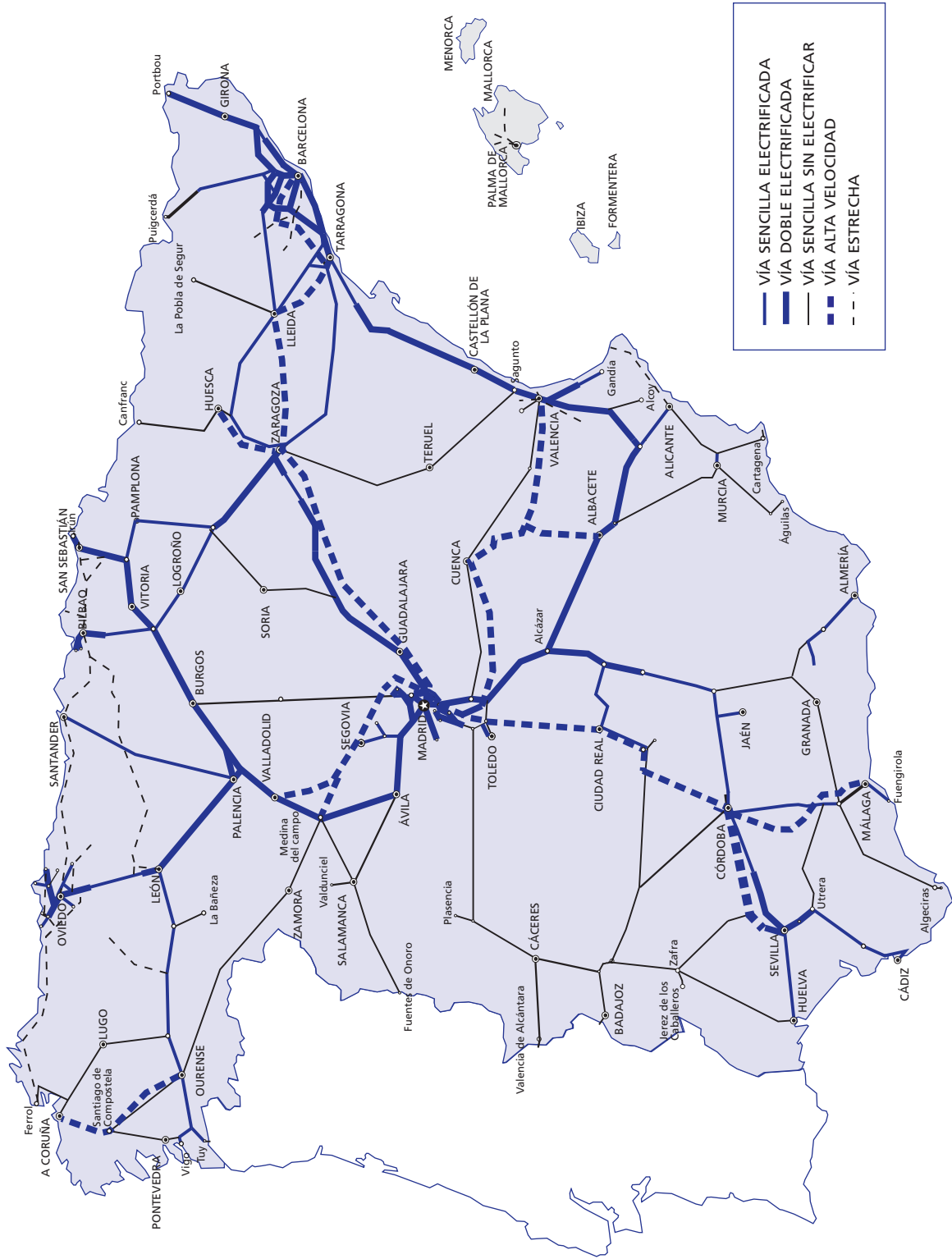
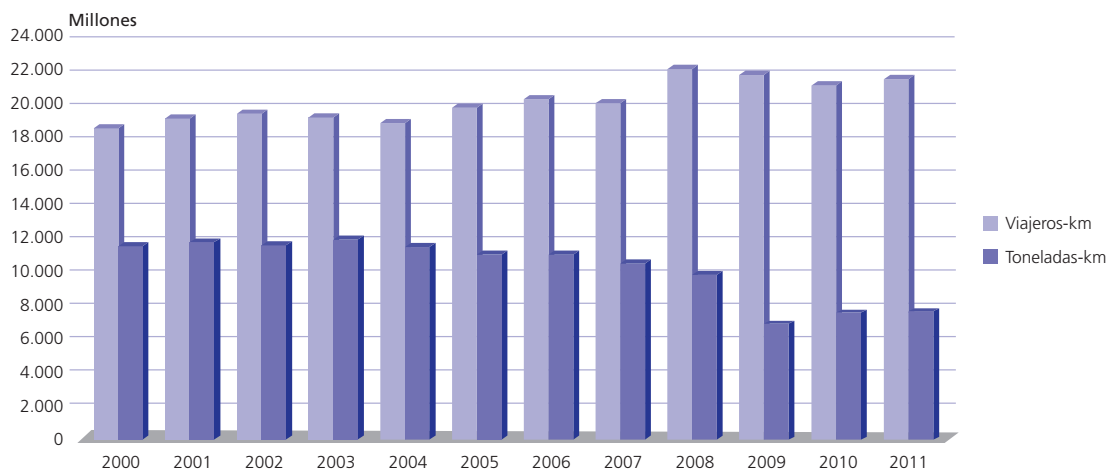
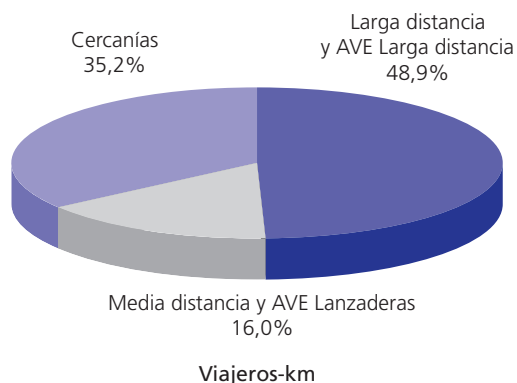


Gráfico I.3.2. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías



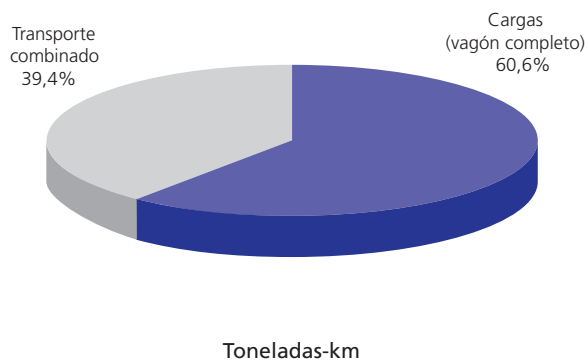
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico I.3.3. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren (año 2011)



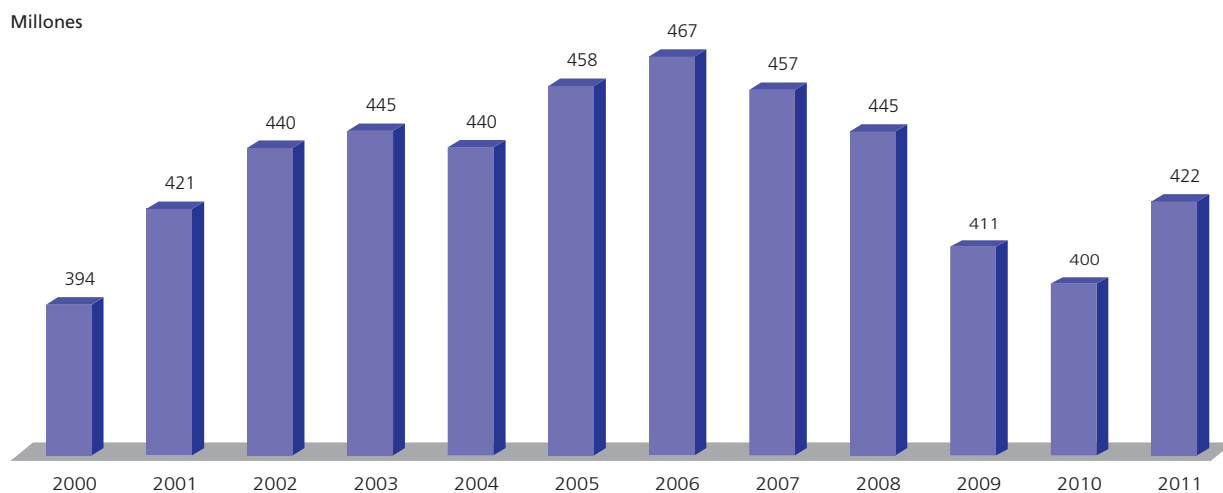
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico I.3.4. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por conceptos (año 2011)



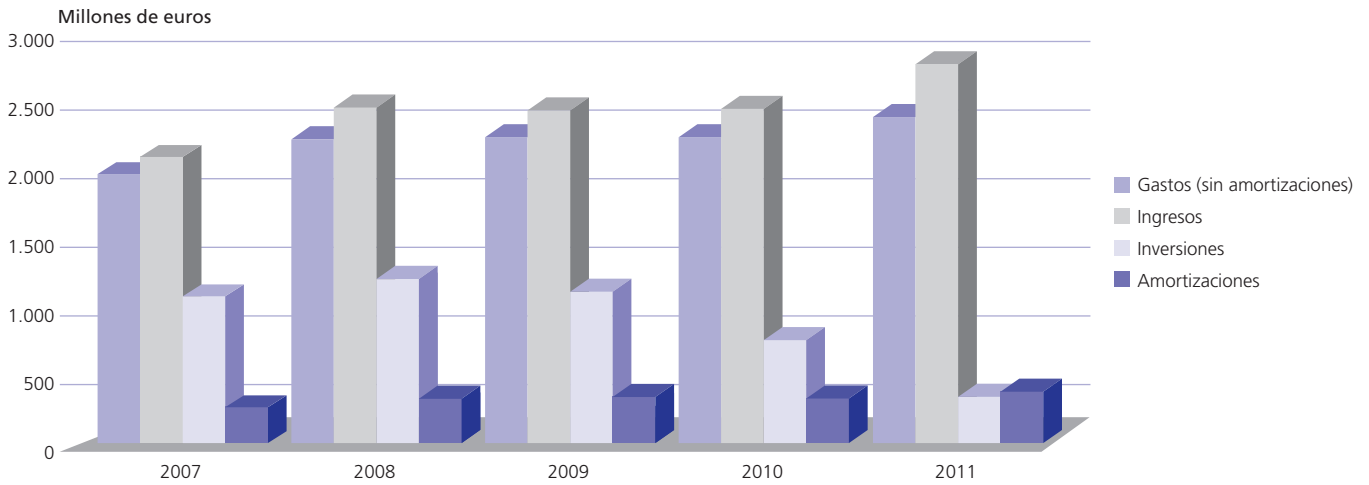
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico I.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías



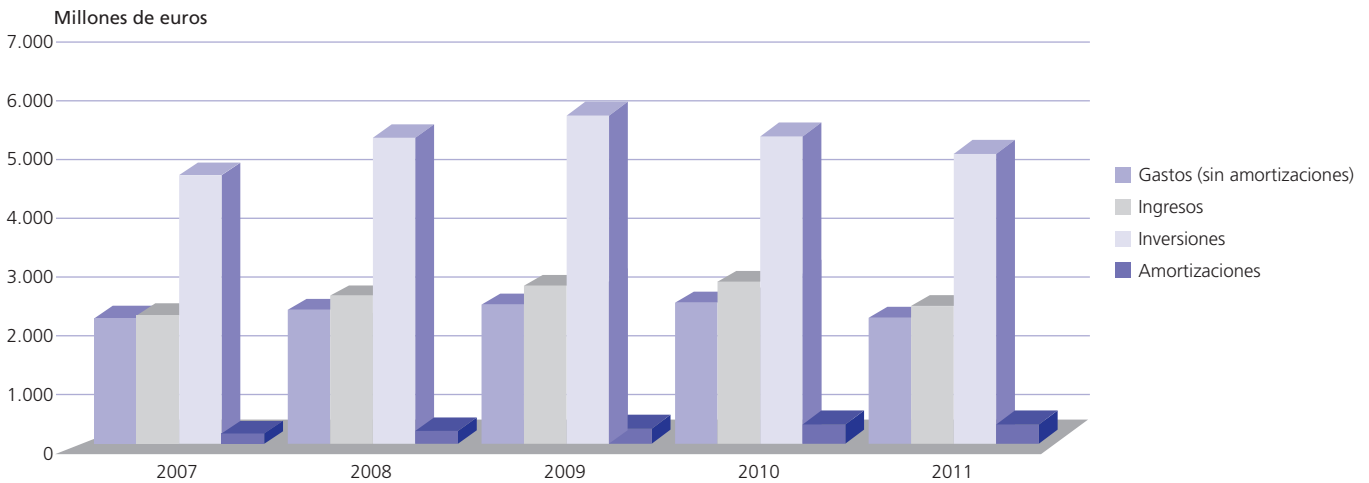
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico I.3.6. RENFE. Evolución de datos económicos



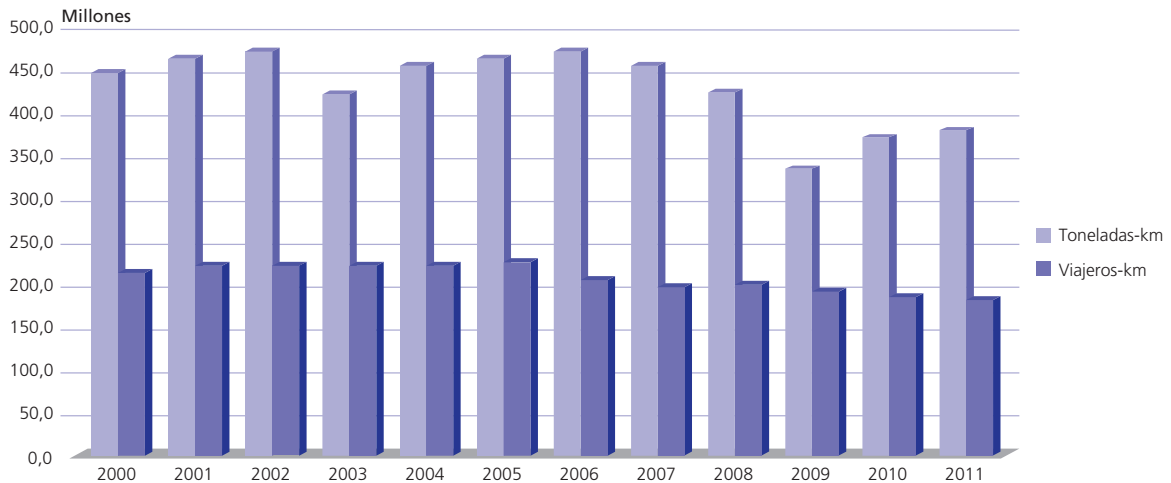
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico I.3.7. ADIF. Evolución de datos económicos



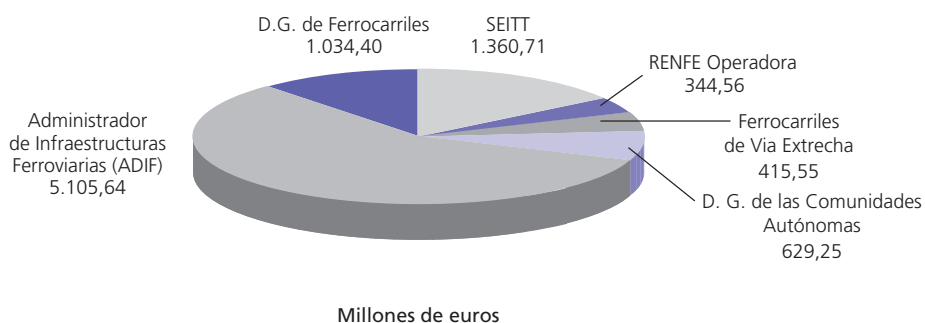
Fuente: ADIF.

Gráfico I.3.8. FEVE. Tráfico de viajeros y mercancías



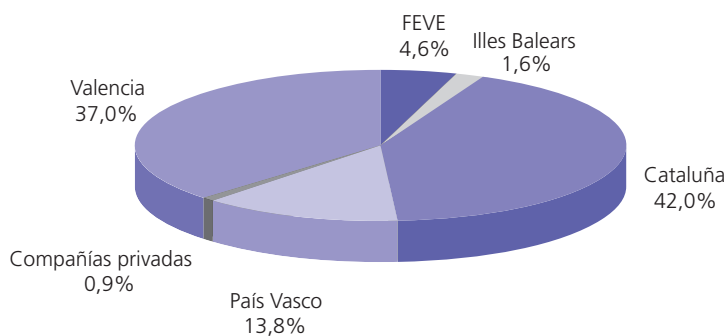
Fuente: FEVE.

Gráfico 1.3.9. Inversiones ferroviarias (año 2011)



Fuente: Dirección General de Ferrocarriles (Ministerio de Fomento), Comunidades Autónomas, RENFE Operadora, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), FEVE, Compañías de las Comunidades Autónomas y Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre (SEITT).

Gráfico 1.3.10. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Distribución del tráfico de viajeros (año 2011)



Fuente: FEVE, compañías de las Comunidades Autónomas y compañías privadas.

1.4. Transporte e infraestructuras marítimas

En el transcurso del año 2011 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 2011 una evolución positiva en su tonelaje de registro en el total de los buques de transporte. En el Registro Especial de Buques de las Islas Canarias también se han contabilizado incrementos en las GT (tonelaje bruto) registradas en dichos buques.

El tráfico portuario total de mercancías (incluido pesca, avituallamiento y tráfico local) tuvo un aumento casi el 6% en relación con el pasado año. Esta subida se materializó en los tres grandes grupos de mercancías: graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general.

En relación con las novedades acaecidas en el ámbito normativo, se apunta el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

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 2011 por el Sistema Portuario de titularidad estatal, ha alcanzado la cifra de 748,2 millones de euros, lo que ha supuesto un decremento del 29,2% en relación con la inversión efectuada en el año 2010. 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 35% 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 Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, realizó durante el año 2011 inversiones para la conservación, protección y restauración del domi-

nio público marítimo-terrestre, por un total de 120,8 millones de euros. Las inversiones se destinan 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 561,35 millones de euros lo que ha significado un incremento del 5,2% en la cifra de ingresos de explotación menos gastos, sin incluir amortizaciones. El conjunto global de ingresos ha sido de 1.088,96 millones de euros, superior en un 0,8% 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 2011 permanecían dados de alta en el Registro de Buques y Empresas Navieras (flota abanderada en España) era de 1.230 con un tonelaje de 3.016.200 GT. De estos buques, los específicos de transporte son 272 con un tonelaje de 2.598.900 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 2011 con las del año anterior, se puede comprobar que ha existido crecimiento en el tonelaje de registro de los buques destinados al transporte. En estas cifras se encuentran incluidos los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, que al concluir 2011 se situaban en 265 unidades, de estos buques, 203 unidades eran buques de transporte, alcanzando 2.569.600 GT; lo que ha significado un aumento del 1% en el tonelaje registrado.

En relación con los buques de transporte de navieras españolas bajo pabellones extranjeros en 2011, estas empresas controlaban algo más de 1.500.000 GT. Esto lleva a concluir que la flota de transporte bajo el control de las navieras españolas al finalizar el año 2011, estaba sobre 4.070.000 GT.

Durante el año 2011, se incorporaron al pabellón español 3 buques de nueva construcción, que alcanzaron alrededor de 68.000 GT, 2 buques de pasaje y un cemen-tero. Esto representa una inversión aproximada de 280 millones de euros. La edad media de la flota mercante bajo pabellón español se sitúa en 12,8 años.

Como en años precedentes, en 2011 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 128 unidades, seguido por los de 3.000 a 6.000 GT con 36 buques y los de 6.000 a 12.000 GT con 29 unidades (tabla 1.4.6).

La forma en que se ha producido la disminución de la flota en 2011, 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 78% de las GT dadas de baja durante 2011 (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 2011, el 43% del total del tonelaje lo ocupó el segmento de 5 a 9 años, seguido de los buques de 10 a 14 años con un 25%, siendo estos dos los segmentos más numerosos. A continuación se encuentran los de menos de 5 años con un 22% (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 2.539.870 GT en 2010 a 2.569.263 GT en 2011. El mayor número de empresas se concentra en las que tienen uno, 45% o dos buques, 15%, sin embargo el porcentaje mayor sobre el total de GT lo tienen las empresas con nueve buques por naviera y que suponen el 35% del total de GT (tabla 1.4.9).

En referencia a la evolución de la construcción naval, en 2011 se produjo una caída del tonelaje del 20% en las entregas, que alcanzaron 221.000 GT. De estas entregas el 67% fueron para exportación. La cartera de pedidos bajó de manera destacada durante 2011. La contratación de nuevos buques ha tenido una bajada significativa pasando de 91.000 GT a 7.000 GT; de estas toneladas contratadas el 94% corresponden a exportaciones (tabla 1.4.10).

1.4.3. Tráficos

El tráfico portuario en el año 2011 (excluido pesca, avituallamiento y tráfico local) tuvo una subida del 5,8%, lo que ha supuesto un movimiento de 443 millones de toneladas. El tráfico total a su vez alcanzó 457 millones de toneladas con un 6,0% de incremento respecto al año anterior. Esta variación se ha reflejado con crecimiento en los tres grandes grupos de mercancías: graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general.

Analizando por separado los distintos tipos de tráfico, se ha originado un crecimiento del 0,8% en graneles líquidos alcanzando 150,4 millones de toneladas que suponen un 34% del total de mercancías movidas en los puertos, y que incluyen los crudos de petróleo, productos petrolíferos refinados, gas natural y otros graneles 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 millones de toneladas, Huelva 21,7 millones de toneladas, Tarragona 18,7 millones de toneladas, Cartagena y Bilbao con 17,9 millones de toneladas en cada uno de ellos.

En graneles sólidos (carbón, mineral de hierro, grano, etc.) se produjo un aumento del 0,6%, alcanzando 79,3 millones de toneladas, que representa un 18% del total de mercancías movidas, centrándose en los productos siderometalúrgicos, abonos, materiales de construcción y

productos agroalimentarios. El primer lugar de los puertos en estos tráficos lo ocupa la Autoridad Portuaria de Gijón con 12,6 millones de toneladas, con una caída del 6% con relación al año precedente; le sigue Tarragona con 9,3 millones, que baja un 1,8% y Ferrol-San Cibrao con 8,7 millones, lo que supone un incremento del 16,8%. A continuación se sitúan Huelva con 4,5 millones, Bilbao 4 millones, Almería 3,9 millones y Cartagena 3,7 millones de toneladas.

La mercancía general creció un 11,8%, pasando de 190,8 millones de toneladas movidas en 2010 a 213,3 millones de toneladas en 2011 y que representa el 48% del total de las mercancías. Como en 2010, Valencia ocupa el primer puerto, alcanzando los 58,6 millones de toneladas, cifra superior a la del pasado año, que ha supuesto un 4,6% de incremento. Bahía de Algeciras ha continuado ocupando el segundo lugar con 52,3 millones de toneladas y una importante subida de casi el 30% respecto al año precedente. Otros puertos que han tenido movimientos destacados han sido Barcelona, 28,6 millones de toneladas y Las Palmas, 17,4 millones de toneladas. Dentro de este tráfico la mercancía convencional aumentó un 6,5% y la contenerizada, entre el tráfico de cabotaje y exterior, creció un 14%.

El tráfico de contenedores, medido en TEU (unidad de medida equivalente a 20 pies) ha logrado los 13,9 millones de unidades alcanzando 157,3 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 4,3 millones de TEU y un incremento del 2,9%, continuando con la posición de liderazgo; en segundo lugar Bahía de Algeciras con 3,6 millones de TEUs y un crecimiento del 28%, y el tercer puesto lo ocupa Barcelona, con 2 millones y un 3,5% de aumento. El resto de puertos se distancia de forma significativa de estas cifras, así Las Palmas movió 1,3 millones de TEU, Bilbao 572.800, Málaga 477.000 TEU y Santa Cruz de Tenerife 338.600 TEU. Aproximadamente el 90% del tráfico de contenedores se mueve por las Autoridades Portuarias de Valencia, Bahía de Algeciras, Barcelona, Las Palmas, Bilbao, Málaga y Santa Cruz de Tenerife.

El número de buques entrados en los puertos españoles en 2011 fue de 139.185 un 0,84% superior al del año anterior, con un tonelaje de registro bruto total (GT) de 1.879 millones de toneladas, un 7% más que en 2010. El tráfico ro-ro subió un 3,7% con un registro de 41,3 millones de toneladas. El número de pasajeros que utilizó los puertos españoles fue de 27,3 millones, lo que representa una subida del 3,5%; los automóviles en régimen de pasaje alcanzaron casi los 4 millones, un 2,1% más que el pasado año. En términos absolutos Illes Balears ha sido la Autoridad Portuaria con mayor tráfico de pasajeros, alcanzando 5,6 millones, seguida de Santa Cruz de Tenerife 4,9, Bahía de Algeciras 4,5; Barcelona 3,8 y Ceuta 1,8 millones. El movimiento de pasajeros de crucero ha sido de 8 millones, con un incremento del 11,8% sobre el pasado año; los puertos con mayor número de pasajeros de cru-

cero han sido Barcelona, Illes Balears, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas y Málaga.

En cifras absolutas los puertos que han tenido mayor tráfico total han sido Bahía de Algeciras, con 82,8 millones de toneladas, 17,9% de incremento, continuando a la cabeza como primera Autoridad Portuaria por volumen de tráfico, seguido de Valencia con 65,8 millones de toneladas, cifra que supone una subida del 2,7%; Barcelona con 43,9 millones de toneladas, crece un 0,6%, y Bilbao con 32 millones, cae un 7,7%, a continuación les siguen Tarragona con 31,9 millones de toneladas, continuando Huelva y Las Palmas con 26,8 y 25,4 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 15%. El tráfico de cabotaje, en su conjunto, tuvo una subida del 4,4% (tablas 1.4.13 y 1.4.14).

La evolución del tráfico de contenedores, ha supuesto un incremento en las toneladas transportadas del 13,6% y el número total de contenedores ha aumentado en un 12,4%. La mercancía general en contenedores, ha alcanzado el 73,8% 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 51 millones de toneladas, y un 3,9% de incremento, seguido de Bahía de Algeciras con 47,5 millones y una subida del 32,5% y Barcelona con 19,7 millones y un 3,4% de aumento sobre 2010 (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 101 millones de toneladas y 7,7 millones de TEU, lo que representa una subida del 18,4% y 16,7%, 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 3,4 millones de TEU, seguida de Valencia con 2,2 millones, Las Palmas 839.000 TEU y Barcelona 657.000 TEU.

1.4.4. Sociedad de salvamento y seguridad marítima

• Intervención en emergencias marítimas

a) Emergencias atendidas

A lo largo del año 2011 se han atendido un total de 5.576 actuaciones entre:

- **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.

- **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.
- **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.
- **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.

b) Buques involucrados

En las emergencias se han visto involucrados un total de 3.885 buques que se pueden clasificar de acuerdo con la tipología siguiente: mercantes 563 (14%); pesqueros 625 (16%); recreo 2.086 (54%) y otros (pontonas, artefactos flotantes, «pateras», etc.) 611 (16%).

c) Personas involucradas

El total de personas involucradas en las actuaciones relacionadas con el total de emergencias fue de 13.292, con los siguientes resultados: rescatados 4.574, Asistidos 8.305; Evacuados 218; muertos 122, desaparecidos 73.

• Control de tráfico marítimo

El número total de buques identificados por los Centros de Salvamento Marítimo durante el año 2011 ha sido de 320.630 de los cuales 154.660 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 aproximaciones y alejamientos de los puertos españoles.

• Radioavisos náuticos

Durante el año 2011 se han gestionado la recepción, análisis, redacción y distribución de 2.051 **radioavisos** sobre seguridad marítima, para su transmisión por las estaciones radiocosteras y las estaciones NAVTEX. Del total de radioavisos, por modo de divulgación, corresponden 1.162 (57%) a Costeros y 889 (43%) a Locales.

Tabla I.4.1. Evolución de los principales parámetros técnicos de los puertos

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (1)
<i>Superficie de agua (millones m²)</i>					
(Dársenas, accesos, fondeaderos)	1.777,7	2.015,8	2.026,7	2.026,7	2.026,7
Total superficie de agua	1.777,7	2.015,8	2.026,7	2.026,7	2.026,7
<i>Superficie de tierra (millones m²)</i>					
Almacenes	28,5	32,1	33,5	33,5	33,5
Viales y otros	53,8	49,9	48,9	48,9	48,9
Total superficie de tierra	82,3	82,0	82,4	82,4	82,4
<i>Longitud de los muelles (miles de metros)</i>					
Calado > 4 m	252,1	282,1	286,4	286,4	286,4
Calado < 4 m	69,3	59,7	56,2	56,2	56,2
Total longitud de los muelles	321,4	341,8	342,6	342,6	342,6

(1) Cifras Provisionales.

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

Tabla I.4.2. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo (millones de euros)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (1)	11/10
Autoridades Portuarias	1.099,39	1.321,90	1.144,24	1.056,75	748,22	-29,2%
Puertos Menores de CC.AA.	157,80	199,60	199,54	187,71	122,84	-34,6%
<i>Otras Inversiones</i>						
D. G. Marina Mercante (Prog. 514A)	10,01	9,67	7,14	8,25	5,50	-33,3%
Sociedad Estatal Salvamento y Seguridad Marítima	196,28	104,67	78,43	60,68	26,02	-57,1%
Total	1.463,48	1.635,84	1.429,35	1.313,39	902,58	-31,3%

(1) Cifras Provisionales.

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

Tabla I.4.3. Estructura de los ingresos y gastos de explotación de los puertos españoles (millones de euros)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (1)	11/10
<i>Ingresos de explotación</i>						
A. Tasas portuarias	942,05	974,38	903,26	925,40	898,86	-2,9%
a) Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario	192,25	244,12	263,16	261,26	249,81	-4,4%
b) Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias	502,97	564,42	521,78	539,98	518,55	-4,0%
1. Tasa del buque	174,06	198,51	189,74	191,02	181,11	-5,2%
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo	10,37	11,34	10,92	11,72	8,41	-28,2%
3. Tasa del pasaje	54,07	64,20	64,78	66,68	65,38	-1,9%
4. Tasa de la mercancía	257,07	282,81	249,12	262,90	255,36	-2,9%
5. Tasa de la pesca fresca	7,40	7,56	7,22	7,66	6,39	-16,6%
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito					1,90	
c) Tasa de actividad	84,70	101,59	109,69	115,26	121,25	5,2%
d) Tasas de ayudas a la navegación	162,13	64,25	8,63	8,89	9,24	3,9%
B. Otros ingresos de negocio	64,48	70,66	70,77	76,02	94,63	24,5%
Otros ingresos	26,73	97,58	113,13	78,49	95,47	21,6%
Total ingresos de explotación	1.033,26	1.142,62	1.087,16	1.079,91	1.088,96	0,8%
<i>Gastos de explotación</i>						
Personal	236,97	252,55	268,94	268,00	260,11	-2,9%
Compras	—	—	—	—	—	—
Conservación y otros gastos	215,48	260,98	286,85	278,29	267,50	-3,9%
Transferencias corrientes						
Total gastos (2)	452,45	513,53	555,79	546,29	527,61	-3,4%
Resultados (3)	580,81	629,09	531,36	533,62	561,35	5,2%

(1) Datos provisionales. La ley 33/2010 ha estructurado las tasas portuarias, creándose la tasa por utilización especial de la zona de tránsito.

(2) Sin amortizaciones.

(3) Sin resultados excepcionales:

	2010	2011
Amortizaciones	335,31	359,20
Resultado de explotación	198,31	202,15

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

Tabla I.4.4. Evolución de la flota de transporte abanderada en España (1)

Clase de buque	2007		2008		2009		2010		2011	
	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)
<i>Transporte</i>										
Granelero							1	0,7	1	0,7
Portacontenedor puro	18	190,8	19	232,1	12	121,5	8	60,5	6	36,8
Portacontenedor/carga rodada	18	205,9	15	150,2	12	118,8	11	151,6	10	148,4
Carga convencional	18	90,4	19	71,5	20	69,7	21	70,2	21	70,2
Cementerero	9	26,4	9	26,4	9	26,4	7	21,5	6	26,1
Frigorífico	11	25,6	10	23,0	10	23,0	8	19,7	8	19,7
Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto)	154	481,5	151	498,5	156	508,0	151	441,4	158	523,6
Hidroala	—	—	0	0,0	0	0,0	1	0,2	1	0,2
Hidro-reactor	2	0,8	2	0,8	2	0,8	2	0,8	4	1,7
Tanque de crudo	5	338,7	5	338,7	6	351,6	6	351,6	6	351,6
Tanque de productos	14	149,2	14	148,6	14	146,8	14	146,8	14	146,8
Gasero	11	749,5	11	749,5	11	749,5	14	1.082,2	12	1.074,7
Quimiquero	9	103,8	7	79,9	8	91,2	9	93,8	6	61,8
Transporte de automóviles	10	136,7	8	105,0	8	105,0	8	105,0	8	105,0
Multipropósito	6	15,9	7	19,7	8	23,2	9	28,6	9	31,4
Carga pesada	1	6,6	1	6,6	0	0,0	0	0,0	—	—
Sin clasificar	1	0,1	1	0,1	1	0,1	2	0,3	2	0,3
Total transporte	287	2.521,9	279	2.450,6	277	2.335,6	272	2.574,9	272	2.598,9
<i>Especiales y de puerto</i>										
Gabarra	203	58,1	205	60,4	199	48,2	199	48,3	198	47,8
Remolcadores	235	59,3	235	60,7	238	64,2	235	63,0	227	61,3
Ganguil	153	65,3	151	65,0	150	64,7	149	64,1	143	61,8
Aljibe	22	3,3	22	3,3	23	3,4	22	3,3	22	3,3
Antipolución/limpieza	1	0,5	20	22,7	24	24,9	26	25,8	28	27,9
Excursiones	17	2,8	17	2,8	14	2,2	14	2,2	14	2,2
Otros especiales	333	263,5	320	242,7	319	255,6	323	244,6	326	213,0
Total especiales y de puerto	964	452,7	970	457,6	967	463,2	968	451,1	958	417,3
Total general	1.251	2.974,6	1.249	2.908,2	1.244	2.798,8	1.240	3.026,0	1.230	3.016,2

(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 I.4.5. Flota de transporte española. Registro especial de las Islas Canarias (1)

Clase de buque	2007		2008		2009		2010		2011	
	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)
<i>Transporte</i>										
Granelero							1	1,0	1	0,7
Portacontenedor puro	18	190,8	19	232,1	12	121,5	8	60,5	6	36,8
Portacontenedor/carga rodada	18	205,9	15	150,2	12	118,8	11	151,6	10	148,4
Carga convencional	15	88,8	16	70,0	15	67,6	15	67,6	15	67,6
Cementerero	9	26,4	9	26,4	9	26,4	7	21,5	6	26,1
Frigorífico	8	23,2	7	20,6	7	20,6	5	17,3	5	17,3
Pasaje de crucero	48	12,3	49	12,2	52	13,0	53	12,2	56	12,7
Pasaje/carga rodada	52	455,4	48	472,5	46	480,3	40	414,7	44	496,3
Mixto carga/pasaje	1	3,5	1	3,5	1	3,5	1	3,5	1	3,5
Hidroala	—	—	0	0,0	0	0,0	1	0,2	1	0,2
Hidro-reactor	2	0,8	2	0,8	2	0,8	2	0,8	4	1,7
Tanque de crudos	5	338,7	5	338,7	5	338,7	5	338,7	5	338,7
Tanque de productos	14	149,2	13	145,7	12	141,3	14	146,8	14	146,8
Gasero	11	749,5	11	749,5	11	749,5	14	1.082,2	12	1.074,7
Quimiquero	9	103,8	7	79,9	8	91,2	9	94,0	6	61,8
Transporte de Automóviles	10	136,7	8	105,0	8	105,0	8	105,0	8	105,0
Carga pesada	1	6,6	0	0,0	0	0,0				
Multipropósito	6	15,9	7	19,7	8	23,2	9	28,6	9	31,4
Sin clasificar	—	—	0	0,0	0	0,0				
Total transporte	227	2.507,4	217	2.426,5	208	2.301,3	203	2.546,1	203	2.569,6
<i>Especiales y de puerto</i>										
Remolcador	18	9,5	23	10,8	30	13,7	28	12,0	23	9,9
Otros especiales	21	76,7	29	82,6	33	85,6	44	98,0	39	62,7
Total especiales	39	86,2	52	93,4	63	99,3	72	110,0	62	72,6
Total general	266	2.593,6	269	2.519,9	271	2.400,6	275	2.656,1	265	2.642,2

(1) Buques mayores de 100 GT.

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

Tabla I.4.6. Número de buques de la flota de transporte abanderada en España distribuidos según tamaño de GT (a 31-12-2011) (1)

Clase de buque	100	500	1.000	3.000	6.000	12.000	20.000	30.000	50.000	75.000	100.000	150.000	Total
	a 500	a 1.000	a 3.000	a 6.000	a 12.000	a 20.000	a 30.000	a 50.000	a 75.000	a 100.000	a 150.000	a 300.000	
<i>Transporte</i>													
Granelero	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Portacontenedor puro	0	0	1	0	5	0	0	0	0	0	0	0	6
Portacontenedor/carga rodada	0	1	0	2	3	1	1	2	0	0	0	0	10
Carga convencional	6	0	7	7	0	0	1	0	0	0	0	0	21
Cementerio	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	6
Frigorífico	2	1	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	8
Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto)	112	4	4	10	12	8	8	0	0	0	0	0	158
Pasaje/Contenedor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Hidroala	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Hidro-reactor	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
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	0	0	1	0	0	0	0	8	3	0	12
Quimiquero	0	0	1	0	4	1	0	0	0	0	0	0	6
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	3	5	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	128	7	26	36	29	17	11	2	0	13	3	0	272
<i>Especiales y de puerto</i>													
Gabarra	180	13	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	198
Remolcador	215	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	227
Ganguil	123	19	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	143
Aljibe	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
Salvamento, antipolución, incendios	10	9	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	28
Excursiones	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
Otros especiales	242	33	37	12	1	1	0	0	0	0	0	0	326
Total especiales y de puerto	806	86	48	15	1	2	0	0	0	0	0	0	958
Total general	934	93	74	51	30	19	11	2	0	13	3	0	1.230

(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 I.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	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	6	2,0	59	18,0	37	185,0	1	0,0	—	—	103	205,00
2011 (1)	3	6,6	40	16,3	37	107,8	4	6,8	—	—	84	137,52

(*) Buques mayores de 100 GT.

(1) Cifras provisionales.

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

Tabla I.4.8. Distribución por edades de la flota de transporte abanderada en España (a 31-12-2011) (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)
<i>Transporte</i>																
Granelero	0		0		0		0		0		1	0,7	0		1	0,7
Portacontenedor puro	0		2	14,7	0		1	7,4	0		3	14,6	0		6	36,8
Portacontenedor/carga rodada	3	73,2	2	22,4	2	43,7	0		0		3	9,1	0		10	148,4
Carga convencional	5	14,5	0		3	35,0	4	12,6	1	3,3	8	4,7	0		21	70,2
Cementerero	1	8,3	0		0		0		0		5	17,8	0		6	26,1
Frigorífico	0		0		1	7,2	0		2	6,9	5	5,6	0		8	19,7
Pasaje de crucero	14	2,4	20	3,8	34	5,5	10	1,5	8	1,5	25	8,2	0		111	22,8
Pasaje/Carga rodada	5	123,7	12	91,6	15	154,0	10	90,3	1	19,6	2	17,9	0		45	497,2
Mixto carga /pasaje	0		0		0		0		1	3,5	1	0,2	0		2	3,6
Hidroala	0		0		0		0		0		1		0		1	0,2
Hidro-reactor	0		0		0		0		4	1,7	0		0		4	1,7
Tanque de crudo	0		2	87,5	3	251,2	0		0		1	12,9	0		6	351,6
Tanque de productos	3	8,2	9	128,2	0		2	10,4	0		0		0		14	146,8
Gasero	3	332,8	8	651,1	1	90,8	0		0		0		0		12	1.074,7
Quimiquero	2	13,9	3	36,5	1	11,4	0		0		0		0		6	61,8
Transporte de automóviles	0		4	61,1	3	40,0	0		0		1	3,9	0		8	105,0
Carga pesada	0		0		0		0		0		0		0		0	0,0
Multipropósito	2	7,6	2	9,5	2	6,0	2	8,2	0		1	0,1	0		9	31,4
Sin clasificar	0		0		1	0,2	0		0		1	0,1	0		2	0,3
Total transporte	38	584,5	64	1.106,5	66	645,0	29	130,5	17	36,4	58	95,9	0	0,0	272	2.599,0
<i>Especiales y de puerto</i>																
Gabarra	0		1	3,9	1	0,7	1	0,4	0		194	42,6	1	0,2	198	47,8
Remolcadores	29	12,9	29	9,9	23	7,4	17	5,6	4	1,0	125	24,5			227	61,3
Ganguil	4	2,6	3	1,9	0		0		2	0,7	134	56,6	0		143	61,8
Aljibe	1	0,1	1	0,2	0		0		0		20	3,0	0		22	3,3
Antipolución/limpieza	13	9,2	6	12,2	0		0		1	1,5	7	4,6	1	0,4	28	27,9
Excursiones	1	0,1	1	0,1	0		1	0,2	3	0,4	8	1,4	0		14	2,2
Otros especiales	18	17,5	33	36,1	14	18,7	7	7,8	6	1,5	241	128,1	7	3,3	326	213,0
Total especiales y de puerto	66	42,4	74	64,3	38	26,8	26	13,9	16	5,2	729	260,8	9	3,9	958	417,3
Total general	104	626,9	138	1.170,8	104	671,9	55	144,4	33	41,6	787	356,6	9	3,9	1.230	3.016,3

(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 I.4.9. Distribución de la flota según el número de buques por naviera (a 31-12-2011)

Número de buques por naviera	Número de empresas	Porcentaje sobre total de empresas	Total GT	Porcentaje sobre total de GT
1	18	45,0	65.227	2,5
2	6	15,0	165.046	6,4
3	6	15,0	88.140	3,4
4	0	0,0	0	0,0
5	0	0,0	0	0,0
6	2	5,0	644.009	25,1
7	2	5,0	96.876	3,8
8	0	0,0	0	0,0
9	2	5,0	895.480	34,9
10 a 15	3	7,5	270.055	10,5
Más de 15	1	2,5	344.430	13,4
Total	40	100,00	2.569.263	100,00

Fuente: ANAVE.

Tabla I.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
2011	221	67	111	175	140	7	94

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

Tabla I.4.11. Tráfico portuario

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (1)	11/10
Buques entrados en puerto						
Número total (miles)	130,21	121,71	113,72	121,45	139,19	14,6%
Arqueo total (millones GT)	1.604,38	1.640,84	1.619,34	1.746,94	1.878,70	7,5%
Número de buques extranjeros (miles)	66,07	65,81	66,56	77,80	76,21	-2,0%
Arqueo buques extranjeros (millones GT)	1.095,93	1.147,27	1.158,12	1.321,04	1.417,38	7,3%
Tráfico de pasajeros (millones) (2)						
Cabotaje	16,79	15,80	14,68	14,60	14,96	2,5%
Exterior	4,46	4,52	4,59	4,60	4,32	-6,1%
De crucero	5,03	5,88	6,06	7,18	8,00	11,4%
Tráfico de mercancías (millones t) (3)						
<i>Según tipo de navegación</i>						
Cabotaje	91,35	86,01	76,66	80,72	81,62	1,1%
Exterior	376,42	372,81	322,41	337,66	361,30	7,0%
<i>Según operación</i>						
Embarcadas	140,70	146,90	132,51	144,67	162,19	12,1%
Desembarcadas	327,07	311,92	266,56	273,71	280,27	2,4%
Transbordadas	0,21	0,23	0,17	0,35	0,46	31,4%
<i>Según presentación de la mercancía</i>						
Graneles líquidos	150,10	153,96	143,53	149,22	150,40	0,8%
Graneles sólidos	116,86	101,35	79,13	78,74	79,25	0,6%
Mercancía general	200,70	203,74	176,58	190,80	213,26	11,8%
<i>Según tipos de productos (4)</i>						
Petróleo crudo	57,43	59,97	52,87	56,92	53,54	-5,9%
Carbón	34,37	29,79	23,84	20,56	23,97	16,6%
Cementos y clinker	23,32	14,60	9,74	7,44	6,66	-10,5%
Fuel	21,56	21,64	19,14	20,66	25,35	22,7%
Gasóleo	20,91	19,52	18,91	17,72	18,09	2,1%
Productos siderúrgicos	18,92	17,38	11,99	13,98	14,77	5,7%
Gas natural	18,38	21,83	20,01	20,63	16,67	-19,2%
Cereales y harina	13,44	13,11	13,00	10,13	11,52	13,7%
Gasolina	10,33	10,38	10,94	10,17	11,36	11,7%
Mineral de hierro	7,12	7,19	4,75	6,67	6,25	-6,3%
Otros productos	242,20	243,64	214,05	233,85	254,74	8,9%

(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 2011 (1)

Puertos	Buques entrados		Pasajeros embarcados y desembarcados (2)	Mercancías cargadas y descargadas (toneladas) (3)
	Número	GT		
A Coruña	1.228	15.415.552	128.563	11.344.673
Alicante	895	12.865.465	333.532	2.237.454
Almería	1.613	24.734.346	926.699	4.530.308
Avilés	861	5.363.515	0	5.065.063
Bahía de Algeciras	28.604	329.892.313	4.445.503	76.883.782
Bahía de Cádiz	1.562	29.488.062	394.337	3.981.862
Illes Balears	27.223	167.364.007	5.634.172	11.199.791
Barcelona	7.985	265.425.549	3.801.617	42.777.591
Bilbao	2.990	41.669.327	152.201	31.727.968
Cartagena	1.414	28.307.002	88.081	22.655.917
Castellón	1.450	16.412.032	586	13.076.172
Ceuta	13.023	66.056.912	1.812.268	2.027.713
Ferrol-San Cibrao	1.072	14.259.808	9.423	12.051.003
Gijón	1.065	17.663.646	57.086	15.077.432
Huelva	1.981	29.136.617	29.781	26.645.342
Las Palmas	11.445	216.936.981	1.670.064	22.856.877
Málaga	2.039	49.447.848	942.214	5.332.841
Marín y Ría de Pontevedra	634	3.633.773	0	1.812.424
Melilla	1.357	18.752.338	642.020	864.282
Motril	551	6.008.666	75.886	2.063.568
Pasajes	963	6.236.896	0	3.195.804
Santa Cruz de Tenerife	14.654	208.782.893	4.930.668	13.834.454
Santander	1.400	20.869.148	219.202	5.071.554
Sevilla	1.205	5.680.243	16.058	4.598.867
Tarragona	2.959	43.355.982	812	31.748.489
Valencia	6.878	200.276.162	716.443	65.475.696
Vigo	1.905	33.248.180	253.637	3.968.907
Vilagarcía	229	1.415.265	3.126	811.197
Total	139.185	1.878.698.528	27.283.979	442.917.031

(1) Cifras provisionales.

(2) Incluye tráfico de cabotaje, exterior y cruceros. No incluye tráfico de bahía.

(3) Comprende el tráfico de cabotaje y exterior; no incluye el tráfico de avituallamiento, pesca y tráfico local.

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

Tabla I.4.13. Tráfico exterior según presentación de la mercancía (toneladas). Año 2011 (1)

Mercancía y puertos	Cargadas	Descargadas	Total
Granales líquidos			
Bahía de Algeciras	4.056.873	14.261.099	18.317.972
Bilbao	2.983.300	13.537.795	16.521.095
Tarragona	2.980.131	12.611.177	15.591.308
Cartagena	700.218	14.196.365	14.896.583
Huelva	4.185.800	13.636.924	17.822.724
Resto Autoridades Portuarias	4.392.320	32.473.748	36.866.068
Total granales líquidos	19.298.642	100.717.108	120.015.750
Granales sólidos			
Gijón	806.054	10.945.978	11.752.032
Tarragona	938.124	7.001.688	7.939.812
Ferrol-San Cibrao	786.151	7.484.405	8.270.556
Huelva	795.479	3.287.557	4.083.036
Bilbao	772.289	2.946.859	3.719.148
Resto Autoridades Portuarias	7.720.072	26.426.837	34.146.909
Total granales sólidos	11.818.169	58.093.324	69.911.493
Mercancía general			
Valencia	27.958.857	24.991.571	52.950.428
Bahía de Algeciras	23.930.012	23.536.387	47.466.399
Barcelona	12.783.080	10.345.814	23.128.894
Las Palmas	5.740.413	6.059.109	11.799.522
Bilbao	5.119.262	4.424.851	9.544.113
Resto Autoridades Portuarias	15.548.360	10.473.988	26.022.348
Total mercancía general	91.079.984	79.831.720	170.911.704
TOTAL			
Valencia	28.633.298	30.472.223	59.105.521
Bahía de Algeciras	27.989.835	39.270.220	67.260.055
Barcelona	14.270.140	21.361.943	35.632.083
Bilbao	8.874.851	20.909.505	29.784.356
Tarragona	5.331.903	21.365.569	26.697.472
Resto Autoridades Portuarias	37.096.768	105.262.692	142.359.460
Total general	122.196.795	238.642.152	360.838.947

(1) Cifras provisionales.

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

Tabla I.4.14. Tráfico de cabotaje según presentación de la mercancía (toneladas). Año 2011 (1)

Mercancía y puertos	Cargadas	Descargadas	Total
Graneles líquidos			
Bahía de Algeciras	3.059.401	1.367.533	4.426.934
Huelva	2.383.128	1.483.461	3.866.589
Santa Cruz de Tenerife	2.149.589	1.861.175	4.010.764
Tarragona	1.992.431	1.142.479	3.134.910
Las Palmas	51.864	2.863.783	2.915.647
Resto Autoridades Portuarias	4.760.703	6.952.073	11.712.776
Total graneles líquidos	14.397.116	15.670.504	30.067.620
Graneles sólidos			
Tarragona	1.286.025	60.262	1.346.287
Illes Balears	31.797	1.379.015	1.410.812
Gijón	605.273	216.320	821.593
A Coruña	103.347	332.347	435.694
Ferrol-San Cibrao	386.487	28.705	415.192
Resto Autoridades Portuarias	2.063.500	2.840.572	4.904.072
Total graneles sólidos	4.476.429	4.857.221	9.333.650
Mercancía general			
Illes Balears	2.784.741	5.156.018	7.940.759
Barcelona	3.521.533	1.895.180	5.416.713
Las Palmas	2.086.649	3.367.277	5.453.926
Santa Cruz de Tenerife	2.243.943	3.267.914	5.511.857
Valencia	3.463.528	2.157.270	5.620.798
Resto Autoridades Portuarias	7.016.385	5.254.945	12.271.330
Total mercancía general	21.116.779	21.098.604	42.215.383
Total			
Illes Balears	2.816.538	7.462.029	10.278.567
Santa Cruz de Tenerife	4.470.419	5.522.156	9.992.575
Bahía de Algeciras	5.557.833	3.742.473	9.300.306
Las Palmas	2.141.763	6.413.692	8.555.455
Barcelona	3.770.051	3.364.536	7.134.587
Resto Autoridades Portuarias	21.233.720	15.121.443	36.355.163
Total general	39.990.324	41.626.329	81.616.653

(1) Cifras provisionales.

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

Tabla I.4.15. Número de contenedores de 20 pies y mayores movidos y toneladas transportadas en los puertos españoles. Año 2011 (1)

Tráfico	Número total de contenedores	Número de contenedores en TEUS	Mercancías en contenedores (toneladas)
<i>Cabotaje</i>			
Cargados	634.739	1.028.693	9.185.593
Descargados	648.569	1.054.244	9.216.585
Total cabotaje	1.283.308	2.082.937	18.402.178
<i>Exterior</i>			
Cargados	3.861.241	5.854.333	73.521.330
Descargados	3.917.882	5.941.589	65.364.711
Total exterior	7.779.123	11.795.922	138.886.041
Total			
Cargados	4.495.980	6.883.026	82.706.923
Descargados	4.566.451	6.995.833	74.581.296
Transbordados	2.070	3.171	34.603
Total general	9.064.501	13.882.030	157.322.822

(1) Cifras provisionales.

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

Tabla I.4.16. Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores (cabotaje y exterior)

Puertos	Número de contenedores (total)					
	2007	2008	2009	2010	2011 (1)	11/10
Bahía de Algeciras	2.264.369	2.190.090	1.974.389	1.793.665	2.342.796	30,6%
Valencia	2.060.441	2.443.260	2.430.204	2.776.910	2.891.458	4,1%
Barcelona	1.655.245	1.631.570	1.140.809	1.233.307	1.269.229	2,9%
Las Palmas	893.421	899.993	675.560	746.398	878.635	17,7%
Bilbao	352.416	356.181	274.567	325.234	351.763	8,2%
Santa Cruz de Tenerife	314.891	252.675	214.133	215.615	199.526	-7,5%
Vigo	141.392	140.891	110.496	124.022	124.870	0,7%
Illes Balears	111.889	99.271	70.943	44.092	36.839	-16,4%
Alicante	111.232	92.266	76.319	88.400	99.947	13,1%
Resto de los puertos	787.342	678.237	782.417	716.796	869.438	21,3%
Total	8.692.638	8.784.434	7.749.837	8.064.439	9.064.501	12,4%

Puertos	Número de contenedores (EN TEUS)					
	2007	2008	2009	2010	2011 (1)	11/10
Bahía de Algeciras	3.420.533	3.327.616	3.043.268	2.816.556	3.602.631	27,9%
Valencia	3.042.665	3.602.112	3.653.890	4.206.937	4.327.371	2,9%
Barcelona	2.610.100	2.569.549	1.800.214	1.945.734	2.013.967	3,5%
Las Palmas	1.317.320	1.312.120	1.007.207	1.117.765	1.287.389	15,2%
Bilbao	554.558	557.345	443.464	531.456	572.784	7,8%
Santa Cruz de Tenerife	486.697	397.788	346.254	357.472	338.622	-5,3%
Vigo	244.065	247.873	193.921	213.123	212.120	-0,5%
Illes Balears	194.271	176.186	127.935	78.425	67.210	-14,3%
Alicante	179.259	150.827	132.059	147.674	154.257	4,5%
Resto de los puertos	1.139.411	993.508	1.001.086	1.114.231	1.305.679	17,2%
Total	13.188.879	13.334.924	11.749.298	12.529.373	13.882.030	10,8%

Puertos	miles de toneladas					
	2007	2008	2009	2010	2011 (1)	11/10
Bahía de Algeciras	42.468	42.795	37.880	36.064	47.446	31,6%
Valencia	32.527	41.124	42.482	49.030	50.903	3,8%
Barcelona	25.417	25.156	17.625	19.187	19.713	2,7%
Las Palmas	14.796	14.816	11.034	12.368	14.001	13,2%
Bilbao	5.920	6.139	4.757	5.696	6.080	6,7%
Santa Cruz de Tenerife	3.770	3.046	2.787	2.857	2.637	-7,7%
Vigo	2.431	2.365	1.969	2.213	2.314	4,6%
Illes Balears	1.029	738	602	500	354	-29,2%
Alicante	1.269	1.045	958	1.144	1.276	11,5%
Resto de los puertos	9.812	8.179	7.834	9.377	12.599	34,4%
Total	139.439	145.403	127.928	138.436	157.323	13,6%

(1) Cifras provisionales.

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

Tabla I.4.17. Mercancía general transportada en contenedores de 20 pies y mayores. Año 2011 (cabotaje y exterior) (1)

Puertos	Total (toneladas) (2) (3)	En contenedores (toneladas) (2)	En contenedores sobre total
Valencia	58.571.226	50.902.566	86,91%
Bahía de Algeciras	52.279.743	47.446.337	90,75%
Barcelona	28.545.900	19.712.796	69,06%
Las Palmas	17.357.395	14.000.835	80,66%
Bilbao	9.866.731	6.080.477	61,63%
Tarragona	3.736.172	2.561.065	68,55%
Santa Cruz de Tenerife	5.766.579	2.637.157	45,73%
Vigo	3.456.495	2.313.917	66,94%
Castellón	2.137.688	1.722.826	80,59%
Alicante	1.430.980	1.275.541	89,14%
Resto de Puertos	30.114.005	8.669.305	28,79%
Total	213.262.914	157.322.822	73,77%

(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	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Flota de altura</i>					
Transportes propios	1.987	1.982	2.085	1.849	2.405
Fletamentos	168	205	234	334	115
Total	2.155	2.187	2.319	2.183	2.520
<i>Índices de actividad de la flota de altura</i>					
Distancia recorrida (millas)	62.388	57.959	53.863	69.123	64.881
Millones de toneladas x milla	506	496	454	632	655

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

Gráfico I.4.I. Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior). Año 2011

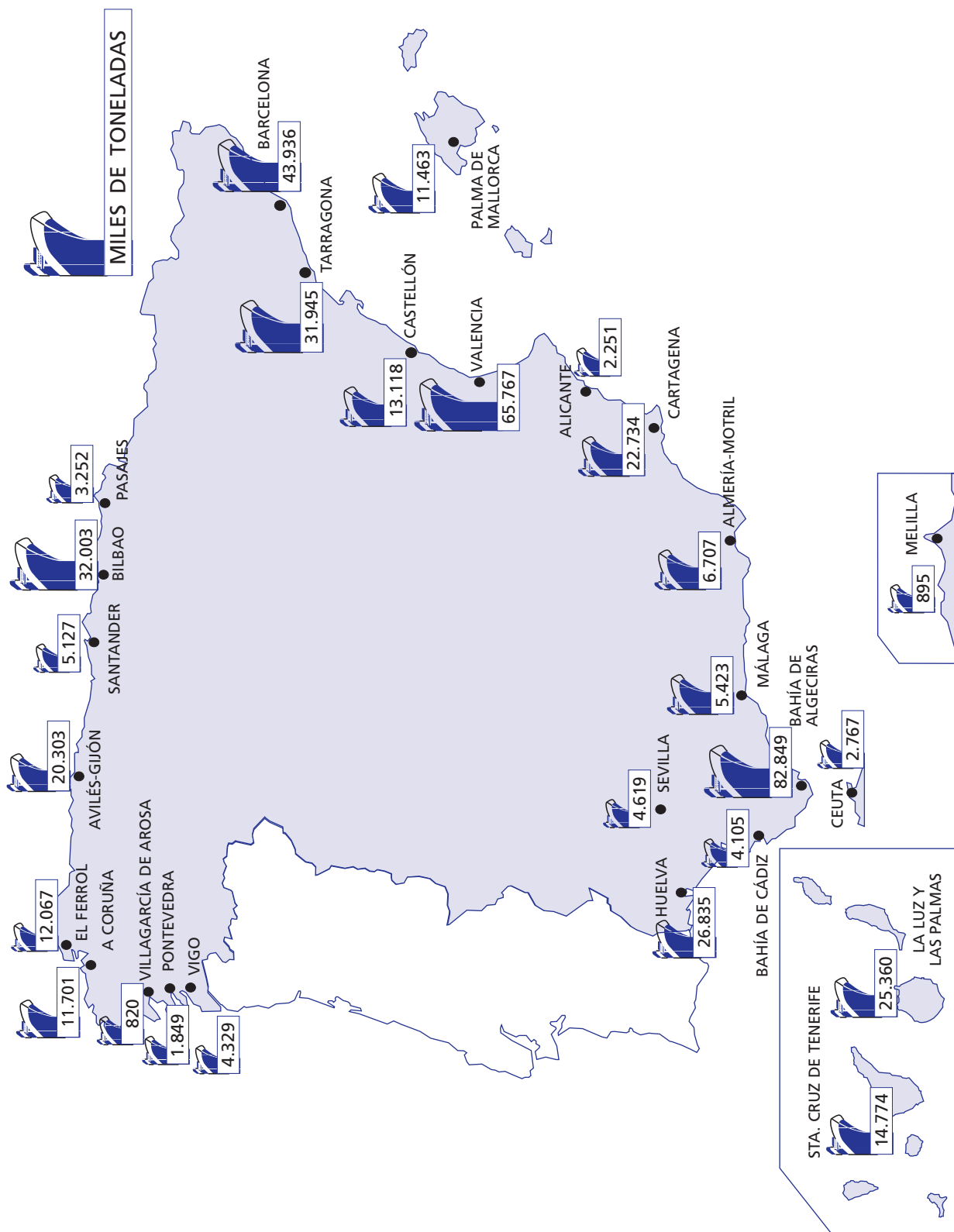
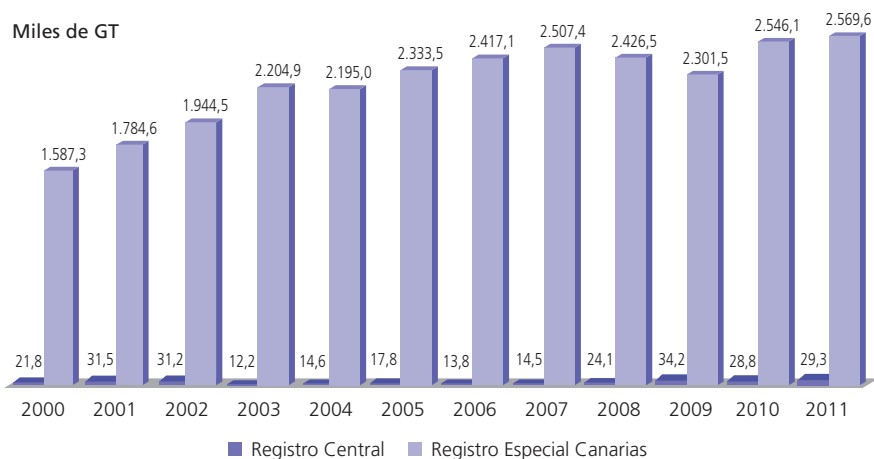
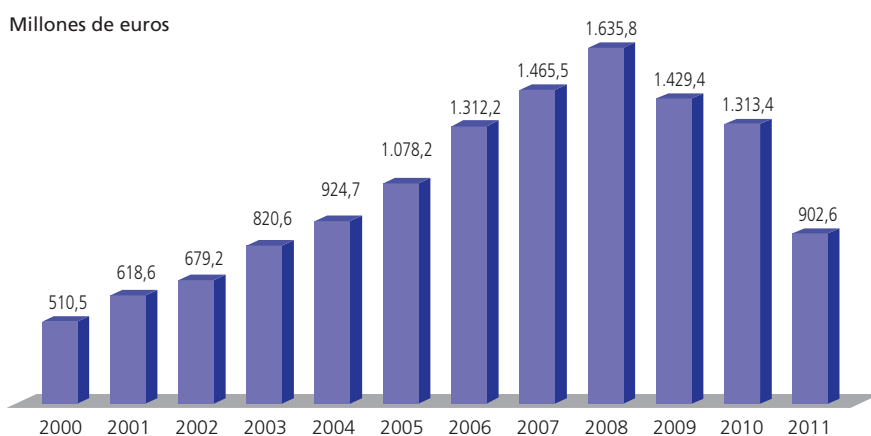


Gráfico I.4.2. Flota de transporte abanderada en España



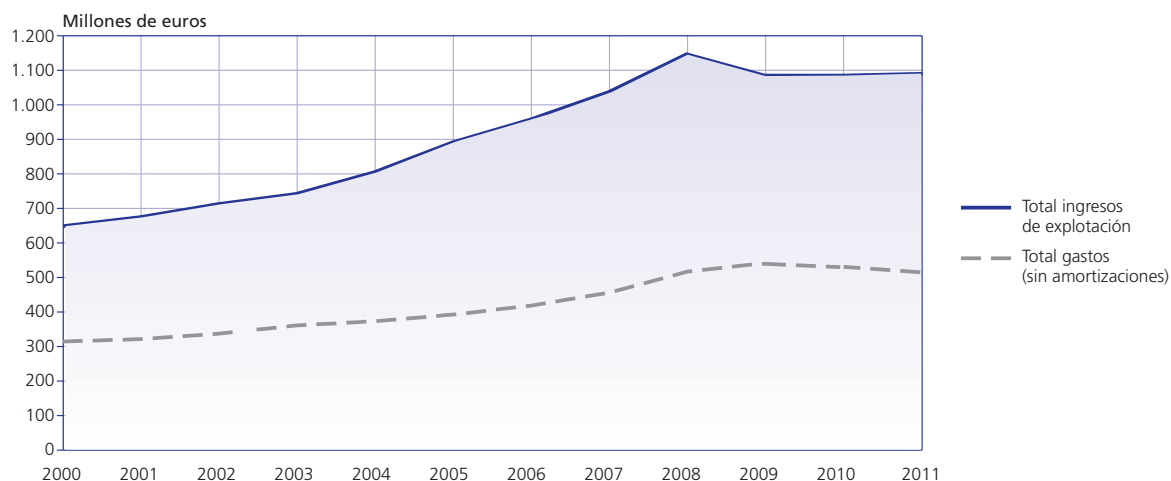
Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

Gráfico I.4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo



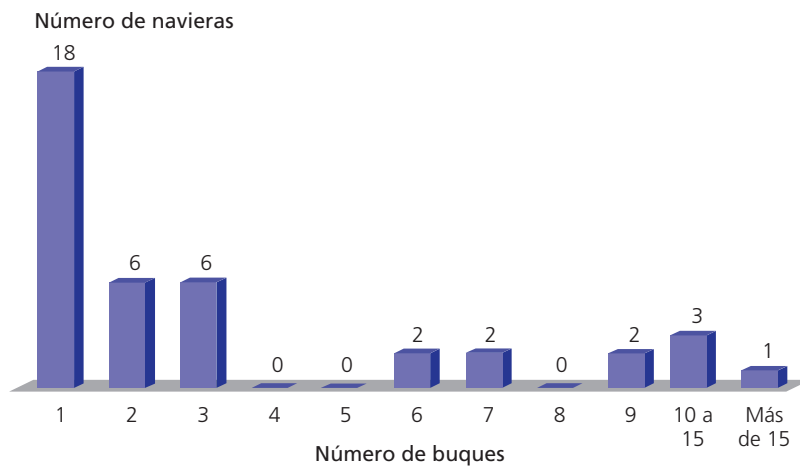
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado, Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

Gráfico I.4.4. Ingresos y gastos en los puertos españoles



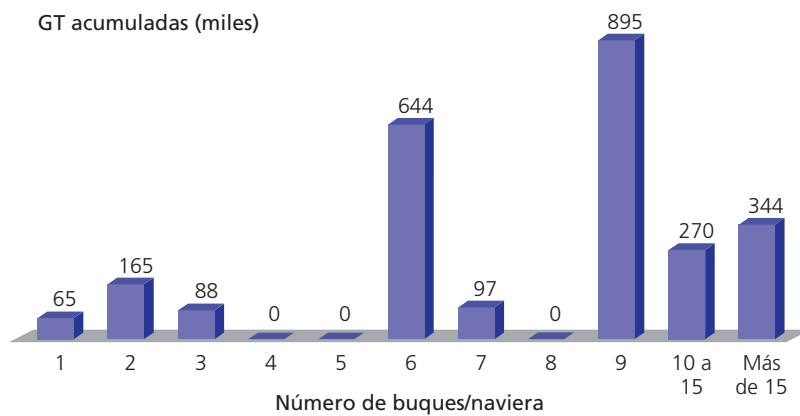
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

Gráfico I.4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera (a 31 de diciembre de 2011)



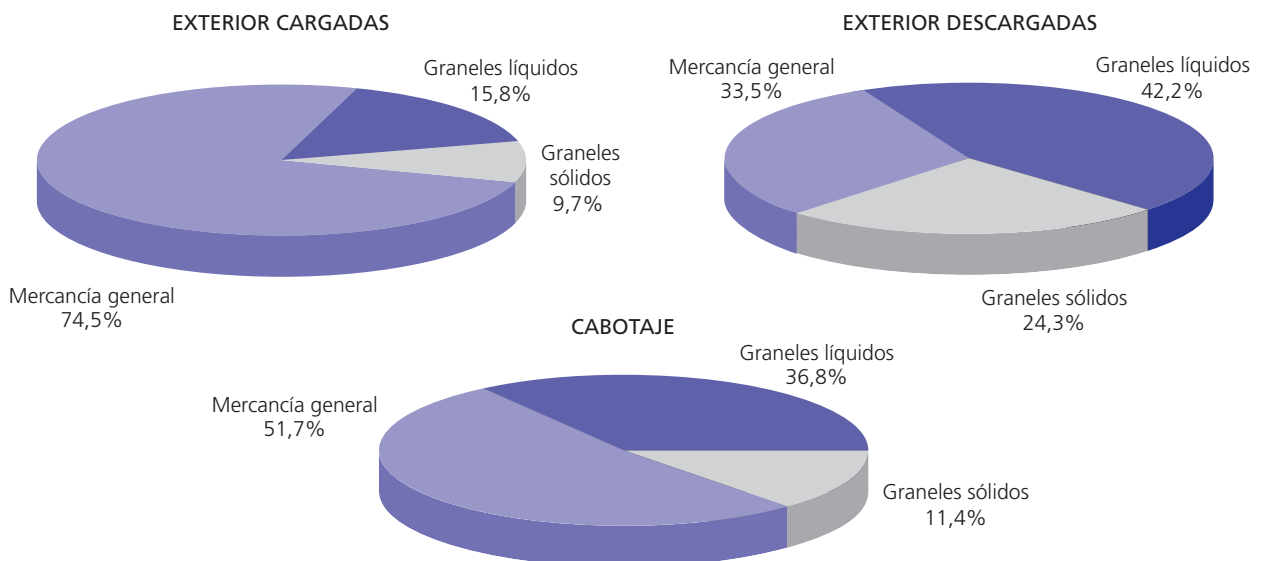
Fuente: ANAVE.

Gráfico I.4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas según buques/naviera (a 31 de diciembre de 2011)



Fuente: ANAVE.

Gráfico I.4.7. Distribución del tráfico portuario según presentación de la mercancía (año 2011)



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 2011 en relación con el año anterior en un 29,5%; en aeropuertos han descendido un 31,5%, y en navegación aérea han disminuido en un 8,4%.

En relación con el tráfico aéreo en el año 2011 los aeropuertos españoles registraron 203,29 millones de pasajeros en vuelos comerciales (6,1% más que en 2010) operaron 18,5 millones de vuelos un 2,7% de crecimiento respecto al año anterior y se transportaron casi 650.000 toneladas de mercancía que también aumentaron un 2,2%.

Estas cifras reflejan un crecimiento de pasajeros, operaciones y carga, aunque moderando los crecimientos de este último, respecto al año anterior. Por tanto, se consolida la recuperación de la actividad tras varios años de descensos.

En cuanto al sector aéreo en España hay que señalar que en el actual modelo de gestión, la Dirección General de Aviación Civil (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.

Y por otra parte, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (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 que 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 el año 2009, 2010 y 2011.

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.

Aena tiene que hacer un importante esfuerzo por establecer unos objetivos prioritarios que permitan, por un lado, minimizar los efectos negativos de la crisis, y por otro lado, seguir desarrollando las estrategias y bases de futuro que permitan aumentar su capacidad, competitividad y sostenibilidad económica y ambiental.

En este sentido, el Nuevo Modelo de Gestión del Sistema Aeroportuario (Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre), constituye el nuevo marco legal para la modernización del sistema aeroportuario español, y contempla la separación de las funciones de gestión aeroportuaria y las de navegación aérea.

A tal efecto la Entidad Pública Empresarial AENA (AENA E.P.E.) constituyó la sociedad mercantil «AENA Aeropuertos, S. A.» (Acuerdo Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011) para la gestión de la actividad aeroportuaria, quedando la titularidad de la prestación de los servicios de navegación aérea en el ente público.

Por su parte AENA E.P.E. presta los servicios de navegación aérea, siendo el cuarto proveedor de servicios de navegación aérea en Europa, participando destacada y activamente en todos los proyectos de la Unión Europea relacionados con la implantación del Cielo Único.

AENA Aeropuertos, S. A., gestiona 47 aeropuertos y 2 helipuertos en España y otros 26 aeropuertos en el resto del mundo en diferentes modelos de gestión tanto directa como indirectamente, siendo el primer operador aeroportuario del mundo por número de pasajeros, con casi 204,4 millones en 2011.

Por otra parte, AENA Aeropuertos, S. A., es propietaria del 100% del capital de la sociedad estatal Aena Aeropuertos Internacional, cuyo objeto es la internacionalización de la actividad aeronáutica y de la sociedad AENA Aeropuertos Centros Logísticos, dedicada a la gestión integral de centros de carga aérea.

La reforma de modelo de gestión aeroportuario permitirá la puesta en valor de AENA Aeropuertos, S. A., y abrirá la puerta a una gestión más competitiva, a la vez que se garantizará la sostenibilidad económica de la red.

Igualmente, las reformas llevadas a cabo en los servicios de navegación aérea están permitiendo aumentar la productividad, reducir los costes y aumentar la calidad del servicio.

Ahora bien 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 2011 se ha finalizado la implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO) en los 9 aeropuertos y 2 helipuertos que estaban pendientes para finalizar dicho proceso. Así pues, el SGSO está ya implantado en todos los aeropuertos de la red de AENA.

También se ha impartido formación al personal mediante la realización de tres cursos presenciales en materia de seguridad y además se han elaborado cursos para impartir formación *on line*.

En lo referente al Equipamiento de Seguridad, en 2011, se ha continuado con el gran esfuerzo inversor en el suministro de nuevo equipamiento y sistemas de seguridad en todos los aeropuertos de la red, de acuerdo a la normativa vigente, tanto para nuevas infraestructuras

como para la renovación programada de equipos de seguridad.

En total se han instalado 109 nuevos arcos detectores de metales, 11 detectores de metales en alzado, 44 equipos de rayos X convencionales, 7 equipos automáticos EDS y 12 equipos detectores de trazas.

Como principales actuaciones es destacable la puesta en explotación del equipamiento de las nuevas terminales de Alicante, Las Palmas y Santiago, así como de la ampliación de la terminal y nuevo edificio de equipajes de Aeropuertos de Fuerteventura.

En cuanto al empleo de nuevas tecnologías, durante 2011 se han comenzado a utilizar los equipos detectores de trazas de explosivos (ETD). Estos equipos hacen más cómodo el paso por los controles de seguridad a las personas que utilizan sillas de ruedas, permitiendo además reforzar la seguridad en determinados vuelos y facilitando el examen de bultos abandonados.

Siguiendo la incorporación progresiva del Sistema de Gestión de Seguridad Aeroportuaria (SGSA), se ha realizado las implantaciones en los Aeropuertos de Santander, Jerez, Alicante, La Palma, A Coruña, Santiago y Reus, permitiendo tener en ellos un sistema de seguridad de control de accesos y Circuito Cerrado de TV (CCTV) propiedad de AENA Aeropuertos, y normalizado para toda la red.

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 2011 un 29,5%. El descenso de la inversión en aeropuertos es de un 31,5%, y en navegación aérea ha disminuido en un 8,4%.

La tabla 1.5.2 recoge el resumen de resultados de AENA. Los ingresos de la explotación han aumentado en el año 2011 un 18,7%. Los ingresos comerciales han aumentado un 4,1%, alcanzando los 620,5 millones de euros, 24,7 millones más que en 2010. El ratio de ingresos comerciales por pasajero es de 3,05 euros, ya que el tráfico comercial de pasajeros ha aumentado un 6,1% en 2011.

En líneas generales, cabe destacar la aportación de los ingresos comerciales 2011 de los siete primeros aeropuertos de la red (Madrid-Barajas 26,91%, Barcelona 20,13%, Málaga 7,39%, Palma de Mallorca 7,74%, Alicante 5,60%, Tenerife Sur 4,60% y Gran Canaria 4,55%), lo que ha supuesto un 76,91% del total.

Respecto al control de los ingresos, se ha puesto en marcha la implantación del nuevo sistema de control basado en TPV (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). En 2011 se ha implantado el sistema en los aeropuertos de Barajas, Alicante, El Prat, Las Palmas y Santiago.

En cuanto a los gastos de explotación éstos ascendieron a 3.331 millones de euros lo que supuso un aumento del 9,2% respecto al año anterior. El resultado de explotación se sitúa en 311,3 millones de euros lo que representa un aumento del 1.628,9% respecto al año precedente, esto es 293,3 millones más.

Los datos relativos a la infraestructura de los principales aeropuertos comerciales españoles a finales del 2011, se indican, a grandes rasgos, en la tabla 1.5.3.

Las obras más significativas en los aeropuertos españoles a lo largo del 2011 se han situado en A Coruña con la ampliación de pista, en Barcelona-El Prat en la adecuación de canales de drenaje y resas en el campo de vuelo, en Sevilla en la regeneración de la plataforma y con el contrato marco de suministro con instalación de pasarelas de embarque y equipos de servicio a aeronaves así como el suministro de vehículos autoextintores para varios aeropuertos.

1.5.2. Tráficos

En el año 2011 se ha producido un aumento del tráfico aéreo, pasando de 191,6 a 203,3 millones de pasajeros, lo que supone un incremento del 6,1%. El tráfico internacional ha subido un 10,5%, mientras que el interior ha sufrido un descenso del -0,4%. La tabla 1.5.4 recoge la distribución de los diferentes tipos de tráfico entre 2007 y 2011.

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 93,5% del tráfico de pasajeros, mientras los otros 20 aeropuertos apenas llegan al 6,5% de dicho tráfico.

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 2000-2011; se observa después del incremento sostenido que hubo hasta el 2000, la desaceleración del 2001, la disminución en el total del 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 y 2011.

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 49,54 millones de pasajeros al año, seguido de Barcelona con 34,33 millones y Palma de Mallorca con 22,71 millones de pasajeros.

Desde 1985, el tráfico de pasajeros internacionales supera a los nacionales; esta tendencia se mantiene a lo

largo del 2011, con una proporción del 62,5% 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 98,3% 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 2011, la participación del sector aéreo en el transporte interior de mercancías ronda apenas el 0,02%. Tal y como se observa en la tabla 1.5.7, en 2011 el tráfico interior ha disminuido respecto a 2010 en un 4,8%; en el mismo período el tráfico internacional ha aumentado en un 4,3%, con todo esto los tráficos totales de mercancías han experimentado un aumento del 2,2%.

El tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles, ha aumentado un 2,7%, con un total de 1.845.000 operaciones. Este aumento se debe al tráfico internacional con un incremento del 7,8%; mientras que el tráfico interior bajó un 2,2%. 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, en 2010 siguen disminuyendo, debido a la bajada de las interiores, pero las internacionales crecen y finalmente en 2011 crece el número total de operaciones debido como ya se ha dicho a la subida de las internacionales.

El gráfico 1.5.5 muestra la evolución del tráfico interior e internacional de mercancías en el período 2000-2011.

Los indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles durante el año 2011 registran un descenso de los tráficos interiores en aviones, pasajeros y en carga donde se han producido disminuciones del 2,3%, del 0,4% y del 4,8% respectivamente. En los tráficos internacionales se registran incrementos tanto en aviones como en pasajeros y en carga (7,9%, 4,1%, 10,5% y 4,3% respectivamente). Estos indicadores se resumen en la tabla 1.5.9.

1.5.3. Empresas españolas. Flotas, actividades y resultados económicos

La flota correspondiente Iberia se recoge en la tabla 1.5.10. Al finalizar el ejercicio 2011, la flota operativa de Iberia se componía de 102 aviones, 10 menos que el año anterior, estas reducciones corresponden 4 unidades menos en los A-319 y 6 unidades menos en los A-320.

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 130 aviones lo que supone una disminución de 7 unidades con relación al año anterior.

Hay que señalar que Spanair actualmente en concurso voluntario de acreedores, cesó sus operaciones de todo tipo el 28 de enero de 2012 por lo que su flota (29 aparatos en activo) se encuentra en el aeropuerto de Barcelona-El Prat esperando ser devueltos a los propietarios, puesto que todos estaban en régimen de leasing.

La tabla 1.5.12 recoge los datos relativos a la oferta-demanda de Iberia durante 2011, que en general ha respondido a que el tráfico aéreo, ha continuado la recuperación del año a nivel mundial, con lo cual Iberia fue ampliando gradualmente su volumen de oferta, incorporando aviones de mayor capacidad o aumentando el número de frecuencias.

Así pues, en el conjunto de la red, el volumen de oferta, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), aumentó un 1,2% respecto al año anterior, creciendo el volumen de tráfico, medido en PKT, un 0,1%.

Si se considera el agregado de los vuelos internacionales, la compañía aumentó su capacidad (asientos-kilómetro) un 4,3% en el ejercicio, subiendo el tráfico (pasajeros-kilómetro) un 2,6% respecto al año anterior mientras que en el sector doméstico la contratación ha continuado disminuyendo, un 20,8% en asientos-kilómetro, y un 20,6% en pasajeros-kilómetro. En cuanto al número de pasajeros transportados ha disminuido en total un 12,2%, observándose que en el mercado interior la disminución ha sido de un 25,4% frente al mercado internacional donde sólo ha disminuido 2,9%.

Con respecto a la carga, se observa un aumento global del 1,2%, que resulta de la disminución de un 8,2% en el mercado nacional y de un incremento de 3,1% en el internacional.

Por último hay que destacar que el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 81,3% frente al 82,2% alcanzado en 2011 que supuso un record histórico. En el sector nacional el coeficiente en 2011 fue 74,3% frente al 74,1% del año anterior y en internacional del 82,1% frente 83,4% de 2010.

El gráfico 1.5.6 muestra la evolución del tráfico de pasajeros de Iberia, correspondiente al período 2000-2011. Se observa cómo 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 aumentado en casi un 10%, sin embargo el porcentaje español en la oferta ha descendido en 0,27 puntos, situándose en el 23,33%, frente 23,6% alcanzado en 2010. Ha bajado la participación en todos los mercados de Europa y África y ha subido en Oriente Medio y Atlántico sobre todo Atlántico Norte donde ha aumentado de 40,64% en 2010 a 45,20% en 2011.

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 2010-2011, como en la de verano 2011, 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 en sólo 1,32 millones de euros lo que supone un 0,04% respecto al año anterior. Los ingresos de pasaje descendieron un 1,1% con relación a 2010, el ingreso medio por PKT (*yield*), bajó un 1,2% este descenso se ha debido sobre todo de los ingresos en el tráfico doméstico y de corto y medio radio. Los ingresos por transporte de mercancías y correo aumentaron un 13,9% respecto a 2010 situándose en 312,53 millones de euros, el ingreso medio o por TKT (*yield*) se situó en 22,92 céntimos de euro en 2011 un 9,8% más que el 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 75%, los de carga el 6,4% y el resto de las actividades el 18,6%. Por líneas de producto se observa que las rutas nacionales constituyen el 15,6% de los ingresos, las europeas el 24,1% y las intercontinentales el 60,4%, destaca la subida de 6,4 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 2011 Iberia ha aumentado ligeramente su producción. Así, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) subió un 1,2% respecto al año anterior situándose en los 63.042 millones. Sin embargo el aumento del tráfico en términos de PKT fue sólo del 0,1%, de modo que el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 81,3% frente al 82,2% alcanzado en 2010 como ya se ha destacado anteriormente, manteniéndose claramente por encima del nivel medio alcanzado por otras compañías europeas de red. La compañía Iberia transportó 17,57 millones de pasajeros en el año 2011 un 12,3% 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 2011 ha aumentado tanto la oferta como la demanda con relación al año anterior. Así pues los asientos-kilómetro han subido un 3,4% en Air Europa, un 7,5% en Spanair y un 19,7% en Air Nostrum y los pasajeros-kilómetro producidos ha subido en un 3,2%, 11,2% y 21,4% respectivamente. Sin embargo hay que señalar que los viajeros transportados en Air Europa han bajado en un 1,4% mientras que en Spanair han subido en un 11,2% y en Air Nostrum también subieron un 9,9% siempre con relación al año anterior.

No se puede por menos destacar, como ya se ha hecho anteriormente, que Spanair dejó de operar el 28 de enero de 2012 y se encuentra en concurso voluntario de acreedores.

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 4.996,51 millones de euros en el ejercicio 2011, subieron un 4,8% respecto al año anterior. Esto se ha debido al aumento del 24,5% en los costes del combustible (que suponen el 26,8% de los gastos totales de explotación) que se situaron en 1.333 millones de euros, 262 millones por encima de la cifra del año anterior, como consecuencia principalmente al fuerte aumento del precio medio después de coberturas. El precio de petróleo aumentó en más del 40% con relación al año anterior, además el tipo de cambio medio del euro se apreció un 5% frente al dólar.

Los gastos de personal de Iberia, que representan el 25,83% del total de los gastos de explotación, se situaron en 1.284,32 millones de euros disminuyendo un 0,1%, como consecuencia principalmente de la reducción del número de empleados de la compañía, un 1,5% respecto al año 2010.

El importe de las dotaciones a la amortización descendió un 1% respecto al año anterior, situándose en 171,4 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 1,9% situándose en 316 millones de euros, frente a los 322 millones del año anterior y el mantenimiento de flota que ha aumentado en un 28% situándose en los 256 millones de euros. También se encuentran en dicho epígrafe los costes comerciales que subieron un 1,2%, los servicios de tráfico que apenas variaron y las tasas de navegación que descendieron en 14,3% respecto a 2010.

La tabla 1.5.18 recoge la cuenta de resultados de la compañía Iberia. En el ejercicio 2011 el resultado antes de impuestos se situó en unas pérdidas de 98,22 millones de euros frente a unos beneficios de 66,25 millones de euros obtenidos en 2010, esto es debido, como ya se sabe, al aumento de costes debido sobre todo al fuerte aumento en el precio del combustible.

En 2011 el resultado después de impuestos se situó en unas pérdidas netas de 62,41 millones de euros.

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 *dobles aprobaciones*, las llamadas zonas de flexibilidad tarifaria. 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, 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 aprobación* 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 Plus¹ (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 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 2011. Se observa como las tarifas internacionales han permanecido invariables o han bajado (Madrid-Nueva York) en relación al año anterior. En cuanto a los servicios nacionales algunos lo hacen por debajo del IPC e incluso Madrid-Las Palmas baja.

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 estándar, 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.

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.

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 la segunda mayor aerolínea española siendo además la única compañía española de bajo coste que operaba en 2011 ya que Iberia Express, S. A., compañía operadora de corto y medio radio que se constituyó en 2011, participada íntegramente por Iberia, no comienza sus operaciones hasta marzo de 2012.

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, ya que esta participada por esta compañía.

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 se hizo efectiva la integración de las operaciones de Clickair en Vueling. Esta compañía aérea disponía de una flota de 35 aviones Airbus A-320 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. En marzo de 2011 inicio operaciones de conexión para Iberia en Madrid y en abril tuvo lugar la apertura de bases internacionales en Toulouse y Amsterdam.

Como se observa en la tabla 1.5.20 Vueling transportó 12,32 millones de pasajeros en 2011, lo que supone un incremento del 11,6% respecto al año anterior, con una oferta de 14.314 millones de AKO (5,5% de incremento respecto a 2010), alcanzó un coeficiente de ocupación del 75,6%. Lo que supone 2,4 puntos más que el año anterior.

En la tabla 1.5.21 se puede ver la evolución de ingresos y gastos de Vueling. Los ingresos aumentaron en un 8,4% en 2011 respecto al año anterior mientras que los gastos lo hicieron en un 15,7% debido a la subida del precio del petróleo esto supone una caída importantísima de los resultados.

En cuanto a la flota el número medio de unidades en 2011 fue de 44, ocho más que el año anterior, todos ellos son de Airbus A-320.

Tabla I.5.1. Inversiones en infraestructuras aeronáuticas según criterio de pago (millones de euros) (1)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Aeropuertos (2)	1.860,58	1.968,19	1.622,08	1.579,67	1.082,19	-31,5%
Navegación aérea (3)	127,68	153,28	140,64	152,60	139,72	-8,4%
Total	1.988,26	2.121,47	1.762,72	1.732,27	1.221,91	-29,5%

(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 I.5.2. AENA. Resumen de resultados (millones de euros)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (2)	11/10
<i>Ingresos</i>						
Servicios aeroportuarios (1)	1.272,8	1.325,9	1.287,2	1.323,0	1.712,9	29,5%
Ayudas a la navegación	1.087,9	1.053,6	1.008,0	1.032,3	1.041,7	0,9%
Comerciales	595,5	607,0	572,5	595,8	620,5	4,1%
Otros ingresos de explotación	25,9	35,5	29,5	70,3	215,1	206,0%
Imputación sub. e ingresos excepcionales	66,3	35,2	29,6	48,2	52,0	7,9%
Ingresos de explotación	3.048,4	3.057,2	2.926,9	3.069,6	3.642,2	18,7%
<i>Gastos</i>						
Personal	1.147,2	1.201,4	1.206,7	971,6	960,3	-1,2%
Funcionamiento	933,0	1.058,1	1.150,8	1.182,2	1.377,7	16,5%
Amortización inmovilizado	688,9	701,1	793,7	870,4	961,8	10,5%
Variación provisiones						
Bajas y deterioros inmovilizado y gastos excepcionales	38,1	17,4	20,2	27,4	31,2	13,9%
Gastos de explotación	2.807,2	2.978,0	3.171,5	3.051,6	3.331,0	9,2%
Resultado explotación	241,2	79,2	-244,6	18,0	311,2	1.628,9%
Resultados financieros	-264,0	-321,3	-263,4	-233,3	-361,6	55,0%
Beneficio actividades ordinarias	-22,8	-242,1	-508,0	-215,3	-50,4	-76,6%
Resultados extraordinarios						
Resultado antes de impuestos	-22,8	-242,1	-508,0	-215,3	-50,4	-76,6%
Impuestos sociedades	-12,6	-76,9	155,0	58,1	19,5	-66,4%
Resultado después de impuestos	-10,2	-165,2	-353,0	-157,2	-30,9	-80,3%

(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, handling de rampa y otros servicios lado tierra).

(2) Los datos de 2011 son provisionales, pendientes de la aprobación de las Cuentas Anuales.

Fuente: Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena). Ministerio de Fomento.

Tabla I.5.3. Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles. Año 2011

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	7	4	5	16	49
Dotados para más de una pista de vuelo	8	1	1	1	3	14
Pistas de más de 3.000 m (2)	15	0	3	1	3	22
Pistas entre 2.000 y 3.000 m (2)	13	6	2	1	7	29
Pistas entre 1.000 y 2.000 m (2)	0	2	0	3	7	12
Pistas hasta 1.000 m (2)	0	0	0	1	2	3
Clasificados en categoría instrumental III (3)	6	1	1	1	1	10
Clasificados en categoría instrumental II (3)	3	1	0	1	1	6
Clasificados en categoría instrumental I (3)	15	4	3	1	6	29
Dotados de Balizamiento General	17	6	4	5	16	48
Dotados de Balizamiento de eje de pista de vuelo	17	5	3	3	5	33
Dotados de Balizamiento de eje de pista de rodadura	17	4	1	1	3	26
Dotados de radar de aproximación	15	5	2	3	1	26

(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 I.5.4. Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles (entradas más salidas) (miles de pasajeros) (1)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (2)	11/10
<i>Tráfico doméstico</i>						
Regular	86.422	80.307	73.935	74.779	74.949	0,2%
No regular	2.379	1.836	1.661	1.789	1.276	-28,7%
Total tráfico doméstico	88.801	82.143	75.596	76.568	76.225	-0,4%
Variación anual (en %)	9,0%	-7,5%	-8,0%	1,3%	-0,4%	—
<i>Traffic internacional</i>						
Regular	94.952	97.772	93.668	98.973	109.946	11,1%
No regular	24.757	22.309	16.758	16.012	17.120	6,9%
Total tráfico internacional	119.709	120.081	110.426	114.985	127.066	10,5%
Variación anual (en %)	9,2%	0,3%	-8,0%	4,1%	10,5%	—
<i>Total</i>						
Regular	181.374	178.079	167.603	173.752	184.895	6,4%
No regular	27.136	24.144	18.419	17.801	18.396	3,3%
Total tráfico aéreo	208.510	202.223	186.022	191.553	203.291	6,1%
Variación anual (en %)	9,1%	-3,0%	-8,0%	3,0%	6,1%	—

(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 2011) (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	49.542					49.542
Barcelona	34.332					34.332
Palma de Mallorca	22.711					22.711
Málaga	12.762					12.762
Gran Canaria	10.352					10.352
Alicante	9.898					9.898
Tenerife Sur	8.503					8.503
Ibiza	5.617					5.617
Lanzarote	5.440					5.440
Valencia	4.967					4.967
Sevilla	4.939					4.939
Fuerteventura	4.899					4.899
Tenerife Norte	4.091					4.091
Bilbao	4.034					4.034
Girona	2.992					2.992
Menorca	2.562					2.562
Santiago	2.452					2.452
Reus		1.348				1.348
Asturias		1.333				1.333
Murcia		1.262				1.262
Santander		1.116				1.116
La Palma		1.047				1.047
A Coruña		1.003				1.003
Vigo			976			976
Jerez			955			955
Granada			862			862
Almería			768			768
Zaragoza			749			749
Valladolid				456		456
Melilla				281		281
San Sebastián				240		240
Pamplona				230		230
Hierro				169		169
León					85	85
Badajoz					54	54
Ceuta					46	46
Salamanca					37	37
La Gomera					32	32
Burgos					30	30
Vitoria					27	27
Algeciras					25	25
Torrejón					24	24
Ciudad Real					16	16
Logroño					12	12
Albacete					8	8
Huesca					3	3
Córdoba					2	2
Cuatro Vientos					0	0
Total (47 Aeropuertos)	190.094	7.110	4.311	1.376	400	203.291

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

Tabla I.5.6. Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles de mayor tráfico. Año 2011. (Entradas más salidas) (miles de pasajeros) (1)

Aeropuertos	Interior			Internacional			Total			I I/10
	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	
Madrid	17.047	48	17.095	31.962	485	32.447	49.009	533	49.542	-0,18%
Barcelona	12.513	157	12.669	20.796	867	21.663	33.309	1.023	34.332	17,69%
Palma de Mallorca	6.229	27	6.255	12.895	3.561	16.456	19.123	3.588	22.711	7,64%
Málaga	2.607	58	2.665	9.388	710	10.097	11.995	768	12.762	6,39%
Alicante	4.512	20	4.532	3.117	2.704	5.820	7.628	2.724	10.352	11,49%
Gran Canaria	1.920	86	2.006	7.343	549	7.892	9.263	635	9.898	5,64%
Tenerife Sur	930	78	1.008	4.470	3.026	7.495	5.400	3.104	8.503	18,35%
Ibiza	2.312	38	2.350	2.373	893	3.266	4.685	932	5.617	12,05%
Valencia	1.987	30	2.017	2.043	1.380	3.423	4.030	1.410	5.440	12,71%
Girona	1.851	55	1.906	3.012	48	3.061	4.864	103	4.967	1,04%
Lanzarote	3.198	102	3.300	1.557	82	1.639	4.755	184	4.939	17,27%
Sevilla	1.261	13	1.274	2.270	1.355	3.625	3.531	1.368	4.899	19,19%
Fuerteventura	4.026	14	4.040	37	13	50	4.063	27	4.091	1,12%
Tenerife Norte	2.694	89	2.783	1.217	34	1.251	3.911	123	4.034	4,08%
Bilbao	200	1	201	2.660	131	2.791	2.860	132	2.992	-38,19%
TOTAL PARCIAL	63.286	816	64.103	105.140	15.838	120.978	168.426	16.654	185.080	6,63%
Resto aeropuertos	11.663	460	12.122	4.806	1.282	6.088	16.469	1.742	18.211	1,32%
TOTAL GENERAL	74.949	1.276	76.225	109.946	17.120	127.066	184.895	18.396	203.291	6,13%

(1) Avance.

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

Tabla I.5.7. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles (entradas más salidas) (toneladas)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (1)	I I/10
<i>Tráfico interior</i>						
Regular	173.997	166.540	140.290	134.053	125.144	-6,6%
No regular	36.767	27.539	15.505	13.679	15.445	12,9%
Total tráfico interior	210.764	194.079	155.795	147.732	140.589	-4,8%
Variación anual (en %)	-1,1%	-7,9%	-19,7%	-5,2%	-4,8%	—
<i>Tráfico internacional</i>						
Regular	331.105	349.432	328.498	420.247	454.052	8,0%
No regular	65.260	63.844	64.944	67.787	55.179	-18,6%
Total tráfico internacional	396.365	413.276	393.442	488.034	509.231	4,3%
Variación anual (en %)	7,2%	4,3%	-4,8%	24,0%	4,3%	—
<i>Total</i>						
Regular	505.102	515.972	468.788	554.300	579.196	4,5%
No regular	102.027	91.383	80.449	81.466	70.624	-13,3%
Total tráfico aéreo	607.129	607.355	549.237	635.766	649.820	2,2%
Variación anual (en %)	4,2%	0,0%	-9,6%	15,8%	2,2%	—

(1) Avance.

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

Tabla I.5.8. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles (entradas más salidas) (miles) (1)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011 (2)	11/10
Tráfico interior	1.096	1.052	932	906	886	-2,2%
Variación anual (en %)	6,3%	-4,0%	-11,4%	-2,8%	-2,2%	—
Tráfico internacional	987	968	869	890	959	7,8%
Variación anual (en %)	8,6%	-1,9%	-10,2%	2,4%	7,8%	—
Total tráfico	2.083	2.020	1.801	1.796	1.845	2,7%
Variación anual (%)	7,4%	-3,0%	-10,8%	-0,3%	2,7%	—

(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 I.5.9. Indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles (año 2011) (1)

Movimiento	Interior			Internacional			Total
	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	
Aviones (miles)	847	38	885	820	140	960	1.845
Incremento 2011/10	-1,6%	-15,6%	-2,3%	8,6%	3,7%	7,9%	2,7%
Pasajeros (miles)	74.949	1.275	76.224	109.946	17.120	127.066	203.290
Incremento 2011/10	0,2%	-28,7%	-0,4%	11,1%	6,9%	10,5%	6,1%
Carga (miles de toneladas)	125	15	140	454	55	509	649
Incremento 2011/10	-6,6%	12,9%	-4,8%	8,0%	-18,6%	4,3%	2,2%

(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 I.5.10. Evolución de la flota aérea regular del Grupo IBERIA (a 31-12-2011)

Flota	2007	2008	2009	2010	2011
IBERIA					
A-319	19	22	22	23	19
A-320	45	45	36	35	29
A-321	19	19	19	19	19
A-340	19	21	20	18	18
A-340-600	12	12	12	17	17
B-757	2	—	—	—	—
MD-87	9	—	—	—	—
MD-88	11	—	—	—	—
Total	136	119	109	112	102

Fuente: Grupo IBERIA.

Tabla I.5.11. Flota de diversas compañías aéreas (a 31-12-2011)

Compañía	Tipo de avión	Número de aviones	Total
AIR EUROPA	B 767-300	2	
	A 330	9	
	E 195	11	
	B 738	18	40
SPANAIR	A-320	19	
	A-321	5	
	MD-82/83/87	5	
	B-717		
	F-100		29
AIR NOSTRUM	ATR 72	5	
	CRJ-200	34	
	CRJ-900	11	
	CRJ-1000	9	
	DASH-Q-300	2	61
Total flotas			130

Fuente: Las propias compañías.

Tabla I.5.12. Datos de oferta y demanda de IBERIA

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Pasajeros transportados (miles)	26.856	23.267	20.902	20.026	17.573	-12,2%
Nacional	13.732	10.304	8.918	8.318	6.209	-25,4%
Internacional	13.124	12.963	11.984	11.709	11.364	-2,9%
Asientos-km (AKO'S) (millones)	66.454	66.098	62.158	62.312	63.042	1,2%
Nacional	11.516	9.546	8.492	7.703	6.100	-20,8%
Internacional	54.938	56.552	53.666	54.608	56.941	4,3%
Pasajeros-km (PKT'S) (millones)	54.229	52.885	49.612	51.242	51.268	0,1%
Nacional	8.734	6.810	6.091	5.709	4.536	-20,6%
Internacional	45.495	46.075	43.521	45.533	46.733	2,6%
Carga (tm)	260.601	242.213	211.243	262.402	265.632	1,2%
Nacional	65.730	56.608	45.219	44.475	40.841	-8,2%
Internacional	194.871	185.605	166.024	217.927	224.791	3,1%
Carga tm-km (millones) (1)	1.225	1.156	1.022	1.314	1.363	3,7%
Coefficiente ocupación pasaje	81,6%	80,0%	79,8%	82,2%	81,3%	-1,1%
Nacional	75,8%	71,3%	71,7%	74,1%	74,3%	0,3%
Internacional	82,8%	81,5%	81,1%	83,4%	82,1%	-1,6%
Europea	72,4%	72,7%	75,9%	76,6%	76,6%	0,1%
Atlántica	87,4%	85,4%	83,5%	86,0%	83,9%	-2,4%
Africana	76,0%	74,6%	75,4%	77,4%	75,8%	-2,1%
Oriente Medio	82,7%	81,8%	75,3%	79,8%	76,9%	-3,6%
Extremo Oriente	—	—	—	—	—	—

(1) 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 (diciembre 2010 a noviembre 2011) (miles de asientos ofrecidos)

Mercados	Asientos ofrecidos por compañías españolas		Porcentaje español en la oferta del mercado en asientos (1)
Europa (no incluye UE)	1.913,00		18,09%
UE	21.514,00		18,83%
África	1.553,00		38,46%
Oriente Medio	498,00		28,33%
Atlántico Norte	2.540,00		45,20%
Atlántico Medio y Sur	5.750,00		67,49%
Total	33.768		23,33%

(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 09/10		Verano 2010		Invierno 10/11		Verano 2011	
	Invierno 09/10	Verano 2010	Invierno 10/11	Verano 2011	Invierno 09/10	Verano 2010	Invierno 10/11	Verano 2011
Reino Unido	10.693	56.771	7.574	67.675	0,50%	0,99%	0,40%	1,09%
Alemania	9.912	57.093	6.696	29.215	3,18%	4,64%	2,02%	3,27%
Escandinavia	246.486	202.305	193.632	155.652	24,23%	25,35%	17,65%	16,30%
Holanda	392	672	1.698	2.284	0,10%	0,08%	0,42%	0,24%
Bélgica	1.031	16.553	872	3.167	0,45%	3,25%	0,41%	0,58%
Italia	26.935	307.805	23.768	307.595	26,34%	32,30%	19,22%	31,97%
Suiza	4.102	17.127	3.314	30.734	20,32%	15,62%	11,19%	14,36%
Austria	1.343	5.770	1.280	2.845	14,43%	15,86%	15,09%	9,44%
Finlandia	16.496	44.864	24.752	49.182	5,57%	30,39%	6,08%	26,23%
Francia	16.117	268.624	17.632	265.586	8,69%	33,37%	8,79%	28,86%
Luxemburgo	75	502	86	92	4,60%	4,49%	3,96%	1,72%
Irlanda	32.826	117.635	13.734	108.370	42,03%	33,95%	22,21%	34,19%

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)		
	2010	2011	11/10	2010	2011	11/10	2010	2011	11/10
Doméstico	663,99	515,55	-22,4%	5.709	4.536	-20,6%	11,63	11,37	-2,3%
Corto y medio radio	877,45	798,05	-9,0%	11.242	10.332	-8,1%	7,80	7,72	-1,0%
Largo radio	1.809,09	2.000,05	10,6%	34.291	36.400	6,2%	5,28	5,49	4,1%
Total	3.350,52	3.313,65	-1,1%	51.242	51.268	0,1%	6,54	6,46	-1,2%
Carga	Ingresos (millones de euros) (1)			Toneladas-km (TKT) (millones)			Ingresos por TKT (cént. de euro)		
	2010	2011	11/10	2010	2011	11/10	2010	2011	11/10
Nacional	33,05	33,19	0,40%	49	46	-6,4%	67,91	72,85	7,3%
Internacional	241,27	279,34	15,80%	1.266	1.318	4,1%	19,06	21,20	11,2%
Total	274,33	312,53	13,90%	1.314	1.363	3,7%	20,87	22,92	9,8%
Total carga + pasaje (2)	3.624,85	3.626,17	0,04%	5.926	5.977	0,9%	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 I.5.16A. Indicadores de actividad del Grupo IBERIA

IBERIA	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Pasajeros transportados (miles)	26.856	23.267	20.902	20.026	17.573	-12,3%
Asientos-km ofertados (millones)	66.454	66.098	62.158	62.312	63.042	1,2%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	54.229	52.885	49.612	51.242	51.268	0,1%
Carga (toneladas)	260.601	242.213	211.243	262.402	265.632	1,2%
Carga (miles t-km)	1.225	1.156	1.022	1.314	1.363	3,7%
Personal fijo medio	20.206	19.752	19.270	18.796	18.820	0,1%
Ventas totales/empleo total (miles euros/empleado)	272	274	228	252.497	258.190	2,3%
VAB/empleo total (miles euros/empleado) (1)	118	96	74	98	92	-6,4%

(1) VAB: Valor Añadido Bruto.
Fuente: Grupo IBERIA.

Tabla I.5.16B. Indicadores de actividad de diversas empresas de transporte aéreo (1)

Air Europa	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Pasajeros transportados (miles)	9.872	9.725	8.927	8.866	8.740	-1,4%
Asientos-km ofertados (millones)	21.745	21.809	19.857	21.531	22.263	3,4%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	16.745	17.409	16.064	17.079	17.634	3,2%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	5.948	6.019	5.602	5.812	5.611	-3,5%
Carga (toneladas)	ND	ND	ND	ND	ND	—
Carga (miles t-km)	ND	ND	ND	ND	ND	—
Personal fijo medio	2.107	2.195	2.263	2.365	2.446	3,4%
Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado)	0,26	0,41	—	—	—	—
Spanair	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Pasajeros transportados (miles)	11.305	10.039	7.788	7.489	8.326	11,2%
Asientos-km ofertados (millones)	16.971	15.716	11.210	10.080	10.837	7,5%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	12.213	11.193	8.008	7.504	8.343	11,2%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	7.262	6.651	4.919	4.706	6.076	29,1%
Carga (toneladas)	10.962	11.653	10.157	4.390	—	—
Carga (miles t-km)	13.405	15.200	10.123	8.973 (2)	—	—
Personal fijo medio	—	—	—	2.977	—	—
Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado)	ND	ND	ND	ND	—	—
Air Nostrum	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Pasajeros transportados (miles)	5.668	5.364	4.683	4.388	4.822	9,9%
Asientos-km ofertados (millones)	4.858	4.907	4.278	3.875	4.639	19,7%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	3.001	2.913	2.567	2.387	2.899	21,4%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	1.992	1.806	1.488	1.315	1.292	-1,7%
Carga (toneladas)	ND	ND	ND	ND	ND	—
Carga (miles t-km)	ND	ND	ND	ND	ND	—
Personal fijo medio	2.117	2.149	1.758	1.772	1.801	1,6%
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 I.5.17. Estructura y cuantía de costes de IBERIA (millones de euros)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Consumos	1.363,51	1.864,05	1.417,97	1.337,47	1.593,77	19,2%
Personal	1.371,63	1.311,25	1.287,74	1.285,87	1.284,32	-0,1%
Amortizaciones	221,52	198,12	175,07	173,20	171,42	-1,0%
Provisiones	3,54	5,65	27,06	30,22	66,84	121,2%
Otros gastos de explotación	2.240,01	2.110,48	1.938,27	1.914,22	1.848,20	-3,4%
Tributos	9,90	13,03	10,78	10,75	10,62	-1,3%
Financieros	63,86	107,63	22,38	13,81	21,34	54,5%
Total	5.273,97	5.610,20	4.879,26	4.765,55	4.996,51	4,8%

Fuente: Grupo IBERIA.

Tabla I.5.18. Cuenta de resultados de IBERIA (millones de euros)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Ingresos pasaje	4.324,92	4.234,15	3.359,13	3.609,80	3.644,95	1,0%
Ingresos carga	306,08	293,18	206,75	271,50	311,28	14,7%
Total ingresos tráfico	4.630,99	4.527,33	3.565,88	3.881,29	3.956,23	1,9%
Otros ingresos	862,76	887,36	823,61	864,70	902,96	4,4%
Total ingresos de explotación	5.493,75	5.414,69	4.389,50	4.745,99	4.859,18	2,4%
Gastos operativos de explotación	5.210,11	5.502,58	4.852,55	4.750,58	4.971,64	4,7%
Resultados operacionales	283,64	-87,89	-463,06	-4,59	-112,46	-2.348,4%
Resultados Financieros	160,21	29,54	31,97	100,80	4,44	-95,6%
Resultados de explotación total	443,85	-58,35	-431,09	96,21	-108,02	212,3%
Resultados extraordinarios	3,82	84,09	-11,81	-29,96	9,80	132,7%
Resultados netos	447,67	25,74	-442,90	66,25	-98,22	248,3%
Resultados netos después de impuestos	322,93	24,74	-281,17	62,70	-62,41	199,5%

Fuente: Grupo IBERIA.

Tabla I.5.19. Evolución de las tarifas aéreas regulares (clase turista, sólo ida) (euros) (1)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Madrid-Londres (2)	793,0	825,0	841,0	841,0	851,0	1,2%
Madrid-Nueva York	1.069,0	1.739,0	1.739,0	1.739,0	1.496,0	-14,0%
Madrid-Lisboa	289,0	311,0	338,0	324,0	361,0	11,4%
Madrid-Las Palmas	399,0	469,0	498,0	505,0	484,0	-4,2%
Madrid-Barcelona	171,0	171,0	171,0	171,0	173,0	1,2%
Madrid-Palma de Mallorca	244,0	298,0	320,0	327,0	352,0	7,6%
Tenerife-Las Palmas (3)	54,0	56,0	60,0	60,0	61,0	1,7%

(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.

Tabla I.5.20. Indicadores de actividad de Vueling

Vueling	2010	2011	11/10
Pasajeros transportados (miles)	11.036	12.316	11,6%
Asientos ofertados (miles)	15.194	16.518	8,7%
Asientos-km ofertados (millones)	13.569	14.314	5,5%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	9.932	10.820	8,9%
Ocupación (%)	73,2	75,6	3,3%

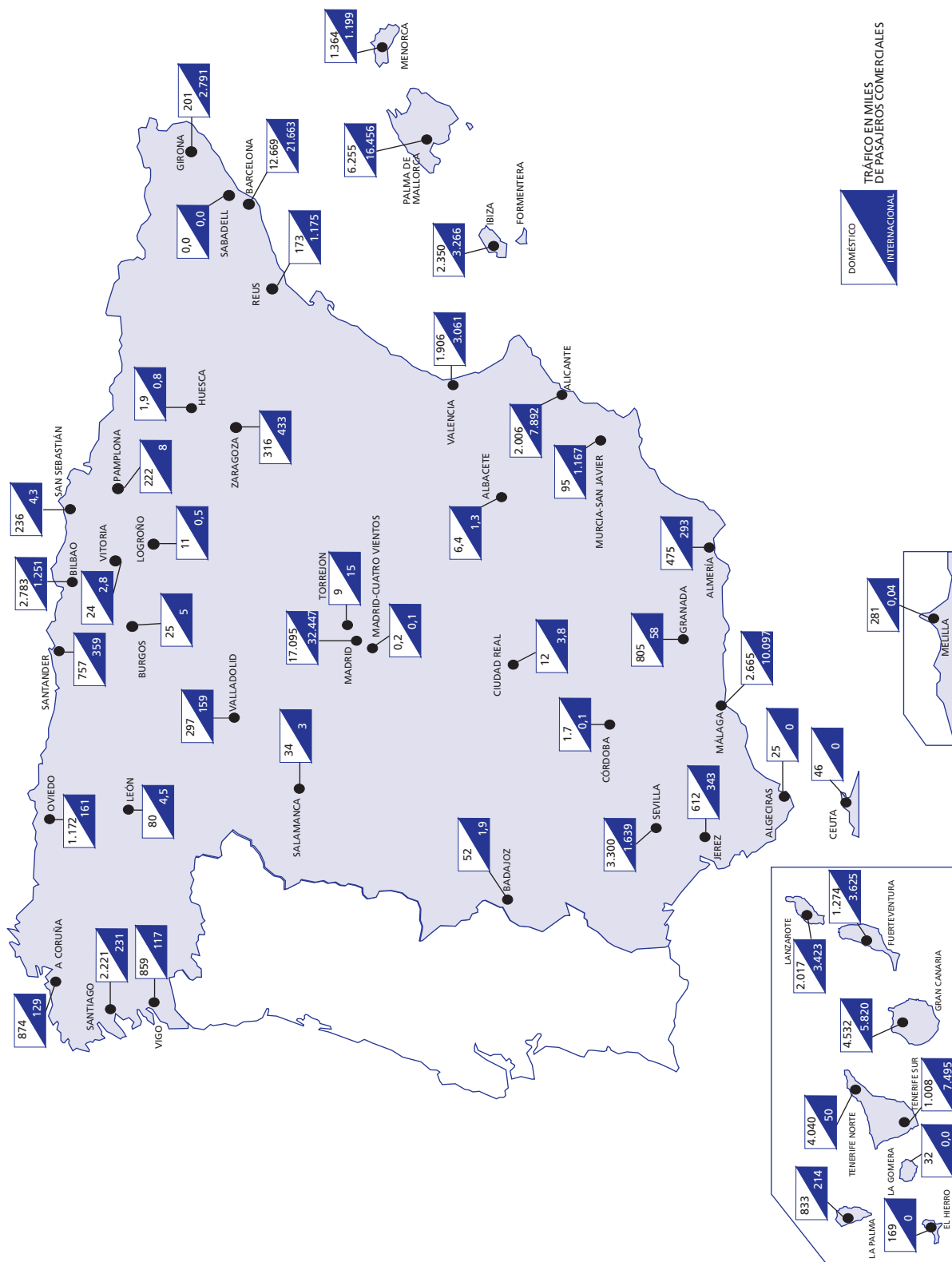
Fuente: Vueling Airlines, S.A.

Tabla I.5.21. Cuenta de resultados de Vueling (millones de euros)

Vueling	2010	2011	11/10
Ingresos	796,5	863,5	8,4%
Gastos	736,4	852,0	15,7%
Combustible	184,0	253,5	37,8%
Otros gastos	552,4	598,5	8,3%
Resultados antes de impuestos (EBIT)	60,1	11,4	-81,0%
Resultados netos	46,0	10,4	-77,4%

Fuente: Vueling Airlines, S.A.

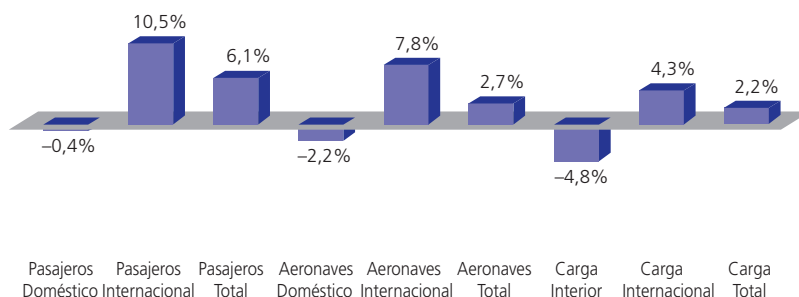
Gráfico I.5.1. Tráfico en los aeropuertos españoles. Año 2011



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

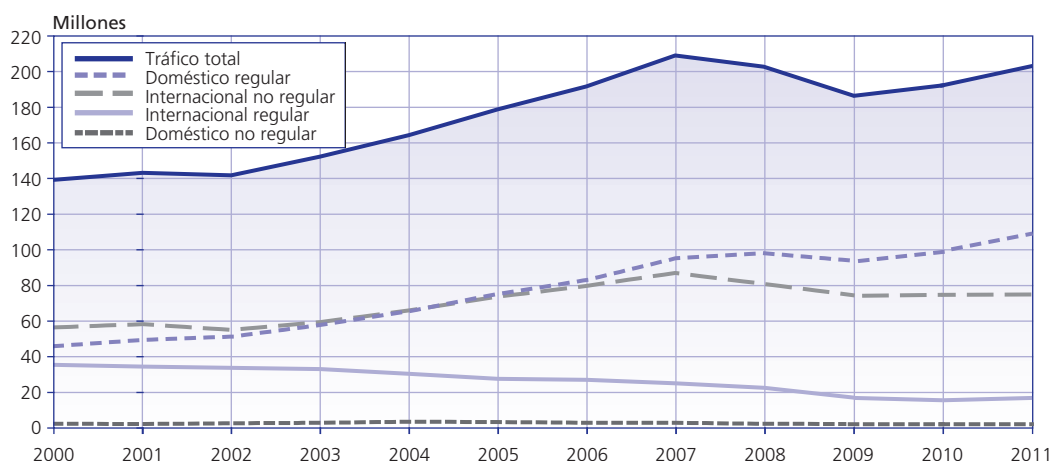
Gráfico I.5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles (2011/2010)

Variación en porcentaje



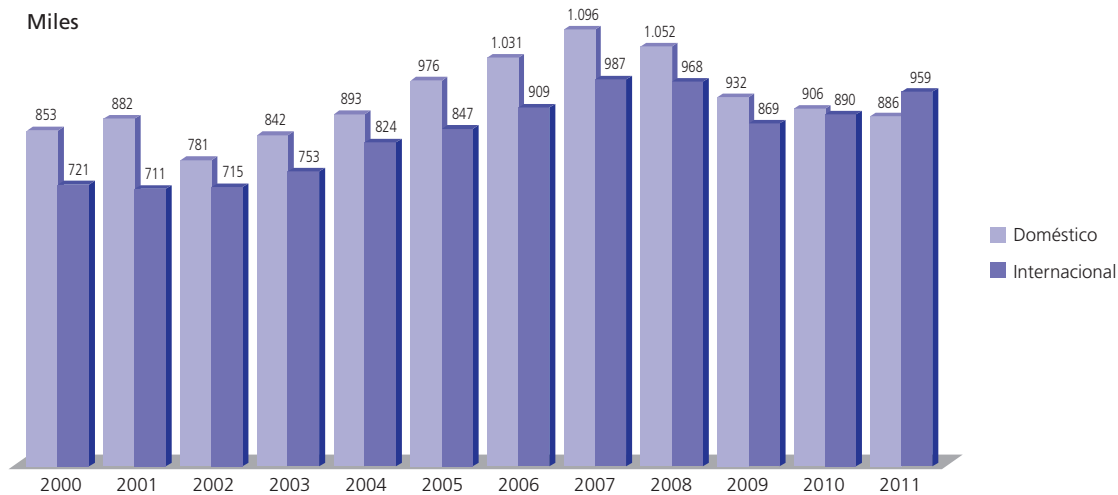
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Gráfico I.5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles



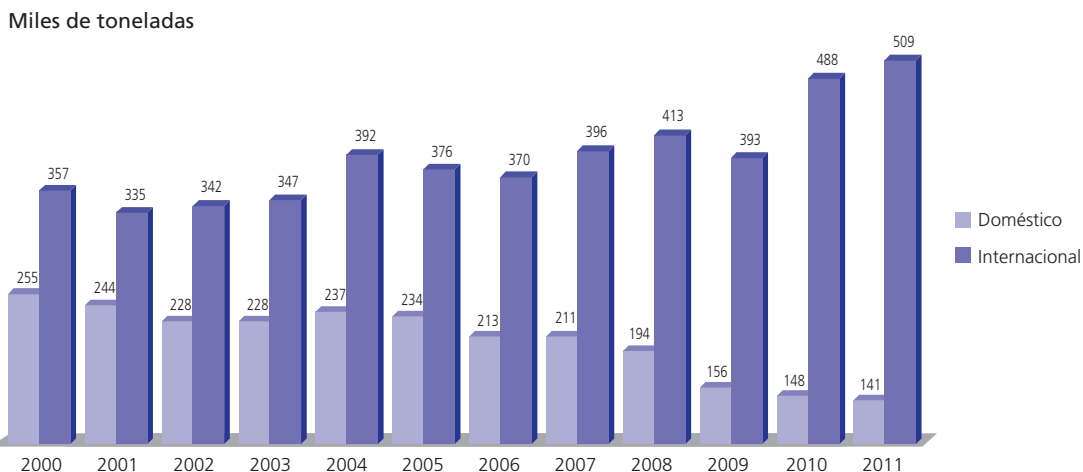
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Gráfico I.5.4. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles (entradas más salidas)



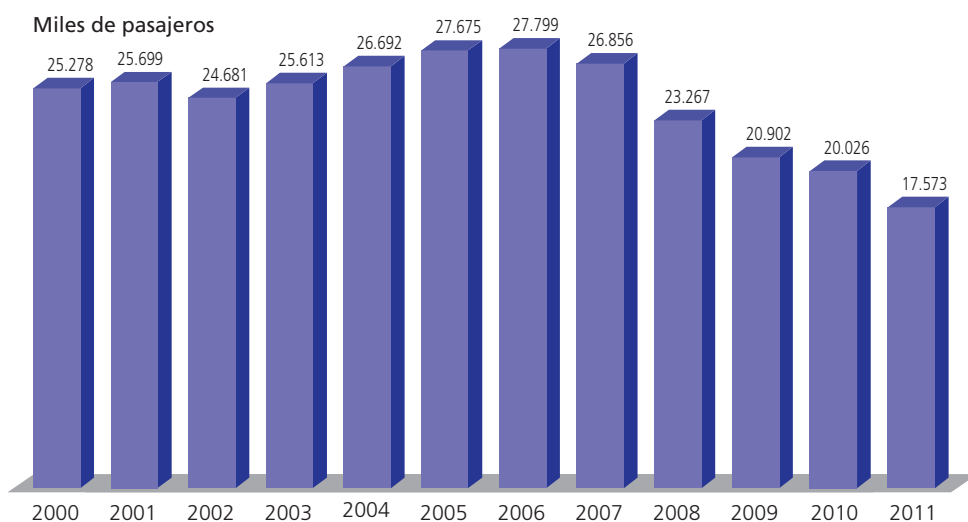
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Gráfico I.5.5. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles (entradas más salidas)



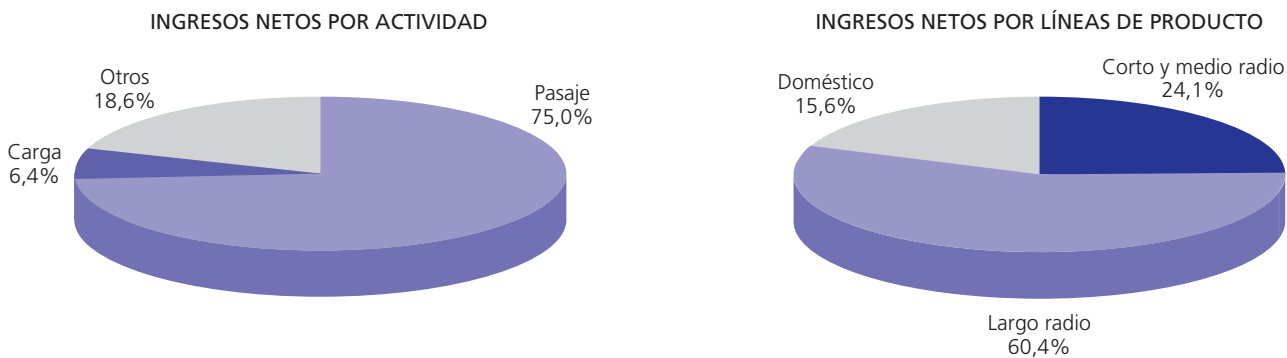
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Gráfico I.5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros



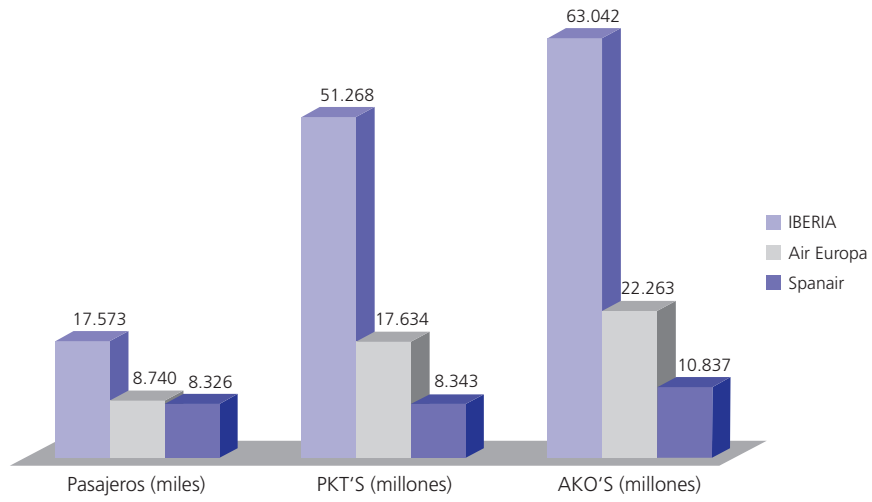
Fuente: Grupo IBERIA.

Gráfico I.5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos (año 2011)



Fuente: Grupo IBERIA.

Gráfico 1.5.8. Parámetros de las compañías aéreas (año 2011)



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 90,14 de los viajeros-kilómetro y el 84,42% 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 2011 se registraron, en nuestro país, 83.027 accidentes de tráfico con víctimas, resultando un total de 117.687 víctimas, de las cuales 2.060 resultaron muertas, 418 menos que en 2010. 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.

Con fecha 25 de febrero de 2011, El Consejo de Ministros aprobó las líneas básicas de la política de seguridad vial para 2011-2020 en consonancia con las actuaciones y los objetivos que se contemplan en la Estrategia de Seguridad Vial de ese mismo período. Con ello, se pretende determinar cuáles son las prioridades que deben marcar esa política, así como los objetivos e indicadores

de seguimiento y las áreas de actuación, todo ello sin perjuicio de que, en el año 2015, se procederá a revisar los objetivos y actualizar las medidas para el período 2016-2020. El objetivo general que se persigue es contribuir a la recomendación de la Comisión Europea de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, en el que se identificaban las acciones a desarrollar por los distintos Ministerios para conseguir el objetivo de reducir en un 40 por 100 el número de fallecidos para el año 2008, supuso un nuevo impulso en la política de seguridad vial que ha permitido reducir a la mitad, en seis años, el número de fallecidos en accidente de tráfico.

Las áreas de actuación de las líneas básicas de la política de seguridad vial 2011-2020 serán las siguientes:

- Educación y formación de los usuarios de las vías.
- Comunicación para formar una sociedad concienciada.
- Norma y su cumplimiento.
- Salud y seguridad vial mediante la identificación de situaciones de riesgo como el alcohol y las drogas.
- Seguridad en el vehículo incorporando nuevos sistemas de seguridad activa y pasiva.
- Infraestructura para disponer de carreteras bien diseñadas y conservadas.
- Zona urbana.
- Empresa y transporte profesional.
- Atención a las víctimas, su protección y apoyo, así como a sus familiares.
- Investigación y gestión del conocimiento más preciso de la causalidad de los accidentes y de la efectividad de las medidas adoptadas.
- Coordinación y participación de todas las Administraciones con competencias, consolidando un mecanismo de coordinación dinámico y eficaz basado en el compromiso de los agentes implicados que constituye un reto fundamental en esta nueva Estrategia.

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 publicó 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.

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, mientras que el número de víctimas descendió un 0,8%. Durante los años 2008 a 2011 volvieron a descender tanto el número de accidentes como el número de víctimas con respecto al año anterior. En concreto, en el año 2011 se produce un descenso en el número de accidentes del -2,9% y en el número de víctimas del -4,2%.

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 2000-2011. 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. El número de accidentes en carretera y en zona urbana han descendido respecto del año anterior durante los años 2008 a 2011. La situación en 2011 refleja un descenso del número de accidentes en carretera del 8,4% y del 1,8% 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 2011 el valor total de accidentes ha disminuido un 2,9%, y el de víctimas, un 4,2% 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.

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 56,8% de los accidentes y el 52,3% de las víctimas, frente a la mayor gravedad de los accidentes en carreteras interurbanas, donde tienen lugar el 77,8% de las víctimas mortales. Durante los años 2007 a 2010, tanto los accidentes como las víctimas mortales descendieron en las carreteras urbanas. La si-

tuación en 2011 refleja un ascenso del 1,8% en el número de accidentes y un descenso del 16,9% en el número de muertos.

En lo que se refiere a las zona interurbana, los datos del año 2011 reflejan un descenso del 8,4% en el número de accidentes y del 9,2% en el número de víctimas con respecto al año anterior. La gravedad de los accidentes en este tipo de vías también ha experimentado resultados positivos en el año 2011, de tal forma que el número de accidentes mortales descendió un 13,2%, y el de víctimas mortales un 16,9%.

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 2011 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 55,3% de los accidentes con víctimas, en los que se producen el 41,5% de los fallecidos, el 44,5% de los heridos graves y un 62,5% 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 31,4% de víctimas mortales, el 26% de heridos graves y el 17,5% 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 2011 son las siguientes:

- Por cada 1.000 accidentes con víctimas, ocurren 1.564 víctimas en carretera y 1.306 en zona urbana, con un valor medio de 1.417. 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 2011 se recupera la tendencia anterior disminuyendo un 0,9%. 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% y en 2011, del 0,8%.
- Por cada 1.000 accidentes con víctimas, los muertos, en 2011 son 45 en carretera y 10 en zona urbana, con un valor medio de 25. Estos índices han descendido un 14,4% respecto al año anterior.
- Los muertos por cada 1.000 víctimas, alcanzan a 29 en carretera y 7 en zona urbana, con un valor medio de 18, inferior en un 13,2% al de 2010.

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, a través de la Subsecretaría que realiza sus actividades independientemente de la Dirección General de Ferrocarriles, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y de cualquier empresa ferroviaria.

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 2011 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 2011 se ha registrado un descenso del 27,3% en el número total de accidentes, también ha descendido el número de víctimas, 18 frente a las 62 del pasado año. En los servicios de vía ancha se ha experimentado un descenso en el número de accidentes respecto del año anterior, al igual que en los servicios de vía estrecha donde se ha producido una caída del 37%. El número de víctimas también ha disminuido respecto al año anterior tanto en los servicios prestados por RENFE Operadora como 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 de los accidentes en el año 2011 se han debido fundamentalmente al fallo del material (motor, móvil y fijo) mientras que en los trenes que circulan por vía estrecha, la causa principal corresponde a las recogidas en el apartado «Ajenas». 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 467 en vía ancha y de 647 en vía estrecha, lo cual supone un importante descenso respecto al año 2010. El número de muertos por cada 1.000 accidentes con víctimas también ha descendido notablemente.
- El número de muertos por cada 1.000 víctimas ha aumentado alrededor del 7% tanto en vía ancha como en vía estrecha respecto al año anterior.
- Las estadísticas nos indican que tanto en vía ancha como en vía estrecha han disminuido tanto el número de víctimas como el número de muertos por cada mil accidentes con víctimas. 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 período 1994-1997; y en 1998 se aprobó el Plan de Salvamento Marítimo para el período 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 período 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.

El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, aprobó 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.

La nueva disposición transpone la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, integrante del tercer paquete de seguridad marítima.

Con respecto a la normativa anterior, cabe destacar dos novedades de relieve. La primera de ellas es que, con la finalidad de facilitar el acceso al mercado de nuevas organizaciones, la Administración Marítima española puede presentar a la Comisión Europea solicitudes para que se reconozca a una organización sólo para la inspección de determinados buques, de modo que tenga una entrada paulatina en el sector.

La segunda novedad consiste en un mayor número de supuestos en los que pueden actuar estas organizaciones en la inspección de buques de pabellón español, en concreto:

- Cuando recale en puerto español en vísperas de festivo o en días feriados y necesite prorrogar el plazo de validez de cualquier certificado obligatorio por aproximarse la fecha de caducidad.
- Cuando un buque español se construya o realice obras de transformación o gran reparación en el extranjero.
- Cuando un buque se encuentre en el extranjero y solicite el abanderamiento en España.

Estas organizaciones, que lo son sin ánimo de lucro, controlan la calidad de la construcción y mantenimiento de los buques a través de unas calificaciones que otorgan. Pueden, previa delegación de los Estados, expedir los certificados internacionales obligatorios que permiten a los buques navegar.

Para que estas organizaciones puedan trabajar con buques de pabellón de Estados miembros deben de obtener un reconocimiento de la Comisión Europea, que lo otorga previo un detallado examen del funcionamiento de las mismas, de conformidad con el Reglamento 39/2009, de 23 de abril.

Una vez otorgado el reconocimiento, la organización puede solicitar autorización a un Estado miembro para trabajar con buques de su bandera.

La Administración marítima española puede solicitar a la Comisión la revocación del reconocimiento de la organización por defectos en materia de seguridad y prevención de la contaminación. La solicitud de autorización se plasma en una Resolución de la Administración Marítima, estableciendo la relación de trabajo entre ambas partes.

Asimismo, el Real Decreto regula la responsabilidad de estas organizaciones, los casos en que pueden actuar en buques de pabellón español y el régimen sancionador.

En relación a los buques de pasaje que realizan travesías entre puertos españoles, con fecha 1 de abril de 2011, el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, aprobó Real Decreto sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles con el objetivo de mejorar la seguridad marítima y la navegación.

Este Real Decreto, que modifica el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, incorpora al ordenamiento jurídico español las medidas contempladas en la Directiva 2010/36/UE que, a su vez, viene a actualizar las directivas previas sobre esta materia y, por tanto, sus correspondientes transposiciones a la norma española.

Las medidas contempladas en la Directiva 2010/36/UE, incorporadas al ordenamiento jurídico español a través de este Real Decreto suponen una clara mejora de la seguridad marítima y de la navegación de los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, cumpliéndose así uno de los objetivos fundamentales que la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), es un órgano colegiado adscrito al Ministerio de Fomento, 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.

La CIAIM está regulada por el artículo 265 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, y por el Real Decreto 800/2011.

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 aumentado en un 23%, registrándose un ascenso del 81,6% en el número total de afectados y del 1,1% en relación a los rescatados en accidentes marítimos. Los accidentes que mas aumentaron fueron los ocurridos en buques pesqueros que han aumentado en un 32% respecto a 2010. También aumentaron significativamente los accidentes en embarcaciones de recreo, que lo hicieron en un 23,2%, y en menor medida los registrados en buques mercantes y otros.

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 2011 únicamente se registro un accidente con una víctima, descendiendo el número de accidentes y el número de víctimas respecto del año 2010. Este accidente ocurrió en una embarcación de recreo.

Con respecto a los accidentes sin víctimas, se observa un aumento en el número de accidentes y un descenso en el número de personas rescatadas respecto al año 2010. Así, en 2011 se han producido un total de 1.879 accidentes, rescatándose una persona que navegaba en una embarcación 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 2011. En 2011 se han registrado un total de 24 accidentes con víctimas, cifra superior a la del año pasado, con 18 accidentes. El número de víctimas también ha aumentado pasando de 31 en 2010 a 63 en 2011. La mayor parte de los accidentes con víctimas han ocurrido en embarcaciones de recreo, con 16 accidentes y 28 víctimas.

En cuanto al número de accidentes sin víctimas, en 2011 se registra un ascenso 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 ha disminuido desde 2007 hasta el año 2009, a partir de este año se experimenta un ascenso significativo, alcanzándose el pico más alto en 2011, donde se registran 16 accidentes, 4 más que en 2010. 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 BOE de 8 de julio de 2003) regula en su Título II la investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil.

El 5 de marzo de 2011 se publicó en el BOE 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. Esta ley establece que el Gobierno aprobará un Programa Estatal que permitirá reforzar los niveles de seguridad y prevenir posibles accidentes e incidentes mediante un sistema de gestión de la seguridad. Se determinarán reglamentariamente qué administraciones públicas y demás sujetos del sector público y privado quedarán vinculados al Programa Estatal, así como el alcance de sus obligaciones. La Ley garantiza la protección de la información suministrada en el marco del Programa Estatal y modifica la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes en la Aviación Civil para fortalecer la independencia de sus miembros y reforzar el control parlamentario en la designación de su presidente y en el seguimiento de sus actuaciones. También se refuerza la protección de los usuarios del transporte aéreo al posibilitar un mayor control del cumplimiento por las compañías aéreas de las obligaciones impuestas por la normativa comunitaria en materia de derechos de los usuarios del transporte aéreo.

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.

Tabla I.6.1. Accidentes con víctimas en el transporte por carretera (1)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
<i>En carretera</i>						
Número de accidentes	49.820	43.831	40.789	39.174	35.878	-8,4%
Mortales	2.415	1.928	1.696	1.547	1.343	-13,2%
Con heridos	47.405	41.903	39.093	37.627	34.535	-8,2%
Número de víctimas	79.870	69.765	65.058	61.817	56.120	-9,2%
Muertos (1)	3.082	2.466	2.130	1.928	1.603	-16,9%
Peatones	287	236	201	193	158	-18,1%
Conductores	2.054	1.626	1.433	1.278	1.099	-14,0%
Pasajeros	741	604	496	457	346	-24,3%
Heridos	76.788	67.299	62.928	59.889	54.517	-9,0%
Peatones	1.236	1.088	1.046	1.025	849	-17,2%
Conductores	48.146	42.415	39.411	37.621	34.793	-7,5%
Pasajeros	27.406	23.796	22.471	21.243	18.875	-11,1%
<i>En zona urbana</i>						
Número de accidentes	50.688	49.330	47.462	46.329	47.149	1,8%
Mortales	542	457	421	406	340	-16,3%
Con heridos	50.146	48.873	47.041	45.923	46.809	1,9%
Número de víctimas	66.474	64.282	62.622	61.006	61.567	0,9%
Muertos (1)	741	634	584	550	457	-16,9%
Peatones	304	266	269	278	222	-20,1%
Conductores	371	303	259	233	193	-17,2%
Pasajeros	66	65	56	39	42	7,7%
Heridos	65.733	63.648	62.038	60.456	61.110	1,1%
Peatones	9.602	9.556	9.371	9.427	10.016	6,2%
Conductores	41.353	40.043	38.582	37.505	37.617	0,3%
Pasajeros	14.778	14.049	14.085	13.524	13.477	-0,3%
Totales						
Número de accidentes	100.508	93.161	88.251	85.503	83.027	-2,9%
Número de víctimas	146.344	134.047	127.680	122.823	117.687	-4,2%

(1) El cómputo de muertos se realiza a 30 días.
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Tabla I.6.2. Tipos de accidentes y su distribución por vías (año 2011) (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	45.876	663	856	5.048	65.148	17.172	585	739	3.124	27.092	28.704	78	117	1.924	38.056
Colisión vehículo-obstáculo en calzada	2.527	33	41	282	2.951	690	19	21	111	813	1.837	14	20	171	2.138
Atropello de personas	10.105	297	367	1.887	9.353	816	135	150	284	512	9.289	162	217	1.603	8.841
Atropello de animales	410	6	7	55	520	368	6	7	45	478	42	0	0	10	42
Vuelco en calzada	3.002	40	47	489	2.955	1.446	35	38	294	1.408	1.556	5	9	195	1.547
Salida de calzada (izquierda)	5.300	232	268	1.205	5.822	4.786	205	236	1.087	5.314	514	27	32	118	508
Salida de calzada (derecha)	10.983	329	378	1.746	12.448	9.153	295	342	1.579	10.470	1.830	34	36	167	1.978
Otro tipo de accidente	4.824	83	96	635	5.083	1.447	63	70	301	1.605	3.377	20	26	334	3.478
Total	83.027	1.683	2.060	11.347	104.280	35.878	1.343	1.603	6.825	47.692	47.149	340	457	4.522	56.588

(1) El cómputo de muertos se realiza a 30 días.
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Tabla I.6.3. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera (1)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
<i>Víctimas por 1.000 accidentes con víctimas</i>						
En carretera	1.603	1.592	1.595	1.578	1.564	-0,9%
En zona urbana	1.311	1.303	1.319	1.317	1.306	-0,8%
Valor medio total	1.456	1.439	1.447	1.436	1.417	-1,3%
<i>Muertos por 1.000 accidentes con víctimas</i>						
En carretera	62	56	52	49	45	-9,2%
En zona urbana	15	13	12	12	10	-18,4%
Valor medio total	38	33	31	29	25	-14,4%
<i>Muertos por 1.000 víctimas</i>						
En carretera	39	35	33	31	29	-8,4%
En zona urbana	11	10	9	9	7	-17,7%
Valor medio total	26	23	21	20	18	-13,2%

(1) El cómputo de muertos se realiza a 30 días.

Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Tabla I.6.4. Accidentes de circulación en el transporte ferroviario

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011
A. Vía Ancha					
Número de accidentes	24	29	19	17	15
Número de víctimas	14	13	10	15	7
<i>Muertos</i>	8	10	5	8	4
<i>Heridos</i>	6	3	5	7	3
<i>Imputables a RENFE Operadora</i>					
Número de accidentes	13	15	8	6	11
Número de víctimas	3	2	0	2	0
<i>Muertos</i>	3	1	0	2	0
<i>Heridos</i>		1	0	0	0
<i>No imputables a RENFE Operadora</i>					
Número de accidentes	11	14	11	9	4
Número de víctimas	11	11	10	13	7
<i>Muertos</i>	5	9	5	6	4
<i>Heridos</i>	6	2	5	7	3
B. Vía Estrecha					
Número de accidentes	52	20	23	27	17
Número de víctimas	27	10	22	47	11
<i>Muertos</i>	14	2	11	16	4
<i>Heridos</i>	13	8	11	31	7
C. Total (A + B)					
Número de accidentes	76	49	42	44	32
Número de víctimas	41	23	32	62	18
<i>Muertos</i>	22	12	16	24	8
<i>Heridos</i>	19	11	16	38	10

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 I.6.5. La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario

Causas de los accidentes	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Vía Ancha (total accidentes)						
Fallo humano	4	3	1	4	4	0,00%
Fallo del material (motor, móvil y fijo)	9	12	7	4	7	75,00%
Imprudencia de extraños o de viajeros	8	12	10	7	4	-42,90%
Atentados	0	0	0	0	0	—
Otras causas	3	2	1	2	0	—
Vía Estrecha (total accidentes)						
Fallo humano	4	5	5	4	3	-25,00%
Fallo del material (motor, móvil y fijo)	4	3	2	0	5	—
Ajenas	44	11	15	20	9	-55,00%
Desconocidas	0	1	1	3	0	—
Total accidentes	76	49	42	44	32	-27,27%

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 I.6.6. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte ferroviario

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Víctimas por 1.000 accidentes con víctimas</i>					
Vía ancha	583	448	526	882	467
Vía estrecha	519	500	957	1.741	647
Valor medio total	539	469	761	1.409	562
<i>Muertos por 1.000 accidentes con víctimas</i>					
Vía ancha	333	345	263	471	267
Vía estrecha	269	100	478	593	235
Valor medio total	289	245	381	545	250
<i>Muertos por 1.000 víctimas</i>					
Vía ancha	571	769	500	533	571
Vía estrecha	519	200	500	340	364
Valor medio total	537	522	500	387	444

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 I.6.7. Resumen de accidentes marítimos

Concepto	2008	2009	2010	2011	I I/10
Total accidentes	448	393	370	455	23,0%
Buques pesqueros	59	66	50	66	32,0%
Buques mercantes	25	20	23	25	8,7%
Embarcaciones de recreo	320	282	271	334	23,2%
Otros	44	25	26	30	15,4%
Total afectados	64	52	49	89	81,6%
Muertos	22	17	12	22	83,3%
Desaparecidos	24	11	17	30	76,5%
Heridos	18	24	20	37	85,0%
Total rescatados	312	298	279	282	1,1%
Heridos	18	24	20	37	85,0%
llesos	294	274	259	245	-5,4%

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

Tabla I.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)		2011 (2)	
	Número de accidentes	Número de víctimas (1)	Número de accidentes	Número de víctimas (1)	Número de accidentes	Número de víctimas (1)	Número de accidentes	Número de víctimas (1)
<i>Con víctimas</i>								
Buque a la deriva	1	2	2	6	3	8	1	1
Buques mercantes								
Buques pesqueros								
Embarcaciones de recreo	1	2	2	6	3	8	1	1
Tipos de accidente	Número de accidentes	Personas rescatadas	Número de accidentes	Personas rescatadas	Número de accidentes	Personas rescatadas	Número de accidentes	Personas rescatadas
<i>Sin víctimas</i>								
Buque a la deriva	1.615	3	1.666	1	1.670	5	1.879	1
Buques mercantes	137	0	122	0	154	0	200	0
Buques pesqueros	236	0	289	0	254	0	261	0
Embarcaciones de recreo	1.154	3	1.160	1	1.169	5	1.331	1
Otros tipos	88	0	95	0	93	0	87	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, 151 en 2010 y 129 en 2011.

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

Tabla I.6.9. Número de buques accidentados. Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo

Tipos de accidente	2008 (1)		2009 (1)		2010 (1)		2011 (1)	
	Número de accidentes	Número de víctimas (2)	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	1	2
Buques mercantes							1	2
Buques pesqueros								
Embarcaciones de recreo								
Otros								
Incendio	3	11	1	1	0	0	0	0
Buques mercantes	2	10	1	1				
Buques pesqueros								
Embarcaciones de recreo	1	1						
Otros								
Varada	0	0	2	9	2	2	0	0
Buques mercantes			1	8				
Buques pesqueros			1	1				
Embarcaciones de recreo					2	2		
Otros								
Vía de agua	1	2	1	1	0	0	0	0
Buques mercantes			1	1				
Buques pesqueros								
Embarcaciones de recreo	1	2						
Otros								
Hundimiento	2	2	3	3	4	7	2	8
Buques mercantes							1	2
Buques pesqueros	1	1	2	2	1	3	1	6
Embarcaciones de recreo			1	1	2	2		
Otros	1	1			1	2		
Otros tipos	18	39	10	17	12	22	21	53
Buques mercantes	0	0	0	0	1	2		
Buques pesqueros	7	24	2	2	3	5	3	22
Embarcaciones de recreo	8	12	8	15	7	12	16	28
Otros	3	3	0	0	1	3	2	3
Totales	24	54	17	31	18	31	24	63
<i>Buques mercantes</i>	2	10	3	10	1	2	2	4
<i>Buques pesqueros</i>	8	25	5	5	4	8	4	28
<i>Embarcaciones de recreo</i>	10	12	9	16	11	16	16	28
<i>Otros</i>	4	4	0	0	2	5	2	3
Sin víctimas								
Tipos de accidente	Número de accidentes	Personas rescatadas	Número de accidentes	Personas rescatadas	Número de accidentes	Personas rescatadas	Número de accidentes	Personas rescatadas
Accidentes	424	10	376	21	352	13	431	26
Buques mercantes	23	1	17	5	22	0	23	1
Buques pesqueros	51	0	61	2	46	0	61	5
Embarcaciones de recreo	310	8	273	14	260	11	318	13
Otros	40	1	25	0	24	2	29	7

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, 259 en 2010 y 245 en 2011.

(2) Es el total de muertos, desaparecidos y heridos.

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

Tabla I.6.10. Accidentes con víctimas mortales en el transporte aéreo (1) (2)

Concepto	2007	2008	2009	2010	2011
Número de accidentes	8	5	4	12	16
Número de víctimas	14	185	9	31	33
Muertos	11	163	6	27	32
Heridos	4	22	3	4	1

(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, Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

Tabla I.6.11. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves cuyo MTOW sea de 5.701 kg o más (1)

Concepto	2007		2008		2009		2010		2011	
	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.
Número de accidentes con víctimas mortales	NA	NA	1		0	0	2	1	0	0
Tipo de operación efectuada:										
Vuelo interior o internacional			INT		0	0	0	1	0	0
Vuelo de transporte regular o no regular			REG		0	0	0	0	0	0
Otros vuelos (índiquese tipo)					0	0	Ferry / Contra Incendios		0	0
Miembros de la tripulación										
Total a bordo			6		0	0	6	2	0	0
Cantidad de muertos			6		0	0	5	2	0	0
Cantidad de personas con lesiones graves			0		0	0	1	0	0	0
Pasajeros										
Total a bordo			166		0	0	0	9	0	0
Cantidad de muertos			148		0	0	0	9	0	0
Cantidad de personas con lesiones graves			18		0	0	0	0	0	0
Víctimas del accidente que no estaba a bordo de la aeronave										
Cantidad de muertos			0		0	0	0	0	0	0
Cantidad de personas con lesiones graves			0		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, Subsecretaría. 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	2007				2008				2009				2010				2011			
	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	NA	NA	NA	NA	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0	0	0	0	0
Número de muertos					2											0	0	0	0	0
Pasajeros					1											0	0	0	0	0
Miembros de la tripulación					1											0	0	0	0	0
Que no estaban a bordo					0											0	0	0	0	0
Número de personas con lesiones graves					4											0	0	0	0	0
Pasajeros					4											0	0	0	0	0
Miembros de la tripulación					0											0	0	0	0	0
Que no estaban a bordo					0											0	0	0	0	0
Número de personas a bordo					11											0	0	0	0	0
Pasajeros					10											0	0	0	0	0
Miembros de la tripulación					1											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, Subsecretaría, 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	2007				2008				2009				2010				2011			
	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	NA	1	NA	NA	NA	NA	NA	3	NA	2	NA	1	5	0	3	0	0
Número de muertos	2	3	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0	1	2	2	13	0	6	0	0
Pasajeros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	0	1	0	0
Miembros de la tripulación	2	3	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0	1	1	7	0	5	0	0	0
Que no estaban a bordo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Número de personas con lesiones graves	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1	1	1	1	0	0	0	0
Pasajeros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Miembros de la tripulación	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Que no estaban a bordo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Número de personas a bordo	2	4	0	0	2	0	0	0	0	0	7	2	2	3	14	0	6	0	0	0
Pasajeros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	7	0	1	0	0	0
Miembros de la tripulación	2	4	0	0	2	0	0	0	0	0	7	2	2	1	7	0	5	0	0	0

(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, Subsecretaría, 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	2007		2008		2009		2010		2011	
	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.
Número de accidentes con víctimas mortales	3	2	1	1	1	0	6	NA	2	6
Número de muertos	4	2	3	2	2	0	8		2	11
Pasajeros	2	0	2	0	1	0	2		0	4
Miembros de la tripulación	2	2	1	2	1	0	6		2	7
Que no estaban a bordo	0	0	0	0	0	0	0		0	0
Número de personas con lesiones graves	2	1	0	0	0	0	1		0	0
Pasajeros	2	0	0	0	0	0	1		0	0
Miembros de la tripulación	0	1	0	0	0	0	0		0	0
Que no estaban a bordo	0	0	0	0	0	0	0		0	0
Número de personas a bordo	6	3	3	2	2	0	10		2	11
Pasajeros	4	0	2	0	1	0	3		0	4
Miembros de la tripulación	2	3	1	2	1	0	7		2	7

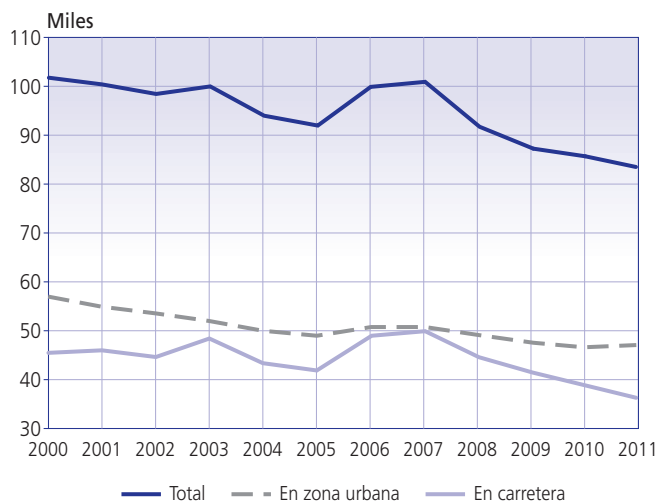
(1) MTOW: Máximo peso al despegar.

(2) Las colisiones entre aeronaves se consideran como un sólo accidente desde el año 2006.

NA: No hubo accidentes con víctimas mortales.

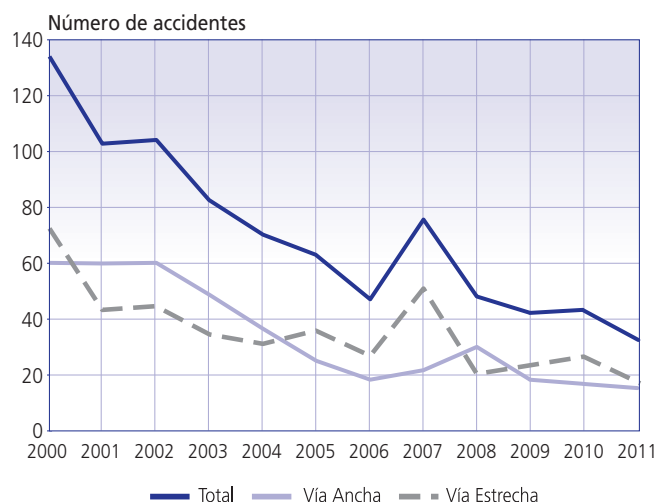
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.6.1. Transporte por carretera. Accidentes con víctimas



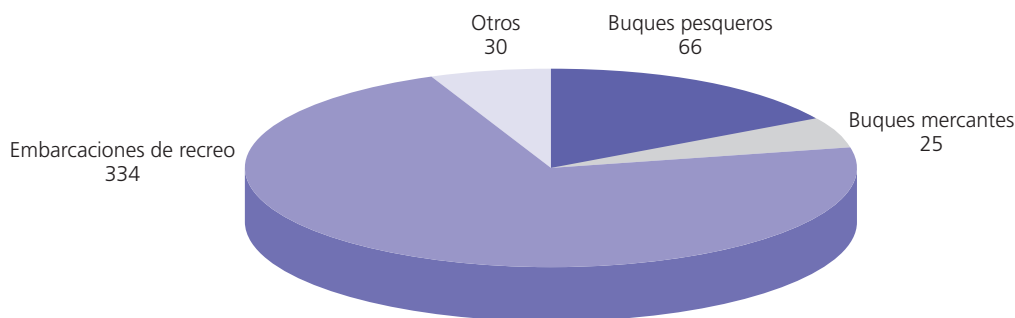
Fuente: Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior.

Gráfico 1.6.2. Transporte por ferrocarril. Accidentes de circulación



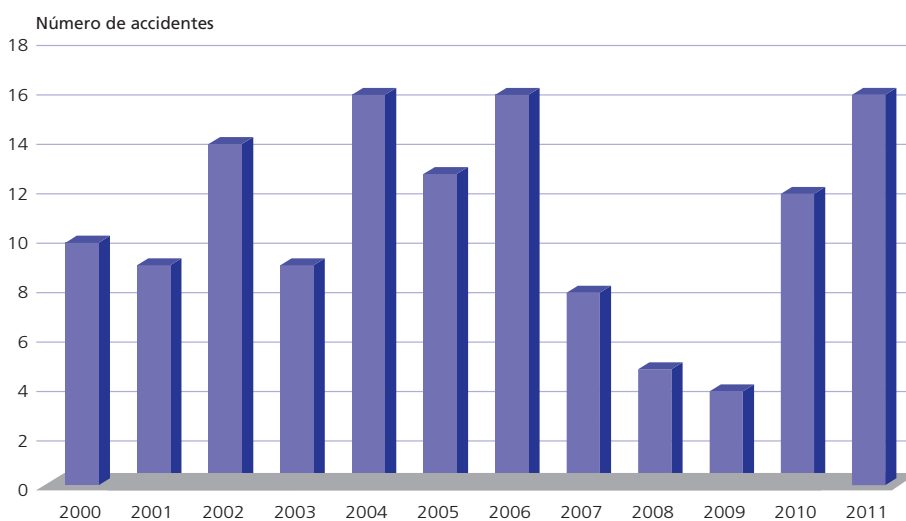
Fuente: ADIF y otros, FEVE y C.A. de Cataluña, C.A. del País Vasco, C.A. de Valencia y C.A. de las Illes Balears.

Gráfico 1.6.3. Número de accidentes marítimos (año 2011)



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, Subsecretaría, 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 2011. 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 2011, 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. 1970-2010». El Foro Internacional del Transporte es una institución intergubernamental perteneciente a la familia OCDE con 53 países miembro. Desempeña una función de foro de reflexión para ayudar a comprender las preocupaciones en materia de transporte público a nivel mundial y asegurarse de que contribuya al crecimiento económico, la protección del medio ambiente, la inclusión social y la preservación de la vida humana y su bienestar. Cada año, el Foro Internacional del Transporte organiza una Conferencia para los Ministros junto con 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), China (CHN), Chequia (CSK), 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), Rumanía (ROM), Rusia (RUS), Serbia (SRB), Suecia (SWE), Suiza (CHE), Turquía (TUR) y Ucrania (UKR).

El Centro de Investigación del Foro Internacional del Transporte compila estadísticas y desarrolla programas cooperativos de investigación que abarcan todos los modos de transporte. Sus resultados que son objeto de una amplia difusión, 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 1970-2010 FIT

• Introducción

El objeto principal de esta publicación consiste en describir las tendencias globales del transporte, con datos actualizados sobre la evolución desde la irrupción de la crisis financiera en 2008. Este informe proporciona datos estadísticos oficiales sobre los mercados del transporte en los países miembros del Foro Internacional del Transporte durante el periodo 1970-2010.

Fuente: OCDE/FIT 2012. Trends in the Transport Sector, 1970-2010.

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 de transportes. Las indicaciones sobre la índole de la recuperación de la crisis económica es objeto de un interés central en el mismo. El epígrafe 2.1.3 expone las tendencias globales del transporte de mercancías y de pasajeros, y el epígrafe 2.1.4 se centra en los resultados registrados en materia de seguridad en carretera en 2010. El último epígrafe presenta datos estadísticos detallados en forma de tablas de datos de los países miembros del Foro Internacional del Transporte.

Los 53 Estados pertenecientes al Foro Internacional del Transporte facilitan sus datos de transporte por carretera, ferrocarril, vías de navegación fluvial, oleoductos, cabotaje y de manipulación de contenedores. Los datos estadísticos presentados en las tablas se refieren al último año (2010) respecto al cual se disponía de datos completos y homogéneos comunicados por los Estados Miembros en el momento de la elaboración del presente documento. Cuando es posible, en el texto se incluyen datos preliminares correspondientes a 2011.

Además de la propia recopilación de datos, se hace referencia asimismo a otras fuentes diversas para describir las tendencias globales. Los datos sobre el transporte aéreo presentados en las tablas detalladas se han elaborado en cooperación con la ACI y la OACI.

2.1.2. Perspectivas económicas

• La economía mundial

La economía mundial se está recuperando de la recesión más grave desde la Gran Recesión. Globalmente, el Producto Interior Bruto mundial (PIB) sólo ha crecido un 1,3% en 2008 y se ha contraído un 0,9% en 2009. A mediados de 2010, la producción industrial y el comercio mundial habían regresado a sus niveles de actividad anteriores a la crisis, y se estima que el PIB ha crecido un 5% en 2010 (Banco Mundial, 2012). Se aprecian acusadas diferencias entre regiones, pues la actividad económica sigue siendo desigual desde el punto de vista geográfico (tabla 1). En las grandes economías avanzadas, el dato de crecimiento ha sido modesto, con un incremento medio del PIB del 3,2%. En Estados Unidos, el crecimiento ha alcanzado el 3,0%, mientras que en la zona europea sólo ha aumentado un 1,9%. El PIB creció más rápidamente en los países emergentes de Asia (China 10,4%, India 9,9%), en tanto que en Latinoamérica, Brasil ha sido la locomotora del crecimiento con un 7,5% (FMI, 2012).

En 2011, el crecimiento mundial ha sido inferior a las expectativas, y ha inducido una revisión a la baja de las previsiones relativas al PIB mundial. Se estima que la actividad económica mundial se ha expandido un 3,8% en 2011. Las previsiones de crecimiento económico mundial en 2012 siguen siendo positivas, y varían entre un 3,3% y un 3,4% (Banco Mundial, 2012; FMI, 2012, OCDE, 2011) pero las perspectivas varían enormemente de un país al otro, y se están realizando drásticas revisiones a la baja de las previsiones con respecto a expectativas anteriores (4,0% - 4,5%). Se prevé que en los países con rentas más altas, el crecimiento se limite al 1,2% en 2012, en tanto que en los países en desarrollo se prevé una expansión del PIB del 5,4% (FMI, 2012).

Tabla 1. PIB por región, 2010-2012
(% de variación anual)

	2010	2011	2012 F
Mundo	5,2	3,8	3,3
Economías desarrolladas	3,2	1,6	1,2
Estados Unidos	3,0	1,8	1,8
Zona euro	1,9	1,6	-0,5
Japón	4,4	-0,9	1,7
Reino Unido	2,1	0,9	0,6
Canadá	3,2	2,3	1,7
Economías emergentes y en desarrollo	7,3	6,2	5,4
Rusia	4,0	4,1	3,3
China	10,4	9,2	8,2
India	9,9	7,4	7,0
América latina y caribe	6,1	4,6	3,6
Brasil	7,5	2,9	3,0

Fuente: FMI, 2012. Nota: F = Previsión.

Al cierre de esta publicación, la última previsión a corto plazo de la OCDE para los países del G7 sugiere que la recuperación sigue siendo frágil. Las previsiones para el primer semestre de 2012 apuntan un crecimiento más sólido en Estados Unidos y Canadá (2,5% - 2,9%), pero prevén que en Europa la actividad seguirá siendo floja, con una evolución del -1,6% al -1,5% para las cuatro economías más grandes (OCDE, 2012). No se sabe con certeza qué potencia exacta tendrá el crecimiento, pues está expuesto a diversos riesgos a corto y a largo plazo, entre los que figuran la agitación financiera continua en Europa y los desafíos estructurales que afronta la sostenibilidad de sus finanzas públicas. Recientemente también se han disparado los precios del petróleo, creando una nueva amenaza para la recuperación.

• Comercio mundial

La crisis financiera ha tenido una fuerte incidencia en el comercio mundial. En 2009, el volumen del comercio global se ha contraído un 12,0%, su mayor declive desde la Segunda Guerra Mundial. Gracias a la recuperación de la actividad industrial, a finales de 2010 el comercio ya había regresado a sus niveles anteriores a la crisis, con una expansión récord del 13,8% del volumen de exportaciones (OMC, 2012).

Se estima que cerca de la mitad del aumento global de las importaciones emana de los países en desarrollo, dato que destaca la importancia de este bloque de economías en la recuperación del comercio mundial (Banco Mundial, 2011). Sin embargo, las tristes perspectivas del crecimiento europeo podrían contraer los intercambios comerciales. Las tablas 2 y 3 destacan el impacto de los resultados económicos flojos de los países desarrollados en 2008 y 2009.

Tabla 2. Tráfico de mercancías por región, 2009-2011 (% de variación anual)

	Exportaciones			Importaciones		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Mundo	-12,0	13,8	5,0	-12,9	13,7	4,9
América del Norte	-14,8	14,9	6,2	-16,6	15,7	4,7
Estados Unidos	-14,0	15,4	7,2	-16,4	14,8	3,7
América del Sur y Central	-8,1	5,6	5,3	-16,5	22,9	10,4
Europa	-14,1	10,9	5,0	-14,1	9,7	2,4
CEI	-4,8	6,0	1,8	-28,0	18,6	16,7
África	-3,7	3,0	-8,3	-5,1	7,3	5,0
Oriente Medio	-4,6	6,5	5,4	-7,7	7,5	5,3
Asia	-11,4	22,7	6,6	-7,7	18,2	6,4
China	-10,5	28,4	9,3	2,9	22,1	9,7
Japón	-24,9	27,5	-0,5	-12,2	10,1	1,9
India	-6,0	22,0	16,1	3,6	22,7	6,6

Fuente: OMC, 2012. América del Sur y Central incluye Caribe.

Al igual que ocurre con la producción mundial, la recuperación de los flujos del 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 superado el de las exportaciones en 2010. El mayor crecimiento del volumen de exportaciones se ha observado en Asia, impulsadas especialmente por China y Japón; las exportaciones reales han crecido en torno al 28% en ambos países. En Estados Unidos y Europa el crecimiento ha sido más lento, del 15,4% y el 10,9% respectivamente (OMC, 2012).

La recuperación más fuerte del comercio de mercancías es la relativa a los minerales de hierro y demás, cuyo tráfico ha aumentado un 54,1% en 2010. Entre los bienes manufacturados, también destaca el fuerte rebote del sector del automóvil, con un crecimiento del 29% (OMC, 2011).

El volumen mundial de intercambio de mercancías ha aumentado un 5% en 2011, dato que refleja una deceleración significativa con respecto al récord de crecimiento del 13,8% y además constituye una revisión de una estimación anterior, que cifraba su evolución en el 6,5%. Para 2012 se prevé una nueva pérdida de velocidad del 3,7%, con un crecimiento estimado de las exportaciones del 2,0% en los países desarrollados, y del 5,6% en las economías en desarrollo (OMC, 2012).

Tabla 3. Volumen mundial de comercio de mercancías 2009-2012 (% de variación anual)

	2009	2010	2011	2012 F
Volumen de comercio mundial	-12,0	13,8	5,0	3,7
Exportaciones				
Economías desarrolladas	-15,1	13,0	4,7	2,0
Economías en desarrollo y CEI	-7,5	14,9	5,4	5,6

Fuente: OMC, 2012. Nota: F = Previsión.

El declive del comercio mundial durante la crisis ha sido mucho más fuerte que en recesiones anteriores, y se ha caracterizado específicamente por la sincronización mundial del derrumbe del comercio. Se han apuntado 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 significa 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 al carácter interconectado 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, las variaciones observadas en el transporte superan los cambios registrados

por el PIB, y además se han vuelto a incrementar. El transporte ha acusado duramente la crisis de 2009, pero algunos modos de transporte se han recuperado más rápidamente en 2010. Desde entonces, los resultados se han vuelto a deteriorar. A continuación analizamos la evolución global del transporte a la luz de las estadísticas de 2010, y de algunos datos preliminares referentes a 2011.

2.1.3. Evolución global del sector transporte

• Transporte de mercancías

Tras la crisis económica y el desplome del comercio mundial en 2009, en 2010 la mayor parte de las regiones del mundo han emprendido la senda de la recuperación. En conjunto, el transporte global de mercancías marítimo y aéreo ha resaltado con fuerza y ha alcanzado un nuevo máximo. En cambio, el transporte de mercancías por carretera y ferrocarril ha sido más lento, y los volúmenes siguen siendo inferiores a los anteriores a la crisis, una situación que obedece más a los resultados de la economía doméstica que al comercio internacional.

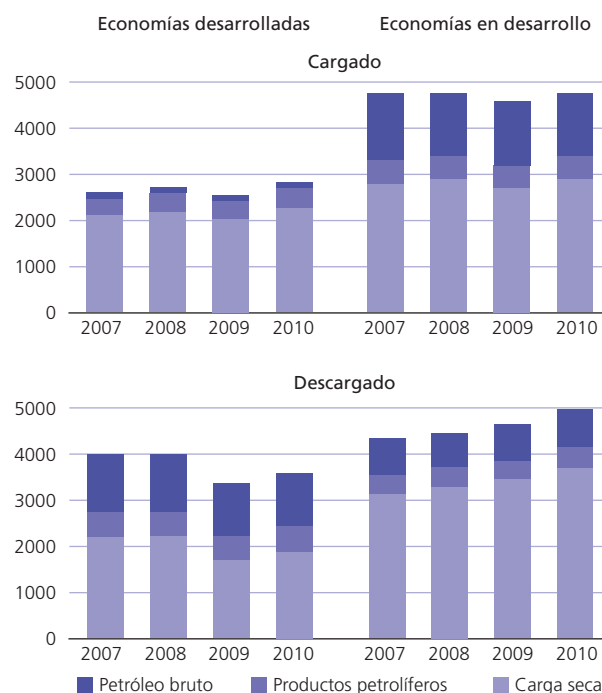
El transporte marítimo sigue siendo la espina dorsal del comercio internacional, pues más del 80% del comercio internacional de mercancías transita por mar.

Tras la recesión de 2009, el comercio marítimo mundial ha registrado un sólido crecimiento en 2010, acorde con la recuperación económica global. Los datos preliminares de la CNUCED indican que el comercio marítimo, medido en términos de toneladas de carga, ha aumentado en un 7%, alcanzando 8.400 millones de toneladas en 2010, es decir un 2% por encima de la máxima anterior a la crisis registrada en 2008, alcanzando con ello un nuevo récord.

Pero se observan desigualdades entre regiones en esta evolución. La mejor descripción consistiría en decir que refleja una recuperación de la economía mundial a dos velocidades, pues los países en desarrollo salen mucho mejor parados que las economías desarrolladas. Esto se ha reflejado claramente en la evolución del transporte marítimo mundial de mercancías. El volumen total de mercancías descargadas (en toneladas) en las economías en desarrollo ha aumentado un 11%, superando su máxima anterior a la crisis, mientras que en los países desarrollados se sigue situando un 11% por debajo de su máxima de 2008. Las mercancías cargadas en los países desarrollados han crecido hasta un 4% por encima

de los niveles anteriores a la crisis, mientras que en los países en desarrollo los volúmenes se han quedado ligeramente por debajo de la máxima (CNUCED 2011). En los próximos años veremos si el hecho de que las economías en desarrollo, en especial en Asia, empiecen a importar más de las economías desarrolladas, es un cambio estructural a largo plazo.

Figura I. Transporte marítimo mundial, por tipo de carga y grupo de país (millones de toneladas).



Fuente: UNCTAD, 2011.

Por categorías, el comercio marítimo mundial de petróleo bruto, derivados del petróleo y carga seca (medida en toneladas) ha crecido entre un 4% y un 7% en 2010, y el tráfico de contenedores (medido en TEUs¹) ha aumentado un 13%. Según una estimación de Containerization International, en 2010 el tráfico de contenedores ha batido un nuevo récord de 517 millones de TEUs, un 4% por encima del pico anterior a la crisis, es decir de 2008.

Asia ha sido la región de mayor peso para el tráfico de contenedores, y con diferencia. Los puertos más importantes están situados principalmente en el Este y el Sureste asiático, y sólo dos de los diez puertos más grandes del mundo en términos de tráfico de TEUs se encuentran fuera de esta región. Por lo tanto no resulta sorprendente que las rutas comerciales más activas sigan siendo las que enlazan los tres polos económicos mundiales de Asia, Europa y Norteamérica.

1. TEU (o EVP): Contenedor equivalente a veinte pies.

Tabla 4. Clasificación de los diez primeros puertos mundiales en tráfico de contenedores (TEU)

Puerto	Total TEU (en miles)			% variación 11/08 pico anterior a la crisis
	2011	% variación 11/10	% variación 10/09	
Shanghai	31.700	9,1	16,3	13,3
Singapour	29.937	5,3	9,9	0,1
Hong Kong	24.404	3,0	12,6	-0,4
Shenzhen	22.569	0,3	23,3	5,4
Busan	15.184	14,0	18,5	20,3
Ningho	14.686	11,7	25,1	30,8
Guangzho	14.400	14,7	12,2	30,9
Qingdao	13.020	8,4	17,1	26,2
Dubai	13.000	12,1	4,5	9,9
Rotterdam	11.900	6,8	14,4	10,2

Fuente: Containerization International.

Figura 2. Movimientos mundiales de contenedores por región de origen



Fuente: Secretariado del FIT, basado en Containerization International.

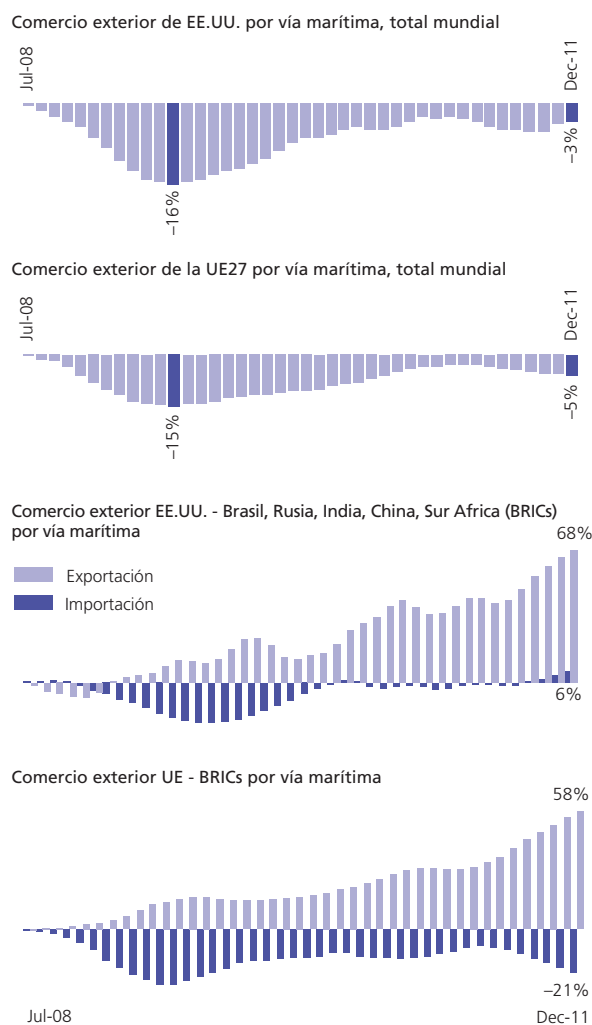
Transporte marítimo de mercancías en 2011

El comercio marítimo mundial ha seguido creciendo en 2011, a pesar de la incertidumbre en aumento que sufren ciertas regiones. En conjunto, el volumen de contenedores, medido en toneladas de carga, ha aumentado cerca del 10% y ha alcanzado una nueva máxima de 1.477 millones de toneladas. El tráfico de productos petrolíferos y de productos secos ha aumentado entre un 3% y un 6% (CNUCED y Clarkson Review 2011).

Pero no todas las regiones comparten ese panorama positivo. Según nuestros datos preliminares corregidos estacionalmente, tanto en Estados Unidos como en Europa el comercio exterior, medido en toneladas de bienes transportados, se sigue si-

tuando en torno a un 5% por debajo de su nivel máximo anterior a la crisis, reflejando las incertidumbres económicas y el debilitamiento de la confianza de los consumidores, especialmente en Europa. Asia encabeza el crecimiento, como evidencian los datos recopilados. Las exportaciones europeas y estadounidenses destinadas a las economías BRICs por vía marítima han crecido un 60% con respecto a sus niveles anteriores a la crisis. En cambio la otra cara de la moneda, es decir el transporte marítimo de mercancías entrante, se mantuvo flojo.

Figura 3. Comercio exterior, variación porcentual con respecto a la máxima anterior a la crisis (Junio 08) (%) (toneladas, evolución mensual, con corrección estacional)



Fuente: FIT, Statistics Briefs, marzo 2012.

Después de dos años seguidos de crecimiento negativo, el **transporte aéreo de mercancías** se ha recuperado en 2010, y ha aumentado más de un 20% con respecto al año anterior, alcanzando un nuevo récord de 172.000 millones de toneladas-kilometro, cifra un 8% superior a la máxima anterior a la crisis

registrada en 2007. El buen resultado del transporte aéreo de mercancías en 2010 se ha debido en parte a la reposición de existencias después del parón económico, así como a un aumento de la demanda de los consumidores.

El tráfico aéreo internacional de mercancías se ha recuperado más rápidamente que el tráfico nacional. El tráfico internacional ha aumentado hasta un nivel superior en un 10% al anterior a la crisis, en tanto que el tráfico aéreo de mercancías nacional se ha mantenido justo por debajo de su nivel previo a la crisis, de 2007.

Desde 2009, todas las rutas internacionales de transporte aéreo de mercancías han registrado tasas de recuperación de dos dígitos. Las tres rutas transcontinentales más activas, las que enlazan Norteamérica, Europa y Asia, han crecido del 18% al 28% en términos de toneladas-kilómetro, y el mayor aumento se ha observado en la ruta que une Asia y Norteamérica.

De todas las rutas de transporte aéreo internacional de mercancías, la que menos ha crecido ha sido la de Asia – Sudoeste del Pacífico, con un 5,2% de expansión solamente. Hay que señalar que el comercio entre Asia y Australia se ha resentido menos de la crisis, y que el nivel de tráfico de 2010 estaba a la par del pico anterior a la crisis, de 2007.

Tabla 5. Clasificación de las rutas de transporte internacional de mercancías por vía aérea en 2010 (toneladas-kilómetro de mercancías)

Ruta	Millones de t-km (FTK)	Variación en % 10/09
Europa-Asia	29.474	17,6
Norte y Centro del Pacífico	28.070	28,1
Atlántico Norte	16.496	18,0
Interior de Asia-Internacional	13.925	22,1
Medio Oriente-Asia	6.172	26,8
Europa-Medio Oriente	5.943	16,1
Asia-Sudoeste del Pacífico	4.091	5,2
Europa-África austral	3.258	10,1
Atlántico Sur	3.109	27,5
América del Norte-América del Sur	3.097	28,6

Fuente: IATA WATS 55 ed.

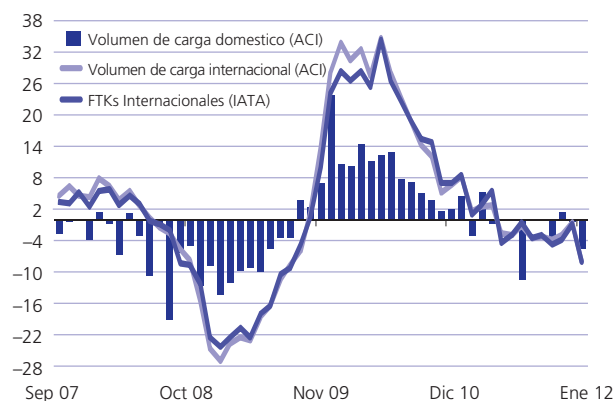
• El flete aéreo se estanca en 2011

El volumen mundial de transporte aéreo de mercancías, medido en toneladas, considerado indicador clave de la actividad económica, en 2011 se ha estancado en el 0% de variación con

respecto al año anterior, según los datos preliminares de la Asociación Internacional de Aeropuertos (ACI).

El volumen de carga aérea que transita por los aeropuertos de Norteamérica ha disminuido un 0,6% con respecto al año anterior. La región de Asia-Pacífico, donde también suele ser fuerte, ha registrado asimismo un crecimiento negativo del -1,5%, a todas luces debido al impacto del debilitamiento de la demanda de los consumidores, que ha afectado a los envíos de semiconductores, componente importante del transporte de mercancías, y también a causa de las inundaciones sufridas en el sur de Tailandia durante la segunda mitad de 2011 (boletín electrónico de la IATA, 2012). En Europa, a pesar de las incertidumbres los volúmenes de flete aéreo han crecido un 1,2% en el conjunto de la región en 2011. Merece la pena señalar que Norteamérica, Europa y Asia-Pacífico representan juntas el 75% del volumen total de toneladas de carga aérea mundial.

Figura 4. Evolución del tráfico aéreo Internacional y doméstico de mercancías (%variación interanual, en toneladas y tonelada kilómetro de carga) (FTK)

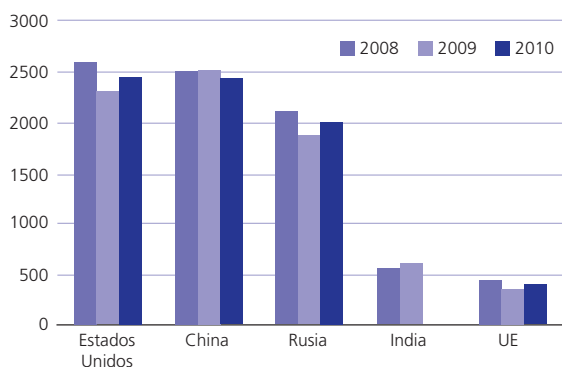


Fuente: IATA, ACI.

La crisis económica ha afectado gravemente al **transporte de mercancías por ferrocarril** en 2009, hasta tal punto que los volúmenes siguen siendo inferiores a los niveles previos a la crisis. Globalmente, las toneladas-kilómetro transportadas en ferrocarril han aumentado un 3%. En la Unión Europea, el volumen de transporte ferroviario de mercancías ha crecido un 10%, alcanzando un poco menos de 400.000 toneladas-kilómetro. Aun así, esta cifra sigue siendo un 7% inferior al nivel de 2008. En la Federación Rusa y Estados Unidos, los volúmenes de transporte ferroviario de mercancías se han incrementado un 8% y un 6% respectivamente, y se vuelven a situar prácticamente a sus niveles de 2008, según apuntan los últimos datos de que dispone el Foro Internacional de Transporte (tabla 2.1.1A). En

China, el transporte ferroviario de mercancías arroja un crecimiento negativo en 2010, con un declive del 3% del volumen (UIC 2010). Estados Unidos, Rusia y China suman en torno al 82% del total del transporte ferroviario de mercancías internacional.

Figura 5. Transporte ferroviario de mercancías (miles de millones de toneladas-kilómetro)



Fuente: FIT y UIC.

NOTA: Los datos de 2010 de India no están disponibles.

Estancamiento de los volúmenes de transporte ferroviario de mercancías en 2011

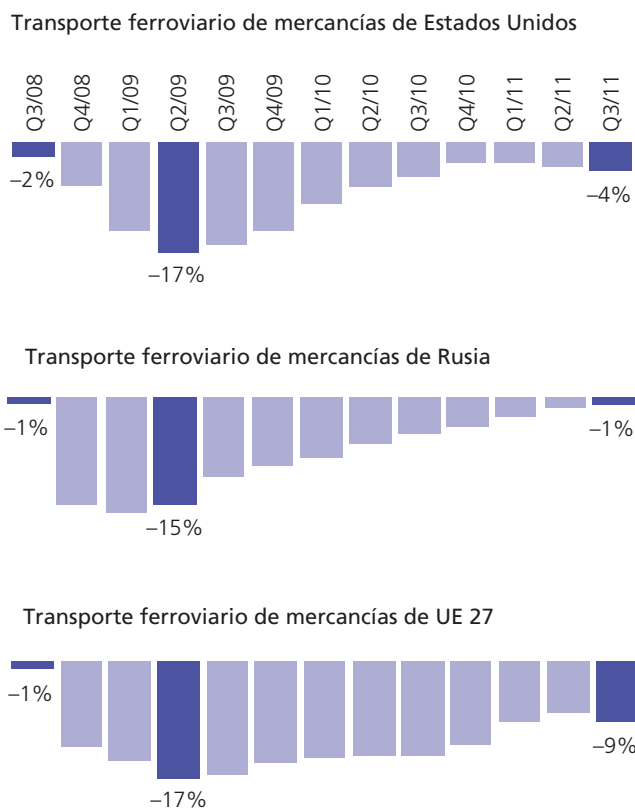
Los datos preliminares sobre el transporte ferroviario de mercancías en Estados Unidos, Europa y la Federación Rusa indican un estancamiento en 2011. Los tres mercados han iniciado una recuperación a mediados de 2009, pero recientemente el crecimiento se ha decelerado o incluso vuelto negativo.

En Rusia, el transporte ferroviario de mercancías se ha recuperado casi hasta sus niveles anteriores a la crisis, pero la reactivación se ha estancado a partir del segundo trimestre de 2011, según indican los últimos datos con corrección estacional.

En el año 2011 el tráfico ferroviario de mercancías se ha estancado en Estados Unidos, a un nivel en torno a un 4% por debajo del nivel anterior a la crisis. En la Unión Europea, el crecimiento del tráfico ferroviario de mercancías también se ha decelerado de forma similar, y en el tercer trimestre de 2011 ha pasado al decrecimiento, por lo que sigue siendo un 9% inferior al nivel anterior a la crisis.

El transporte de mercancías por carretera se ha resentido en 2009. Los datos de 2010 indican un incremento global, si bien los volúmenes siguen siendo inferiores a sus niveles de 2008. También se observan fuertes disparidades entre regiones. El aumento de la actividad, expresado en toneladas-kilómetro, ha sido del 4% en la UE en 2010. Las toneladas-kilómetro han crecido un 31% en Letonia,

Figura 6. Transporte nacional e internacional de mercancías por ferrocarril (millones de toneladas-km, tendencia, con corrección estacional)



Fuente: FIT, Statistics Brief, marzo 2011.

un 19% en Grecia, un 17% en Polonia, y un 15% en Chequia, pero sólo un 5% en Francia y el Reino Unido. Por el contrario, los volúmenes se han contraído en un 1% en España y un 24% en Rumanía. Fuera de Europa, el transporte de mercancías por carretera ha aumentado en Rusia, Turquía y México, un 11%, 8% y 4% respectivamente, mientras que en Japón los volúmenes han caído más del 4% (tabla 2.1.1A).

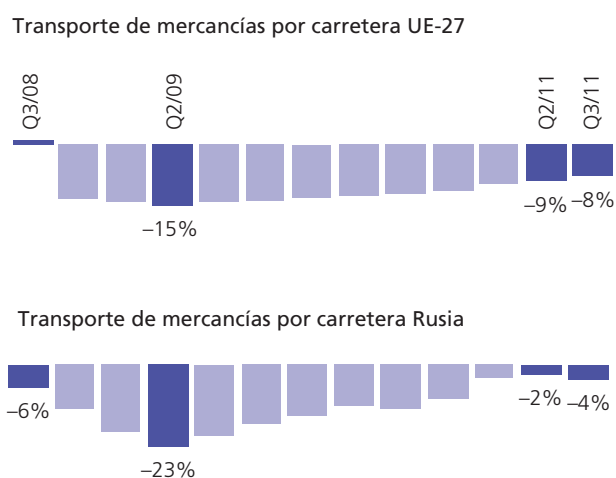
Lenta recuperación del tráfico de mercancías por carretera

La recuperación del tráfico de mercancías por carretera ha sido lenta y los volúmenes siguen siendo inferiores a sus máximas anteriores a la crisis tanto en la UE como en Rusia.

El volumen de transporte de mercancías por carretera en la UE ha continuado su recuperación desde el punto más bajo registrado en el segundo trimestre de 2009, pero los últimos datos trimestrales indican que esa recuperación sigue siendo lenta, y que en el tercer trimestre de 2011 la actividad medida en toneladas-kilómetro todavía era inferior en un 8% a sus valores máximos alcanzados antes de la crisis.

La recuperación del tráfico de mercancías por carretera ha sido más potente en Rusia. Tras la caída de las toneladas-kilómetro transportadas por carretera hasta un 23% por debajo de los niveles anteriores a la crisis, durante el primer semestre de 2011 el volumen se había recuperado prácticamente hasta ese mismo nivel. Sin embargo, los últimos datos preliminares indican que este crecimiento vuelve a ser negativo.

Figura 7. Transporte nacional e internacional de mercancías por carretera, porcentaje de variación con respecto a la máxima anterior a la crisis (segundo trimestre de 2008) (toneladas-km, tendencia trimestral, con corrección estacional)



Fuente: FIT. Statistics Brief, marzo 2011.

Hay pocos datos sobre el transporte fluvial de mercancías, pero los disponibles ilustran incrementos sustanciales en toneladas-kilómetro en todos los países en 2010: Rumanía (22%), Países Bajos (13%), Alemania (12%), Francia (8%) y Rusia (2%). Las mercancías transportadas por vías fluviales han aumentado en el conjunto de la UE en torno al 14% (tabla 2.1.1A).

• Transporte de viajeros

A pesar de la crisis de las cenizas volcánicas que ha ocasionado graves interrupciones del tráfico aéreo de viajeros durante la primera mitad de 2010, el tráfico aéreo total de pasajeros ha registrado en 2010 un nuevo récord que ha alcanzado 4.684 miles de millones de pasajeros-kilómetro de pago (RPK), o 2.600 millones de pasajeros. Tanto el tráfico nacional como el internacional han tenido una evolución potente, pues han crecido un 7% con respecto a su nivel anterior a la crisis (año 2008).

En 2010 ha aumentado el número de pasajeros-kilómetro en todas las rutas. El tráfico entre Europa, Norteamérica y Asia ha registrado un crecimiento saludable, del 4% al 6%. Las rutas Europa-Asia, Europa-Norteamérica y Norteamérica-Asia han representado en torno al 38% del total de RPKs transcontinentales.

La ruta transcontinental con menor volumen, medio millón de pasajeros, la de África-Sudoeste del Pacífico (principalmente, entre Sudáfrica y Australia) es la ruta que más deprisa ha crecido en 2010 (66%). La segunda ruta en términos de ritmo de crecimiento ha sido la de África-Asia, que ha conseguido un incremento del 35% de RPK con respecto al año anterior. Ese fuerte crecimiento se explica por el aumento de volumen en las conexiones aéreas entre China y los países africanos, y también por el hecho de que varias aerolíneas africanas hayan obtenido los derechos de la quinta libertad en el aeropuerto de Bangkok para vuelos procedentes de China.

En 2010, el tráfico interior ha crecido un 7%, alcanzando 1,811 billones de pasajeros-kilómetro de pago. El tráfico interior en los países latinoamericanos ha aumentado más de un 18%, y en los países asiáticos se ha registrado un incremento del 11% con respecto a 2009.

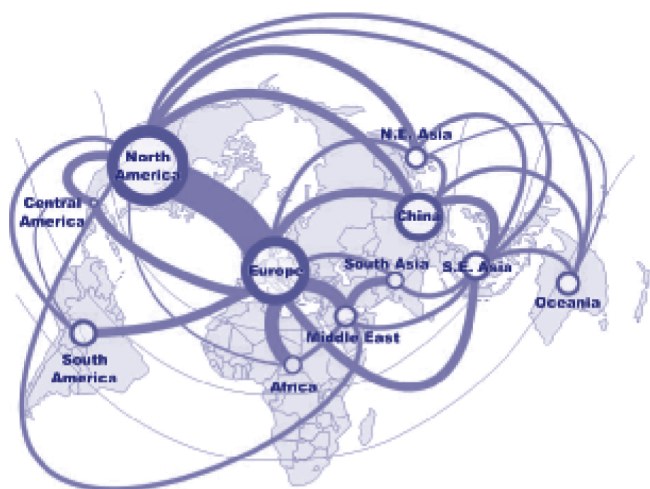
A pesar de la crisis de las cenizas volcánicas, el transporte aéreo de pasajeros en los países europeos ha crecido un 9%. En cambio, Norteamérica, y en especial los Estados Unidos, han tenido un año flojo, con un crecimiento próximo a cero en 2010 (WATS 55ed y OACI 2011).

Tabla 6. Clasificación de las 10 rutas internacionales en términos de tráfico de pasajeros en 2010 (pasajeros-km de pago RPK)

Ruta	RPK millones	Variación en % 10/09
Atlántico Norte	438.244	4,0
Europa-Asia	309.404	6,1
Interior de Asia-Internacional	232.972	12,2
Norte y Centro del Pacífico	206.781	6,1
Interior Europa-Internacional	200.369	7,0
Oriente Medio-Asia	154.057	17,1
Europa-Oriente Medio	107.982	14,8
Asia-Sudoeste Pacífico	90.599	2,4
Atlántico Sur	80.748	8,6
Europa-África austral	74.718	2,6

Fuente: Secretariado FIT, basado en IATA, OACI y Boeing.

Figura 8. Flujos de tráfico aéreo de pasajeros (pasajeros-km de pago RPK)



Fuente: Secretario FIT, basado en IATA, OACI y Boeing.

El transporte aéreo de pasajeros ha seguido creciendo en 2011

El número de pasajeros aéreos ha seguido aumentando en 2011, a pesar de que ha sido un año de incertidumbre económica y de crisis política en algunas regiones. Los datos preliminares de la Asociación Internacional de Aeropuertos (ACI) indican que las cifras globales de pasajeros han aumentado cerca del 5%.

Los mercados emergentes han seguido teniendo buenos resultados, y los aeropuertos de Oriente Medio y Latinoamérica han registrado un incremento del 8% del tráfico de pasajeros.

A pesar de las dificultades económicas atravesadas por algunas economías de la zona euro, el número de pasajeros que han transitado por los aeropuertos europeos se ha incrementado en un 7%. En la región de Asia-Pacífico, la cifra de crecimiento ha rozado el 6%, mientras que el mercado norteamericano ha tenido un resultado más modesto, con un crecimiento inferior al 2% del número de pasajeros (ACI 2012).

África es la única región que arroja una reducción del volumen de tráfico aéreo de pasajeros (-6%), debido principalmente a la «primavera árabe» vivida en 2011 por los países del norte de África.

El transporte ferroviario de viajeros ha acusado de lleno el impacto de la crisis económica más tardíamente que otros sectores. Cuando más visible ha resultado ha sido en 2009, y se ha seguido dejando sentir en 2010. En la UE, los viajeros-kilómetro se han estancado en 2010 (+0,2%) después de retroceder un 2% en 2009. De hecho, en muchos países europeos el tráfico ferroviario de pasajeros ha disminuido, y en especial en Austria (-10%), Po-

Tabla 7. Clasificación de los 10 primeros aeropuertos por número total de pasajeros en 2011

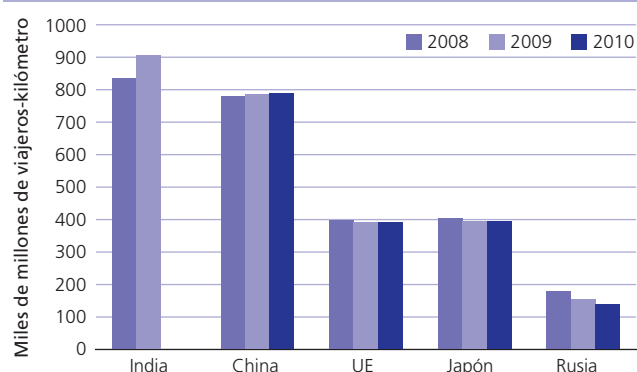
Aeropuerto	Código	Total Pasajeros (millones)	% variación I/10
Atlanta	ATL	92,3	3,4
Pekín	PEK	77,4	4,7
Londres	LHR	69,4	5,0
Chicago	ORD	66,6	-0,5
Tokio	HND	62,2	-2,9
Los Ángeles	LAX	61,8	4,8
París	CDG	60,9	4,8
Dallas	DFW	57,8	1,6
Franckfurt	FRA	56,4	6,5
Hong Kong	HKG	53,3	5,9

Fuente: ACI.

lonia (-4%) y España (-3%). Unos pocos países han resistido esta tendencia general a la baja, como el Reino Unido (+6%), Alemania (+2%), Suiza (+3%), Dinamarca (+3%) y Finlandia (+2%).

Fuera de Europa, los datos disponibles sobre el tráfico ferroviario de viajeros indican una caída del 8% en Rusia y un incremento del 4% en Ucrania en 2010 (UIC 2010). Los datos de la UIC también revelan una tasa de crecimiento bastante plana en China (+0,4%), pero que, con todo, representa un volumen de transporte adicional de 3.000 millones de viajeros-kilómetro en 2010 (tabla 2.1.2A).

Figura 9. Tráfico ferroviario de viajeros (miles de millones de viajeros-kilómetro)



Fuente: FIT y UIC.

Nota: Los datos de India para 2010 no están disponibles.

Transporte ferroviario de viajeros en 2011

Los datos preliminares indican que el tráfico ferroviario de viajeros global de la UE, medido en viajeros-kilómetro, se ha mantenido estable en 2011, a niveles próximos a los anteriores a la crisis.

Se siguen observando acusadas divergencias entre los estados miembros de la UE. En Francia y Alemania, los viajeros-kilómetro se han mantenido constantes en torno a sus niveles anteriores a la crisis, y los datos más recientes indican un leve crecimiento durante el segundo y tercer trimestres de 2011 (un 3% por encima del nivel previo a la crisis).

El transporte ferroviario de viajeros en el Reino Unido ha registrado un crecimiento continuo, y en el tercer trimestre de 2011 los volúmenes han alcanzado un nivel superior en un 15% a su máxima anterior a la crisis. Por el contrario, el tráfico de viajeros se ha seguido deteriorando en Italia, pues en el tercer trimestre de 2011 había caído un -12% por debajo de su máxima anterior a la crisis, según se desprende de nuestros últimos datos sobre viajeros-kilómetro corregidos estacionalmente.

Figura 10. Transporte ferroviario de viajeros en la UE (Viajeros-kilómetro, evolución con correcciones estacionales)

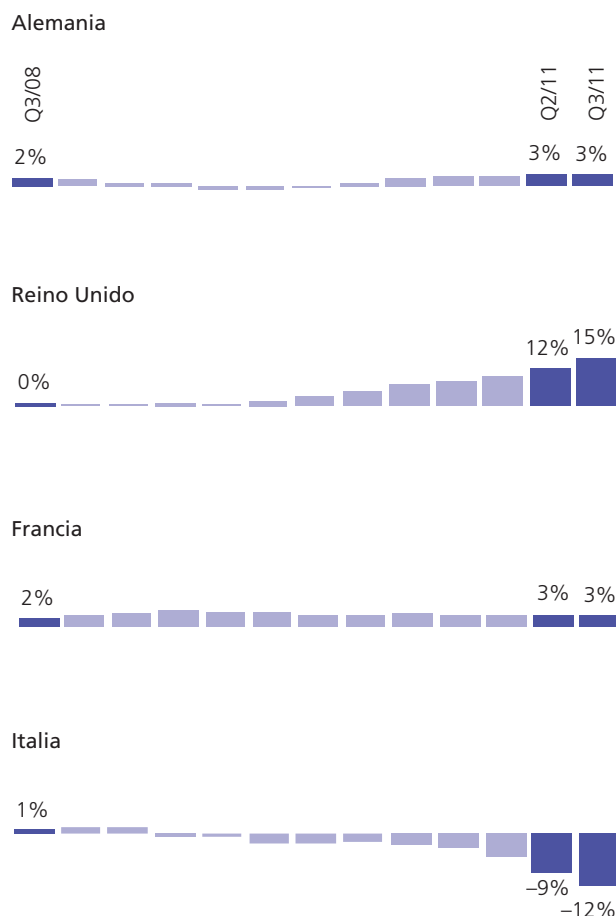


Fuente: FIT. Base datos trimestrales.

En muchos países los datos sobre los **viajeros-kilómetro recorridos en coche privado** son menos detallados y están menos actualizados. Dentro de la UE, se observa una disminución media del 1,5% en los 13 países que disponen de datos sobre 2010. Los países individuales presentan tendencias divergentes: Polonia +5%, Francia +1%, Italia y Reino Unido -3% (tabla 2.1.2.A).

En Estados Unidos, los desplazamientos en coche privado han retrocedido un 3,8% en 2008, la mayor caída desde la crisis económica de los años 1990s (a título comparativo, recordemos que los viajeros-kilómetro recorridos en coche privado disminuyeron un 3,6% en 1991). Un cambio del factor de ocupantes por vehículo no permite realizar una comparación directa entre 2008 y 2009, pero los datos más recientes relativos a 2010 parecen indicar

Figura 11. Variación porcentual del transporte ferroviario de viajeros con respecto a la máxima previa a la crisis del 2º trimestre de 2008, en algunos países seleccionados (Viajeros-kilómetro, evolución con correcciones estacionales)

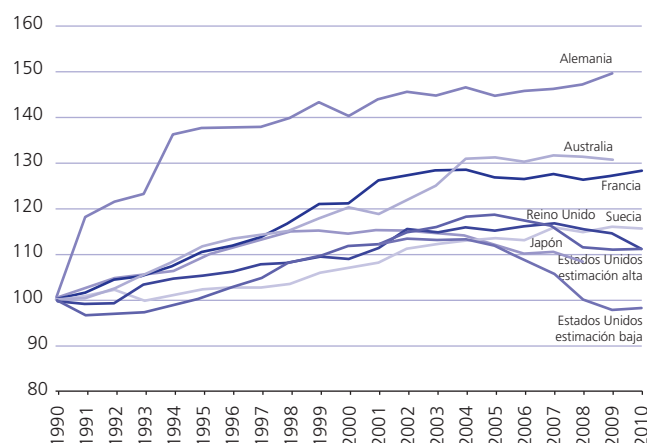


Fuente: FIT. Base datos trimestrales.

que la tendencia de los viajeros-kilómetro recorridos en coche privado se ha mantenido constante en 2010, pues sólo ha variado un +0,5% con respecto a 2009.

Algunos estudios han apuntado una posible saturación de los viajes en coche privado en algunos países desarrollados. La figura 12 presenta los datos de viajeros-kilómetro en coche privado de varios países. Aunque nuestras cifras no se prestan a un análisis detallado, parece que en algunas de las economías desarrolladas se observa una moderación de los viajes en coche privado. La medida de estas tendencias se debe a la crisis económica o a los precios del petróleo, entre otros factores potenciales aunque, sigue siendo incierta.

El transporte de viajeros en autobuses y autocares describe una evolución mixta. En 2010, el transporte de viajeros en autobús ha aumentado en Francia (2%), Italia (1%), México (4%). Los viajeros-kilómetro han disminuido en Estados Unidos (-4%), España (-11%), y Polonia (-11%) (tabla 2.1.2A).

Figura 12. Viajeros-kilómetro en coche privado (1990 = 100)

Fuente: FIT (ver tabla 2.1.2.A).

Nota: En 2009 se ha revisado la estimación de la ocupación de los vehículos en Estados Unidos realizada por la Federal Highway Administration a la luz de los resultados de la Encuesta Nacional sobre Desplazamientos de los Hogares (NHTS) de 2009, que indican una disminución del índice de ocupación en relación con encuestas anteriores. La estimación alta aplica la ocupación de los vehículos basándose en la encuesta NHTS de 2011, y la estimación baja se basa en un declive gradual desde la tasa de 2001 hasta la tasa de 2009.

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 alcanzado niveles inéditos. Tras dos años seguidos de mejoras récord en 2008 y 2009, el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico ha seguido bajando en 2010. Según nuestras estimaciones basadas en los datos disponibles, en 2010 las muertes en carretera han disminuido un 6% en los países del Foro Internacional del Transporte (con exclusión de China e India). Las muertes en las carreteras de China e India superan las de todos los demás países miembros juntos. Los datos de India evidencian un fuerte incremento de los accidentes mortales en carretera durante la última década. En 2010, India ha declarado un 7% más de muertes en carretera.

Según nuestros datos más recientes, el panorama global de la seguridad vial indica que si se excluye China e India, el número de accidentes con lesiones (es decir con víctimas y heridos) ha disminuido un promedio del 0,6% en 2010. Al mismo tiempo, en la Unión Europea, en 2010 el número de accidentes con lesiones (es decir los que ocasionan heridos y fallecimientos) ha disminuido casi un 6% y el número de víctimas mortales se ha reducido más de un 11%. Es importante señalar que el número de accidentes con lesiones, de muertes y de heridos sigue bajando en casi todos los países miembros de la UE.

Muchos de los países no europeos miembros del FIT también han conseguido importantes mejoras en materia de seguridad vial en 2010. En Estados Unidos, el número de víctimas mortales ha disminuido más de un 3% en 2010. La Federación Rusa también ha logrado, por tercer año consecutivo, reducciones significativas de los tres indicadores, a saber un 2% menos de accidentes con lesiones y heridos, y un 4% menos de víctimas mortales.

Si consideramos únicamente los 38 países que han comunicado datos independientes sobre accidentes con lesiones, muertos y heridos, vemos que el 73% de ellos han conseguido mejoras de los tres indicadores en 2010. De los 48 países que han declarado las muertes en carretera en 2010, sólo cuatro han registrado un incremento del número de muertos en carretera en ese año.

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 2011

Las primeras indicaciones relativas a 2011 procedentes de la base de datos trimestral del Foro Internacional del Transporte y de la base de datos IRTAD parecen apuntar un cambio de tendencia parcial. El 60% de los países declarantes indican un retroceso continuo de los muertos en carretera en 2011, pero en el conjunto de los 30 países sobre los que se dispone de datos provisionales, se observa un incremento del 1,4% del número total de muertes en carretera en 2011. Han declarado incrementos importantes del número de muertes en carretera países como Rusia (+5%), Alemania (+10%), Polonia (+7%), y Suecia (+25%). Ahora bien, estos datos se deben considerar en el contexto de las mejoras muy importantes del año anterior. En el Reino Unido, sólo se dispone de datos provisionales sobre los tres primeros trimestres de 2011. Indican un aumento del número de víctimas mortales del 4% con respecto al año anterior. Entre los resultados positivos, figuran las

siguientes reducciones del número de muertes en carretera: Nueva Zelanda 24%, Georgia 23%, Noruega 19%, Bulgaria 15%, Hungría 14%, Dinamarca 13%. Durante los once primeros meses del año, Grecia e Irlanda también han observado reducciones de sus muertes en carretera, del 15% y el 12% respectivamente. Estados Unidos declara un retroceso de casi un 2% de sus muertes en carretera según los datos correspondientes a los tres primeros trimestres de 2011.

Las cifras indicadas más arriba describen las tendencias de varios indicadores clave determinantes. 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 8).

Si hablamos de víctimas mortales por cada 100.000 habitantes, los mejores resultados de 2010 corresponden a Islandia (2,5), seguida de Suecia (2,8) y el Reino Unido (3,1). Según este mismo indicador, la mayor tasa de muertos en carretera se ha registrado en Montenegro (29,6). Ahora bien, este indicador no es adecuado para comparar entre sí países con diferencias significativas en sus niveles de motorización.

Medido en función del número de muertes en carretera por cada mil millones de kilómetros recorridos, donde menor es el riesgo de fallecer en un accidente de carretera es en Islandia (2,5), Suecia (3,2) y el Reino Unido (3,7). En el otro extremo del espectro, Corea ha registrado 18,7 víctimas mortales por cada mil millones de kilómetros recorridos, y Chequia 16,2. Ahora bien, no todos los países recopilan sistemáticamente datos sobre los vehículo-kilómetro recorridos, y este indicador no está disponible para todos los países.

Tabla 8. Número de muertes en accidentes de tráfico por cada 100.000 habitantes y por cada mil millones de vehículos-km en 2010

País	Número de muertos por 100.000 habitantes	País	Número de muertos por cada mil millones de vehículos-km
Montenegro	29,6	Corea	18,7
Rusia	18,6	Rep. Chceca	16,2
Georgia	15,7	Bélgica (1)	9,6
Belarus	13,8	Nueva Zelanda	9,4
Moldavia	12,7	Austria	9,0
Ucrania	11,8	Eslovenia	7,7
Corea	11,4	Japón	7,7
Grecia	11,1	Israel	7,1
Rumanía	11,1	Francia	7,1
Albania	11,0	Estados Unidos	6,8
India	11,0	Canadá	6,5
Estados Unidos	10,6	Australia	6,1
Armenia	10,5	Dinamarca	5,6
Bulgaria	10,4	Suiza	5,3
Polonia	10,2	Alemania	5,2
Azerbaijan	10,1	Finlandia	5,1
Letonia	9,7	Noruega	4,9
Croacia	9,7	Irlanda	4,5
Bosnia-Herz.	9,3	Países Bajos	4,3
Lituania	9,0	Gran Bretaña	3,7
Nueva Zelanda	8,6	Suecia	3,2
Portugal	7,9	Islandia	2,5
Rep. Macedonia	7,9		
Rep. Chceca	7,6		
Bélgica	7,6		
Hungría	7,4		
Eslovenia	6,8		
Italia	6,8		
Austria	6,6		
Canadá	6,5		
Eslovaquia	6,5		
Francia	6,4		
Luxemburgo	6,3		
Servia	6,3		
Australia	6,1		
Estonia	5,8		
Turquía	5,6		
España	5,4		
Finlandia	5,1		
Irlanda	4,7		
Dinamarca	4,6		
Japón	4,5		
Alemania	4,4		
Suiza	4,3		
Noruega	4,3		
Países Bajos	3,6		
Malta	3,6		
Reino Unido	3,1		
Suecia	2,8		
Islandia	2,5		

Fuente: FIT y base de datos IRTAD.

(1) Datos 2009.

2.1.5. Información Estadística

- Fuente de los datos, definiciones y notas explicativas por países

Fuente de los 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 el promedio de las tasas de evolución por grupo de países, y luego aplicarlo 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/09GIoStat.pdf

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: No se dispone de datos anteriores a 1994 referentes a oleoductos y gasoductos, seguridad vial y contenedores marítimos.

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. No se dispone de datos sobre cabotaje desde 1991.

Australia: Los datos se refieren a ejercicios fiscales finalizados el 30 de junio. Desde 1998 no se dispone de datos sobre accidentes de carretera con lesiones.

Austria: Desde 2006, los datos ferroviarios incluyen asimismo a las empresas extranjeras que circulan por la red ferroviaria austriaca. Desde 1995 los datos de transporte de mercancías por carretera incluyen el transporte tanto nacional como internacional. 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.

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 1999.

Bosnia: Las series se interrumpen en 1992 debido a la guerra.

Bulgaria: Antes de 2002, los datos de transporte de mercancías por carretera se refieren únicamente al transporte nacional. 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 coche 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.

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 datos facilitados se refieren únicamente a las actividades nacionales.

Chequia: Hasta 1993, los datos están incluidos en Checoslovaquia (CSK). En 2010 cambia la metodología de cálculo del volumen del tráfico roda-

do, y por consiguiente del método de estimación del transporte de viajeros en autobús, ocasionando una interrupción de la serie.

China: Los datos proceden del Anuario Estadístico de la «Oficina Nacional de Estadísticas de China». En 2008 se adopta una nueva norma estadística para calcular las distancias de transporte por carretera, que causa una interrupción de las series de transporte de mercancías por carretera de años anteriores. La fuente de las tablas de transporte aéreo es la OACI y los datos incluyen las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao.

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 mercancías por territorio nacional solamente. Desde 1997, no se incluyen los vagones privados 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 coches privados. Los contenedores incluyen las cajas móviles desde 2004.

Dinamarca: Los coches privados incluyen los taxis y las camionetas. Desde 2007, el transporte ferroviario incluye la red Bane Denmark.

ERY Macedonia: No se dispone de datos sobre coches privados ni sobre transporte de contenedores.

Eslovaquia: Hasta 1993, los datos están incluidos en Checoslovaquia (CSK). Desde 2007, los datos sobre vías fluviales se comunican con arreglo al reglamento CE (1365/2006).

Eslovenia: El transporte de mercancías por carretera sólo incluye los transportes nacionales. A partir 1991 sólo incluía el transporte nacional realizado en camiones nacionales. Desde 1995, los viajeros-kilómetro se refieren únicamente al transporte nacional.

España: No se dispone de datos sobre el transporte ferroviario de contenedores en TEU.

Estados Unidos: Se están revisando las series de datos de viajeros-kilómetro por carretera entre 2000 y 2006. En 2009 se ha modificado el factor de ocupación de los coches privados, por lo que las cifras no son comparables con las series de años anteriores. El transporte de viajeros por ferrocarril sólo incluye los datos de Amtrak (transporte ferroviario interurbano). No se dispone de datos sobre el transporte ferroviario de contenedores.

Estonia: No se dispone de datos sobre las vías fluviales desde 2000. No se dispone de datos sobre coches privados. Desde 2001, los datos sobre autobuses y autocares incluyen los tranvías y trolebuses. No se dispone de datos de cabotaje desde 1995.

Finlandia: Los datos de transporte de mercancías por carretera incluyen el transporte internacional desde 2003.

Francia: A raíz de las conclusiones de la encuesta sobre el tráfico de 2007, se han revisado los datos relativos a los viajeros en coche privado desde 1990. Desde 2006, los datos sobre las mercancías transportadas por ferrocarril y carretera incluyen 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.

Grecia: Fuente de los datos: NSSG. El transporte por carretera de mercancías y viajeros no está disponible desde 2000: el dato es una estimación del Secretariado. No se dispone de datos sobre la navegación de cabotaje.

Hungría: A partir de 2001, el transporte de mercancías por carretera incluye el transporte internacional, el transporte transfronterizo, y el cabotaje. Antes de 2001, se refería únicamente al transporte nacional. Desde 2001, los datos sobre el transporte fluvial incluyen a los buques extranjeros. Los oleoductos incluyen los gasoductos. Los datos de transporte de viajeros en autobuses y autocares no incluyen los trolebuses.

India: Los datos se refieren a los ejercicios fiscales.

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. Los datos de cabotaje se declaran en miles de toneladas y no en millones de toneladas-km.

Islandia: No se dispone de datos sobre el transporte de mercancías por carretera.

Italia: Desde 2009, los datos de transporte ferroviario de mercancías se declaran con arreglo al reglamento UE 91/2003, que redefine los grupos de empresa. Desde 2000 se utiliza una nueva metodología para calcular los viajeros-kilómetro en coche privado, lo cual ocasiona una interrupción en la serie.

Japón: Los datos se refieren al ejercicio fiscal (del 1 de abril al 31 de marzo) salvo los relativos 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.

Letonia: Desde 2006, el transporte por oleoducto ya no incluye el petróleo bruto, sino sólo los productos petrolíferos. No se dispone de datos sobre coches privados ni sobre transporte de cabotaje. La inversión en carreteras incluye las vías urbanas desde 2003.

Liechtenstein: Desde 2005, el transporte de mercancías por carretera sólo incluye a los camiones nacionales de transporte regular de mercancías.

Lituania: Se dispone de datos sobre coches privados desde 2002. El transporte fluvial incluye los ferries. No se dispone de datos sobre el transporte por cabotaje. El transporte ferroviario de pasajeros incluye a los viajeros en tránsito. El peso de los contenedores cargados y descargados en los puertos marítimos se indica en toneladas brutas-brutas hasta 1999 y en toneladas brutas desde 2000.

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 cambio modal del traslado de viajeros del ferrocarril a la carretera. Hasta 2001, el número de accidentes en carretera también incluía los accidentes con daños materiales y sin lesiones. No se dispone de datos sobre oleoductos, coches privados, transporte ferroviario de contenedores ni sobre la navegación de cabotaje.

Moldavia: Los datos de transporte por carretera se refieren únicamente a los movimientos de vehículos nacionales. No se dispone de datos sobre coches 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.

Montenegro: No se dispone de datos sobre accidentes de carretera con lesiones.

Noruega: El transporte marítimo y ferroviario de contenedores en TEU incluye las unidades vacías.

Nueva Zelanda: No se dispone de datos sobre el transporte de viajeros por carretera, ni sobre el transporte de contenedores y la navegación de cabotaje.

Países Bajos: Desde 2000 no se dispone de datos sobre el transporte de viajeros en autobuses y autocares. 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. No se dispone de datos sobre el transporte de cabotaje.

Portugal: No se dispone de datos sobre el transporte de viajeros en coche privado desde 2000, ni sobre el transporte en autobuses y autocares desde 2004.

Rumanía: Hasta 1980, los datos sobre el transporte de mercancías por carretera se refieren únicamente al transporte nacional; a partir de 1980 incluyen el transporte tanto nacional como internacional. 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, cambian los métodos de recuento aplicados al transporte de viajeros en autobuses y autocares. Los datos de transporte fluvial anteriores a 2004 sólo incluyen a los nacionales operadores, los datos de 2004 a 2008 se atienen al Reglamento de la UE, y a partir de 2009 incluyen la actividad de todos los operadores sobre el territorio nacional. No se dispone de datos sobre el transporte de cabotaje ni sobre los coches privados.

Reino Unido: Los datos solo incluyen a Gran Bretaña y no al Reino Unido, salvo los referentes a seguridad vial. Los datos sobre el transporte ferroviario de viajeros-kilómetro sólo incluyen a los operadores con franquicia en Gran Bretaña. Desde 2004, los datos sobre el transporte de viajeros en autobuses y autocares se refieren a los ejercicios fiscales y no son comparables con los de años interiores. Sólo se dispone de datos sobre el transporte ferroviario de contenedores entre 1990 y 1994.

Rusia: No se dispone de datos sobre los coches privados. El transporte de viajeros por carretera sólo incluye el transporte nacional en autobuses y autocares. Los datos de muertes en la carretera incluyen a las personas fallecidas hasta 7 días después del accidente. Los datos de transporte fluvial sólo incluyen el transporte nacional. No se dispone de datos de transporte de contenedores en TEU.

Serbia: Desde 1997, el transporte de mercancías por carretera no incluye el transporte por cuenta propia, y el transporte de viajeros por carretera no incluye el transporte en coche privado. No se dispone de datos sobre el transporte ferroviario de contenedores.

Suecia: Desde 1997, los datos de transporte ferroviario de contenedores incluyen el transporte de contenedores vacíos.

Suiza: Desde 1974, los datos de transporte de mercancías por carretera incluyen las mercancías transportadas por todos los camiones.

Turquía: Los datos de transporte de viajeros por carretera no están desglosados. Los accidentes de carretera incluyen los accidentes con daños materiales y sin lesiones. Los datos de muertos en carretera no se ajustan a la definición de los 30 días.

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	2009	2010	10/09 %	1970	1990	2000	2009	2010	10/09 %	1970	1990	2000	2009	2010	10/09 %	1970	1990	2000	2009	2010	10/09 %	
	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	
Albania (ALB)	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	na.	na.	-97.1	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	na.	na.	na.	na.	
Alemania (DEU)	0.9	0.5	na.	na.	na.	-	0.52	4.14	7.28	7.14	9.17	28.5	365.2	1.681.1	na.	5.078.3	5.614.6	10.6	279.0	3.407	7.173 ^c	11.915	13.086	9.9	
Armenia (ARM)	-	-	-	-	-	-	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	na.	na.	na.	
Australia (AUS)	na.	94.2	108.9	107.4	na.	-	0.27	1.31	1.99	2.27	2.34	3.3	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	3.513	6.103	6.239	3.7	
Austria (AUT)	-	-	-	-	-	-	0.01	0.06	0.42	0.37	0.45	2.27	na.	2.40.8	na.	1.104.9	1.311.0	18.7	-	-	-	-	-	-	
Azerbaijan (AZE)	1.31	9.9	4.9	6.2	4.9	-21.3	na.	na.	na.	0.05	0.01	0.01	5.3	na.	79.9	11.4	139	26.6	91.7	na.	na.	na.	4	6	67.4
Bélgica (BEL)	2.7	1.7	na.	na.	na.	-	0.19	0.68	1.04	1.08	1.26	1.68	121.4	584.9	794.3	749.4	na.	-	363.0	1.883	5.724	na.	na.	-	
Bielorrusia (BLR)	-	-	-	-	-	-	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-	-	-	-	-	-	-
Bosnia-Herzegovina (BIH)	-	-	-	-	-	-	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-	-	-	-	-	-	-
Bulgaria (BGR)	0.0	0.1	na.	na.	na.	-	0.01	0.01	0.01	0.00	0.00	4.2	na.	35.2	26.6	109.8	57.3	-47.8	na.	29	109	168	171	1.5	
Canadá (CAN)	na.	na.	1.39	22.5	na.	-	0.42	1.52	2.04	1.39	1.82	30.4	na.	na.	na.	2.939.5	na.	-	na.	na.	2.736	3.923	na.	-	
Cheslovaquia (CSK)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	na.	583.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
China (CHN)	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	0.82	13.07	21.66	26.17	20.8	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-
Croacia (HRV)	0.2	0.4	0.2	0.2	0.2	-1.9	na.	na.	na.	na.	na.	-15.4	na.	79.1	36.5	64.8	69.6	7.4	na.	46	12	152	145	-4.8	
Dinamarca (DNK)	na.	na.	na.	na.	na.	-	0.07	0.14	0.22	0.11	0.27	15.55	na.	na.	na.	16.18	197.9	22.3	na.	na.	487	637	734	15.2	
ERYMacedonia (MKD)	-	-	-	-	-	-	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	na.	na.	na.	-	-	-	-	-	-	-
Eslavonia (SVN)	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	na.	na.	na.	-11.8	na.	39.5	61.2	222.7	325.6	46.2	na.	95	87	343	477	38.9	
España (ESP)	2.45	33.0	37.8	40.0	40.7	1.7	0.11	0.79	0.92	1.07	1.40	31.8	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	2.433	6.926	11.719	12.506	6.7	
Estados Unidos (USA)	na.	699.5	414.4	286.6	na.	-	7.31	17.68	33.60	36.43	40.47	11.1	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	17.938	24.989	na.	-	
Estonia (EST)	0.1	0.0	na.	na.	na.	-	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	3.2	17.4	22.5	29.6	-	-	-	-	-	-
Federación Rusia (RUS)	na.	na.	6.4	12.5	12.6	0.8	na.	3.08	1.08	2.37	3.63	5.27	13.4	44.3	127.3	89.3	70.2	-21.4	26	309	883	1.105	1.220	10.4	
Francia (FRA)	2.4	2.9	2.4	2.5	3.6	44.1	0.02	0.14	0.30	0.50	0.74	49.0	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	1.549	2.677	4.211	4.437	5.4	
Francia (FRA)	na.	1.07	10.5	na.	na.	-	0.54	4.17	5.42	5.09	5.50	8.0	na.	445.9	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-
Georgia (GEO)	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	2.19.2	4.7	30.7	na.	na.	0	0	0	36	82	na.	-
Grecia (GRC)	na.	na.	na.	na.	na.	-	0.03	0.12	0.15	0.04	0.05	47.4	0.1	1.34	2.5	5.66	5.1	-9.8	na.	35.6	108.7	102.6	1.187	15.8	
Hungría (HUN)	-	-	-	-	-	-	0.01	0.01	0.06	0.02	0.02	0.0	21.1	173.6	154.8	452.3	568.7	25.7	-	-	-	-	-	-	-
India (IND)	na.	na.	0.1	0.2	0.2	0.0	0.12	0.69	0.58	1.28	1.70	32.9	na.	na.	104.7	2.421.2	2.562.3	5.8	na.	na.	2.472	6.969	7.973	8.7	
Irlanda (IRL)	na.	1.2	2.6	2.0	1.7	-11.2	0.06	0.13	0.17	0.12	0.17	43.1	na.	1.66	na.	4.3	13.5	210.4	na.	372	710	823	773	-6.2	
Islandia (ISL)	na.	0.3	0.2	0.1	na.	-	0.01	0.04	0.10	0.09	0.08	-9.1	-	-	-	-	-	-	-	na.	na.	na.	na.	na.	-
Italia (ITA)	na.	35.7	33.4	49.2	48.8	-0.7	0.29	1.20	1.77	0.91	1.03	13.3	na.	851.7	1.514.4	na.	na.	na.	na.	1.917	5.917	6.606	na.	-	
Japón (JPN)	151.2	244.5	241.7	167.1	na.	-	0.43	5.37	9.08	7.38	8.74	18.4	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	14.897	na.	na.	na.	-
Korea (KOR)	na.	na.	na.	na.	na.	-	0.01	2.51	7.73	8.71	12.83	47.4	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-
Letonia (LVA)	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	na.	na.	na.	125.4	na.	na.	na.	9.9	71.1	98.2	38.1	na.	na.	68	145	209	43.4
Liechtenstein (LIE)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lituania (LTU)	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	na.	na.	na.	51.2	129.8	251.2	10.6	70.2	78.2	11.3	na.	2	40	248	295	19.0	
Luxemburgo (LUX)	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	3.52	4.65	5.19	11.5	na.	1.1	183.5	33.9	na.	-	-	-	-	-	-	-	-
Malta (MLT)	na.	na.	na.	na.	na.	-	0.00	0.01	0.02	0.00	0.03	-	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	125	1.065	na.	na.	-
México (MEX)	na.	na.	na.	na.	na.	-	0.04	0.15	0.32	0.48	0.50	3.3	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	273	1.316	2.884	3.705	28.4
Moldavia (MDA)	-	-	-	-	-	-	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	499.5	4.8	1.9	1.9	-0.4	-	-	-	-	-	-	-
Montenegro (MNE)	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	na.	na.	na.	-
Noruega (NOR)	10.3	13.4	26.6	22.5	19.1	-15.0	0.07	0.15	0.22	0.10	0.15	47.0	na.	na.	na.	na.	5.0	51.85	-0.30	na.	na.	na.	592	632	6.7
Nueva Zelanda (NZL)	na.	na.	na.	na.	na.	-	0.39	2.21	4.52	4.09	5.20	27.0	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	na.	na.	na.	-
Países Bajos (NLD)	na.	na.	na.	na.	na.	-	0.04	0.34	0.82	0.77	0.84	9.4	88.0	213.7	na.	na.	na.	na.	-	na.	3.696	6.355	na.	na.	-
Polonia (POL)	na.	na.	na.	na.	na.	-	0.01	0.05	0.08	0.07	0.09	25.0	na.	na.	196.3	42.66	569.8	33.6	na.	113	169	661	1.042	57.7	
Portugal (PRT)	na.	1.9	1.0	na.	na.	-	0.04	0.18	0.24	0.32	0.39	22.2	na.	22.6	58.9	88	171.1	94.4	24	411	773	1.509	1.676	11.1	
RF Checa (CZE)	-	-	-	-	-	-	0.02	0.02	0.04	0.03	0.02	-20.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RF Eslovaca (SVK)	-	-	-	-	-	-	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Reino Unido (GBR)	23.0	54.3	66.2	na.	na.	-	0.60	2.56	5.34	5.95	6.21	4.3	na.	818.7	na.	na.	na.	na.	-	na.	3.971	6.715	na.	na.	-
Rumanía (ROU)	na.	na.	na.	na.	na.	-	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	1.8	489.3	1.409.4	1.535	1.451	1.963	35.3	na.	34	88	607	548	-98.0	
Serbia (SRB)	-	-	-	-	-	-	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	na.	na.	na.	-
Suecia (SWE)	5.2	7.9	8.1	6.5	7.9	20.7	0.11	0.21	0.31	0.14	0.21	47.1	na.	95.3 ^a	293.5	533.9	536.9	0.6	na.	447	733	996	1.071	7.5	
Suiza (CHE)	-	-	-	-	-	-	0.19	0.98	2.03	1.10	1.34	21.6	57.4	403.1	na.	na.	na.	na.	-	na.	-	-	-	-	-
Turquía (TUR)	na.	na.	na.	11.4	12.6	10.3	0.01	0.11	0.38	0.74	1.06	43.5	na.	2.4	16.1	439.9	451.7	2.7	na.	352	1.139	4.404	5.743	30.4	
Ucrania (UKR)	na.	3.4	0.0	na.	na.	-	na.	0.00	0.01	0.06	0.08	32.9	na.	na.	na.	na.	na.	na.	-	na.	na.	109	na.	na.	-
Unión Europea (UE) (26)	58.7	149.9	162.0	100.2 ^a	102.8 ^a	-	3.0 ^a	16.9 ^a	31.80	31.70	37.40	181	1.228.3 ^a	7.672.2 ^a	3.769.2 ^a	10.607.1 ^a	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OCDE	-	1.201.8 ^a	967.7 ^a	717.8 ^a	-	-	-	47.0 ^a	90.10	91.10	107.50	180	-	6.381.9 ^a	3.584.7 ^a	14.110.3 ^a	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL FIT	-	1.215.5 ^a	979.4 ^a	736.9 ^a	-	-	-	51.6 ^a	105.00	116.60	139.20	194	-	8.955.4 ^a	4.924.3 ^a	17.039.0 ^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. na.: Dato no disponible. (1): Mercancías transportadas por las compañías aéreas de los países miembros del FIT. Fuente: OACI. UE 26: no incluye Chipre, que no es un país miembro del FIT. Fuente: OCDE/FIT 2012. Trends in the Transport Sector, 1970-2010.

Tabla 2.1.2.B. Transporte de viajeros (miles de millones de viajeros-km)

Países	Transporte aéreo					
	1970	1990	2000	2009	2010	10/09 %
Albania (ALB)	n.a.	n.a.	0,10	0,77	0,94	20,7
Alemania (DEU)	8,25	42,39	114,12	202,68	202,05	-0,3
Armenia (ARM)	n.a.	n.a.	0,57	1,07	1,19	11,2
Australia (AUS)	9,27	40,80	81,69	100,52	96,58	-3,9
Austria (AUT)	0,45	3,83	14,23	17,97	19,29	7,4
Azerbaijan (AZE)	n.a.	n.a.	0,50	1,27	1,43	12,1
Bélgica (BEL)	2,45	7,64	19,38	7,08	8,61	21,6
Bielorrusia (BLR)	n.a.	n.a.	0,32	0,66	1,16	77,7
Bosnia-Herzegovina (BIH)	n.a.	n.a.	0,05	0,11	0,31	176,1
Bulgaria (BGR)	0,31	2,31	0,83	1,25	1,13	-9,8
Canadá (CAN)	15,40	47,12	90,22	107,37	115,79	7,8
Checoslovaquia (CSK)	-	-	-	-	-	-
China (CHN)	n.a.	23,05	228,43	425,86	488,53	14,7
Croacia (HRV)	n.a.	n.a.	0,64	1,15	1,06	-7,9
Dinamarca (DNK)	1,55	4,66	6,13	9,68	11,99	23,9
ERYMacedonia (MKD)	n.a.	n.a.	0,74	0,09	0,17	91,4
Eslovenia (SVN)	n.a.	n.a.	0,56	0,87	0,89	2,5
España (ESP)	5,87	24,16	52,43	80,09	88,30	10,2
Estados Unidos (USA)	210,33	736,11	1.105,73	1.257,00	1.299,87	3,4
Estonia (EST)	n.a.	n.a.	0,24	0,36	0,68	90,7
Federación Rusa (RUS)	78,23	240,80	42,95	83,83	109,44	30,5
Finlandia (FIN)	0,77	4,86	7,56	18,37	18,95	3,1
Francia (FRA)	13,57	52,79	112,57	154,41	154,76	0,2
Georgia (GEO)	n.a.	n.a.	0,23	0,70	0,65	-7,9
Grecia (GRC)	2,13	7,76	9,84	8,90	8,56	-3,8
Hungría (HUN)	0,33	1,50	3,57	13,12	15,51	18,3
India (IND)	3,56	16,72	25,91	85,79	99,69	16,2
Irlanda (IRL)	1,78	4,56	13,66	80,50	100,66	25,0
Islandia (ISL)	1,75	1,71	3,94	3,45	3,18	-7,7
Italia (ITA)	8,40	23,60	44,39	43,95	50,45	14,8
Japón (JPN)	14,95	100,50	174,15	127,86	138,08	8,0
Korea (KOR)	0,60	20,05	62,84	83,46	91,76	9,9
Letonia (LVA)	n.a.	n.a.	0,24	2,99	3,59	20,0
Liechtenstein (LIE)	-	-	-	-	-	-
Lituania (LTU)	n.a.	n.a.	0,32	0,07	0,09	27,0
Luxemburgo (LUX)	0,08	0,25	0,56	0,48	0,53	9,5
Malta (MLT)	0,20	0,90	2,38	2,53	2,95	16,6
México (MEX)	2,94	18,29	30,30	20,83	18,55	-11,0
Moldavia (MDA)	n.a.	n.a.	0,13	0,53	0,58	9,2
Montenegro (MNE)	n.a.	n.a.	n.a.	0,57	n.a.	-
Noruega (NOR)	1,95	6,50	10,37	8,82	8,99	2,0
Nueva Zelanda (NZL)	1,68	11,28	23,37	25,36	25,51	0,6
Países Bajos (NLD)	5,68	28,43	73,03	84,58	87,70	3,7
Polonia (POL)	0,55	3,48	4,76	7,17	7,71	7,5
Portugal (PRT)	2,28	6,88	11,22	22,66	25,92	14,4
R.F. Checa (CZE)	0,89	2,03	3,31	6,35	6,01	-5,3
R.F. Eslovaca (SVK)	n.a.	n.a.	0,11	0,12	0,16	27,6
Reino Unido (GBR)	17,24	79,96	170,39	230,64	229,65	-0,4
Rumanía (ROU)	0,35	1,83	2,10	3,96	4,44	12,1
Serbia (SRB)	n.a.	n.a.	n.a.	0,95	1,00	6,1
Suecia (SWE)	2,45	9,12	11,19	8,92	8,95	0,4
Suiza (CHE)	4,42	16,02	36,62	33,70	40,56	20,4
Turquía (TUR)	0,64	5,09	16,49	57,49	64,80	12,7
Ucrania (UKR)	n.a.	n.a.	1,39	5,88	6,98	18,7
Unión Europea (UE) (26)	75,6^a	313,0^a	679,1^a	1.009,7	1.059,5	4,9
OCDE	338,7^a	1.311,4^a	2.309,0^a	2.824,7	2.951,0	4,5
TOTAL FIT		1.597,0^a	2,616,8^a	3.444,8	3.676,3^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. Nota: Viajeros transportados por las compañías aéreas de los países miembros del FIT. Fuente: OACI. Fuente: OCDE/FIT 2012 Trends in the Transport Sector; 1970-2010.

Tabla 2.1.3. Accidentes de carretera (miles)

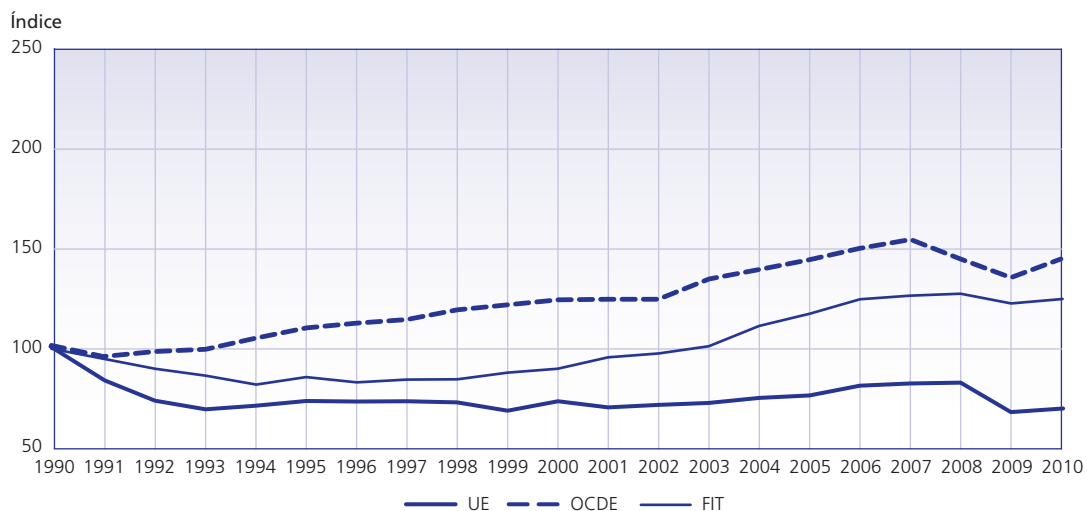
Países	Accidentes						Victimas (muertos + heridos)						Muertos					
	1970	1990	2000	2009	2010	10/09 %	1970	1990	2000	2009	2010	10/09 %	1970	1990	2000	2009	2010	10/09 %
Albania (ALB)	n.a.	n.a.	0,4	1,5	1,6	6,8	n.a.	n.a.	0,6	1,8	2,1	12,9	n.a.	n.a.	0,3	0,4	0,4	-6,6
Alemania (DEU)	377,6	340,0	382,9	310,8	288,3	-7,2	551,0	456,1	511,6	401,8	374,8	-6,7	19,2	7,9	7,5	4,2	3,6	-12,1
Armenia (ARM)	n.a.	n.a.	0,9	2,0 ^e	n.a.	-	n.a.	n.a.	1,4	3,1 ^e	n.a.	-	n.a.	n.a.	0,2	0,3 ^e	n.a.	-
Australia (AUS)	n.a.	22,1	n.a.	n.a.	n.a.	-	n.a.	39,1	n.a.	n.a.	n.a.	-	3,8	2,3	1,8	1,5	1,4	-8,2
Austria (AUT)	51,6	46,3	42,1	37,9	35,3	-6,8	72,7	62,0	55,9	49,8	46,4	-6,8	2,2	1,4	1,0	0,6	0,6	-12,8
Azerbaijan (AZE)	n.a.	3,3 ^e	2,0	2,8	2,7	-2,5	n.a.	5,0 ^e	2,2	4,0	3,8	-4,5	n.a.	1,2 ^e	0,6	0,9	0,9	-0,5
Bélgica (BEL)	77,0	62,4	49,1	47,8	n.a.	-	107,8	88,2	69,4	63,6 ^e	n.a.	-	3,0	2,0	1,5	0,9	0,8	-13,9
Bielorusia (BLR)	n.a.	9,2 ^e	6,4	6,7 ^e	n.a.	-	n.a.	11,5 ^e	8,1	8,6 ^e	n.a.	-	n.a.	2,2 ^e	1,6	1,3 ^e	n.a.	-
Bosnia-Herzegovina (BIH)	n.a.	n.a.	n.a.	40,2	n.a.	-	n.a.	n.a.	n.a.	11,4	n.a.	-	n.a.	n.a.	n.a.	0,4	0,3 ^e	-8,9
Bulgaria (BGR)	5,8 ^e	6,5	6,9	7,1	6,6	-6,5	6,4 ^e	8,4	9,0	9,6	8,9	-7,5	0,8 ^e	1,6	1,0	0,9	0,8	-13,9
Canadá (CAN)	124,2	182,0	155,8	123,5	n.a.	-	183,6	266,6	225,8	172,6	n.a.	-	5,1	4,0	2,9	2,2	2,2 ^e	-0,4
República Checa (CZE)	33,5	30,1	-	-	-	-	44,2	40,4	-	-	-	-	2,2	2,0	-	-	-	-
China (CHN)	n.a.	n.a.	n.a.	238,4 ^e	n.a.	-	n.a.	n.a.	n.a.	275,1	n.a.	-	n.a.	n.a.	n.a.	67,8 ^e	n.a.	-
Croacia (HRV)	11,1 ^e	14,5	14,4	15,7	13,3	-15,6	15,2 ^e	21,2	21,2	22,5	18,8	-16,5	1,2 ^e	1,4	0,7	0,5	0,4	-22,3
Dinamarca (DNK)	19,8	9,2	7,3	4,2	3,5	-16,2	26,7	11,3	9,6	5,3	4,4	-16,0	1,2	0,6	0,5	0,3	0,3	-15,8
República de Macedonia (MKD)	3,1	2,3	1,7	4,4	4,2	-3,0	2,7	3,3	2,5	6,9	6,4	-7,7	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	1,3
Eslovenia (SVN)	8,3	5,2	8,5	8,6	7,6	-12,0	11,2	7,1	11,9	12,3	10,5	-14,9	0,6	0,5	0,3	0,2	0,1	-19,3
España (ESP)	58,0	101,5	101,7	88,3	85,5	-3,1	87,0	162,4	155,6	127,7	122,8	-3,8	4,2	6,9	5,8	2,7	2,5	-8,7
Estados Unidos (USA)	n.a.	2.162,0	2.108,0	1.548,0	n.a.	-	n.a.	3.276,0	3.231,0	2.251,0	n.a.	-	52,6	44,6	41,9	33,8	32,8	-3,0
Estonia (EST)	2,2	2,1	1,5	1,5	1,3	-10,6	2,3	2,8	2,0	2,0	1,8	-11,5	0,3	0,4	0,2	0,1	0,1	-22,0
Federación Rusa (RUS)	n.a.	197,4	157,6	203,6	199,4	-2,0	n.a.	250,2	209,0	283,1	277,2	-2,1	n.a.	35,4	29,6	27,7	26,6	-3,9
Finlandia (FIN)	11,4	10,2	6,6	6,4	6,1	-5,3	17,1	13,4	8,9	8,3	7,9	-4,7	1,1	0,6	0,4	0,3	0,3	-2,5
Francia (FRA)	235,1	162,6	121,2	72,3	67,3	-7,0	344,7	236,1	169,8	95,2	88,5	-7,1	16,4	11,2	8,1	4,3	4,0	-6,6
Georgia (GEO)	3,0	3,0	1,7	5,5	n.a.	-	4,3	4,6	2,6	9,0	n.a.	-	0,8	1,1	0,5	0,7	0,7	-7,2
Grecia (GRC)	18,3	19,6	23,0	14,9	14,1	-5,1	25,7	29,1	32,8	19,9	20,1 ^e	1,2	0,9	1,7	2,0	1,5	1,3	-12,9
Hungría (HUN)	23,2	27,8	17,5	17,9	16,3	-8,7	31,9	39,4	23,9	24,1	21,7	-10,1	1,7	2,4	1,2	0,8	0,7	-10,0
India (IND)	n.a.	282,6	391,4	486,4	499,6	2,7	n.a.	n.a.	n.a.	641,1	662,0	3,3	n.a.	54,1	78,9	125,7	134,5	7,0
Irlanda (IRL)	6,4	6,1	7,8	6,6	5,8	-12,6	9,8	9,9	12,5	10,0	n.a.	-	0,5	0,5	0,4	0,2	0,2	-10,9
Islandia (ISL)	0,7	0,6	1,0	0,9	0,9	-1,9	0,9	0,9	1,5	1,3	1,3	-2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-52,9
Italia (ITA)	307,7	161,8	256,5	215,4	211,4	-1,9	239,3	228,2	367,1	307,3	302,7	-1,5	11,0	7,2	7,1	4,2	4,1	-3,5
Japón (JPN)	718,1	643,1	931,9	736,7	725,7	-1,5	997,9	801,5	1.164,8	915,0	900,0 ^e	-1,6	21,8	14,6	10,4	5,8	5,7	-0,5
Korea (KOR)	37,2	255,3	290,5	232,0 ^e	226,9	-2,2	45,9	336,6	437,2	578,5 ^e	563,5 ^e	-2,6	3,5	14,2	10,2	5,8	5,5	-5,7
Letonia (LVA)	4,7	4,3	4,5	3,2	3,2	1,0	5,0	5,6	6,0	4,2	4,2	1,4	0,6	0,9	0,6	0,3	0,2	-14,2
Liechtenstein (LIE)	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	2,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	2,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Lituania (LTU)	4,7	5,1	5,8	3,8	3,5	-7,2	4,9	6,4	7,6	4,8	4,5	-5,6	0,7	0,9	0,6	0,4	0,3	-19,2
Luxemburgo (LUX)	3,1	1,2	0,9	0,9	0,8	-9,4	2,5	1,8	1,3	1,2	1,1	-9,4	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	-33,3
Malta (MLT)	n.a.	n.a.	1,0	1,0	n.a.	-	n.a.	n.a.	1,2	1,1	n.a.	-	n.a.	n.a.	0,0	0,0	0,0	-28,6
México (MEX)	19,8	65,0	61,1	29,6	n.a.	-	17,3	41,6	43,7	36,5	n.a.	-	2,6	5,5	5,2	4,9	n.a.	-
Moldavia (MDA)	3,1	6,0	2,6	2,7	2,9	7,0	3,6	7,8	3,6	3,3	4,2	27,3	0,6	1,1	0,4	0,5	0,5	-7,2
Montenegro (MNE)	n.a.	n.a.	n.a.	1,7	n.a.	-	n.a.	n.a.	n.a.	1,7	n.a.	-	n.a.	n.a.	n.a.	0,1	0,1 ^e	82,7
Noruega (NOR)	9,3	8,8	8,4	6,9	6,4	-7,0	12,3	12,2	12,0	10,1	9,3	-7,1	0,6	0,3	0,3	0,2	0,2	-1,9
Nueva Zelanda (NZL)	13,3	12,8	7,8	11,1	10,9	-2,1	21,4	18,4	11,4	14,9	14,4	-3,5	0,7	0,7	0,5	0,4	0,4	-2,6
Países Bajos (NLD)	59,0	13,2	10,9	6,9	3,9 ^e	-44,4	71,4	15,0	12,7	7,7 ^e	4,3 ^e	-44,1	3,2	1,4	1,2	0,7	0,6 ^e	-16,6
Polonia (POL)	41,8	50,5	57,3	44,2	38,8	-12,1	41,3	74,3	77,9	60,6	52,9	-12,8	3,4	7,3	6,3	4,6	3,9	-14,5
Portugal (PRT)	22,7	45,1	44,2	35,5	35,4	-0,2	30,3	65,7	61,6	47,3	47,5	0,5	1,6	2,6	1,9	0,8	0,9	11,5
R.F. Checa (CZE)	-	-	25,4	21,7	19,7	-9,4	-	-	33,9	28,1	25,2	-10,5	-	-	1,5	0,9	0,8	-11,0
R.F. Eslovaca (SVK)	-	-	7,9	6,5	6,6	1,6	-	-	10,7	8,9	8,5	-4,7	-	-	0,6	0,4	0,4	-8,1
Reino Unido (GBR)	272,8	265,6	242,1	169,8	160,1	-5,7	371,5	352,9	335,0	231,9	217,6	-6,2	7,8	5,4	3,6	2,3	1,9	-18,5
Rumanía (ROU)	4,9	9,7	7,6	10,2	9,2	-9,6	6,3	11,9	8,8	11,9	10,9	-8,7	1,9	3,8	2,5	2,8	2,4	-15,0
Serbia (SRB)	n.a.	n.a.	48,8	64,9	n.a.	-	n.a.	n.a.	17,7	22,3	n.a.	-	n.a.	n.a.	1,0	0,8	0,6	-23,4
Suecia (SWE)	16,6	17,0	15,8	17,9	16,5	-7,6	23,5	23,3	22,6	25,6	23,6	-8,1	1,3	0,8	0,6	0,4	0,3	-25,7
Suiza (CHE)	28,7	23,8	23,7	20,5	19,6	-4,4	37,7	30,2	30,7	25,5	24,6	-3,6	1,7	1,0	0,6	0,3	0,3	-6,3
Turquía (TUR)	19,2	115,3	500,7	1.053,3	1.106,2	5,0	20,8	94,0	142,3	205,7	215,5	4,8	4,0	6,3	5,5	4,3	4,0	-6,5
Ucrania (UKR)	n.a.	50,9	33,3	37,0 ^e	n.a.	-	n.a.	63,1	41,8	51,2 ^e	n.a.	-	n.a.	9,6	5,2	5,3 ^e	n.a.	-
Unión Europea (UE) (26)	1.666,3	1.403,2	1.456,0	1.161,1	1.046,8 ^a	-	2.134,5	1.951,7	2.019,3	1.570,2	-	-	86,1	70,3	56,4	34,8	31,0 ^a	-
OCDE	-	4.868,4	5.519,4 ^a	4.898,5 ^a	-	-	-	6.836,5	7.286,9	5.749,8	-	-	178,3	155,6	131,1	89,8	79,9 ^a	-
TOTAL FIT	-	5.463,5 ^a	6.206,9 ^a	6.037,6 ^a	-	-	-	7.235,5 ^a	7.630,3 ^a	7.126,7 ^a	-	-	-	270,0 ^a	255,0	326,7 ^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.

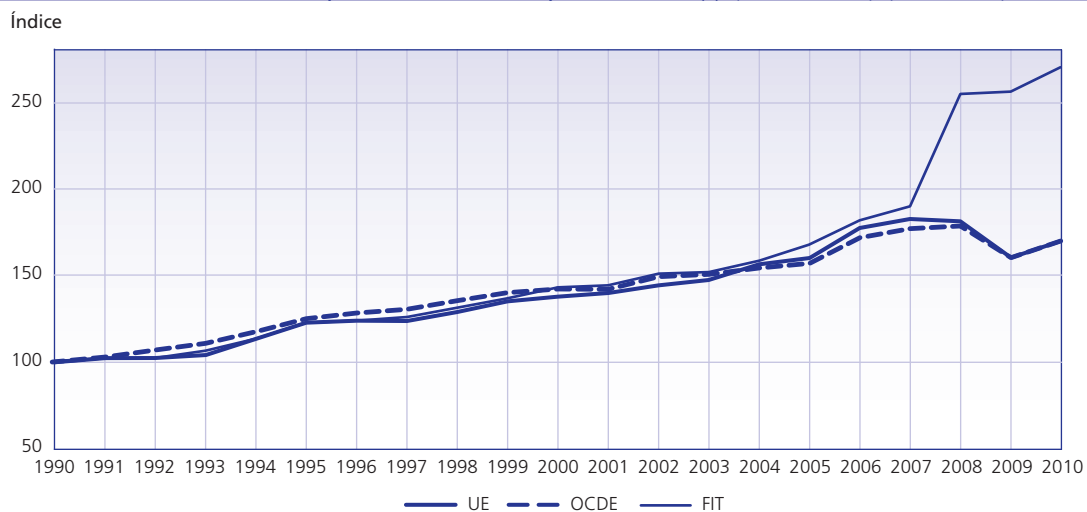
Fuente: OCDE/FIT 2012. Trends in the Transport Sector, 1970-2010.

Gráfico 2.1.1. Transporte de mercancías por ferrocarril (*) (toneladas-km) (1990 = 100)



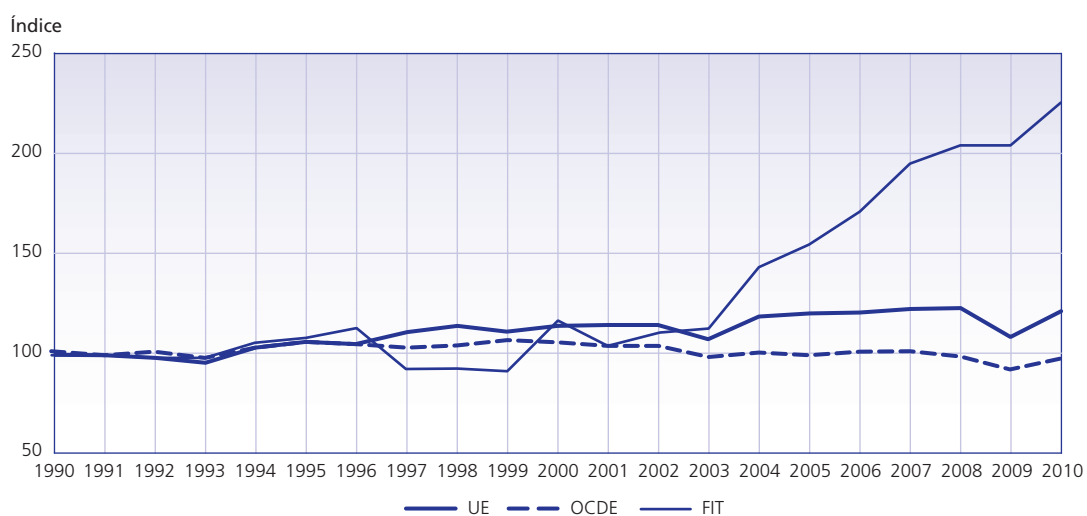
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre China, para crecimiento en los países del FIT.
 Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010*.

Gráfico 2.1.2. Transporte de mercancías por carretera (*) (toneladas-km) (1990 = 100)



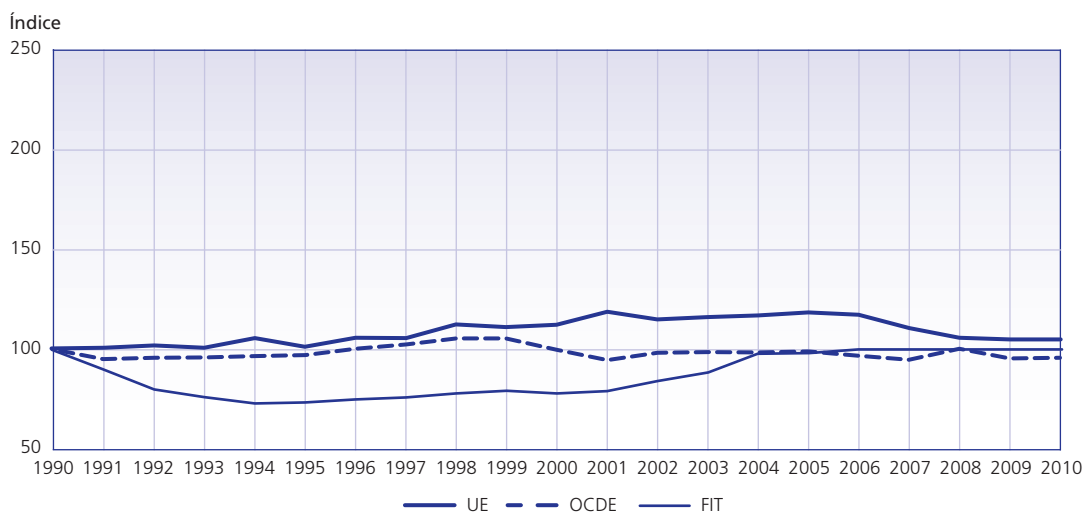
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre China, para crecimiento en los países del FIT.
 Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010*.

Gráfico 2.1.3. Transporte de mercancías por vías navegables (*) (toneladas-km) (1990 = 100)



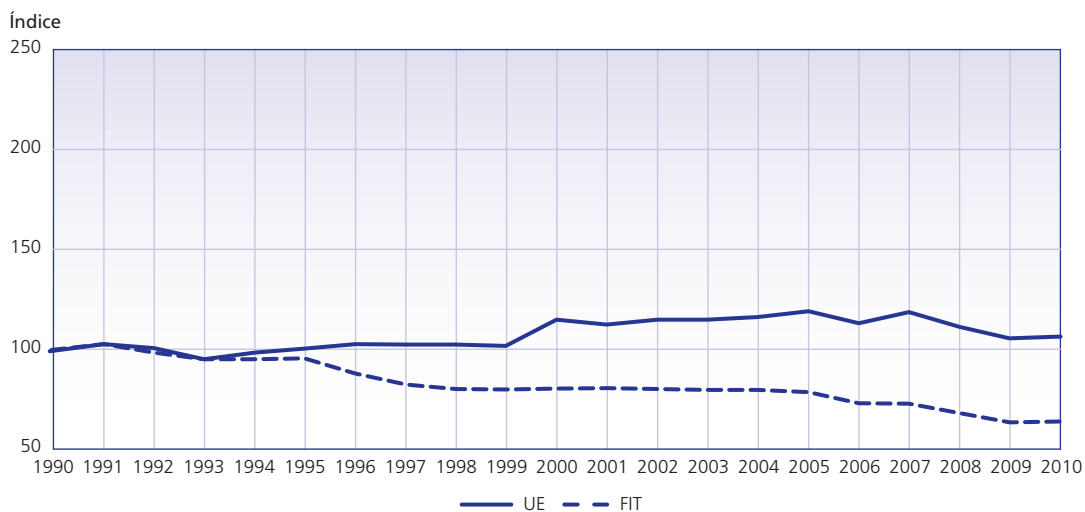
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre China, para crecimiento en los países del FIT.
 Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010*.

Gráfico 2.1.4. Transporte por oleoductos (toneladas-km) (1990 = 100)



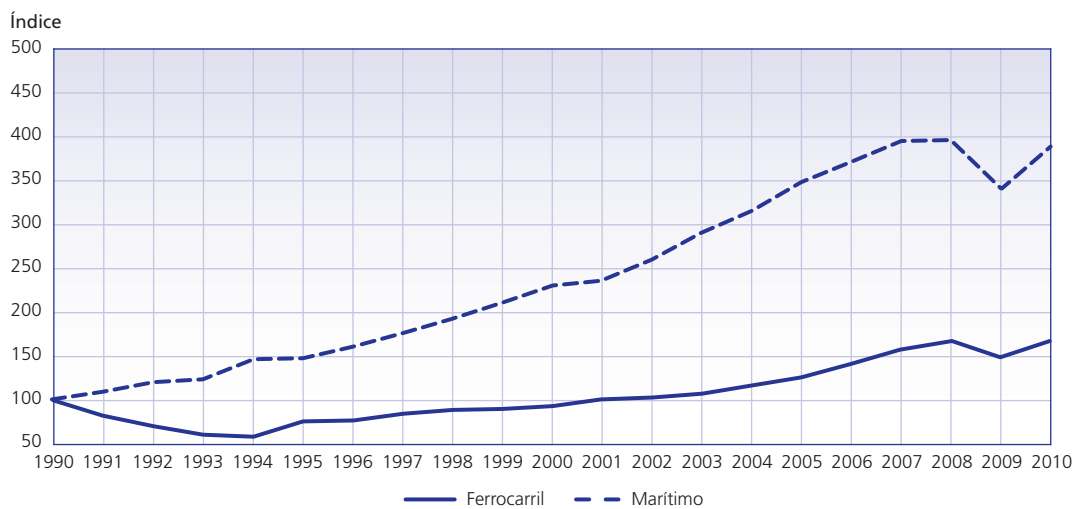
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.5. Transporte de cabotaje marítimo (toneladas-km) (1990 = 100)



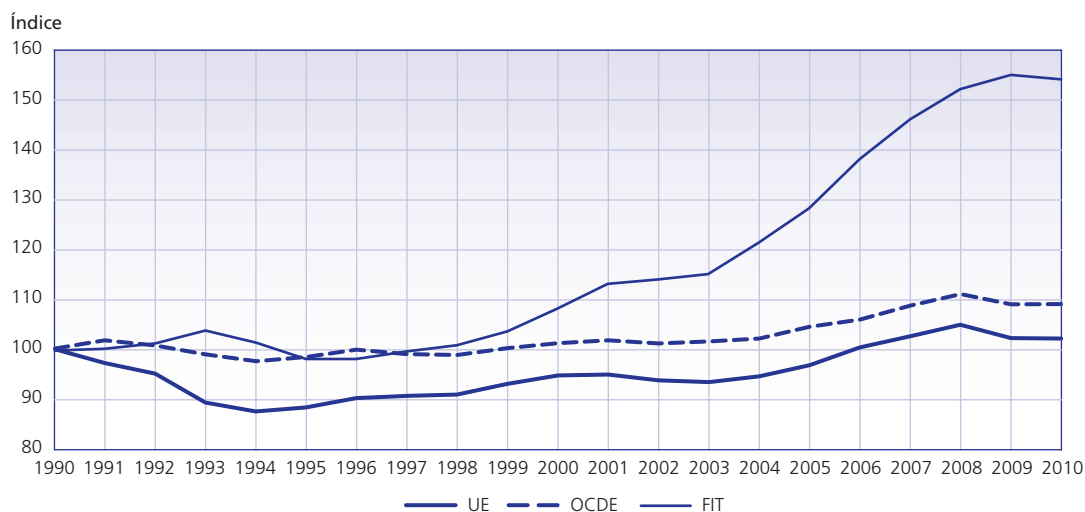
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.6. Transporte de contenedores en los países del FIT (TEU, 1990 = 100)



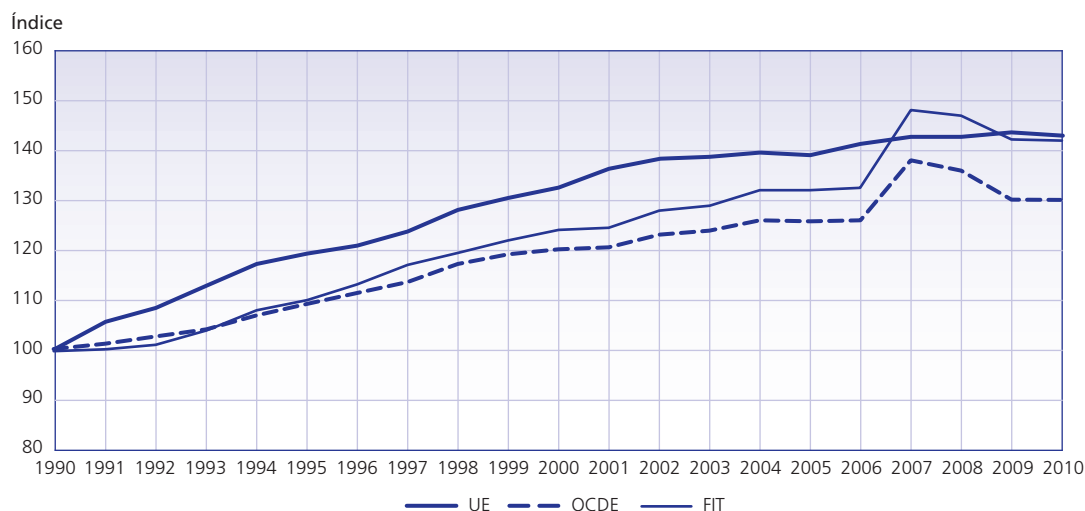
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.7. Transporte de viajeros por ferrocarril (*) (viajeros-km) (1990 = 100)



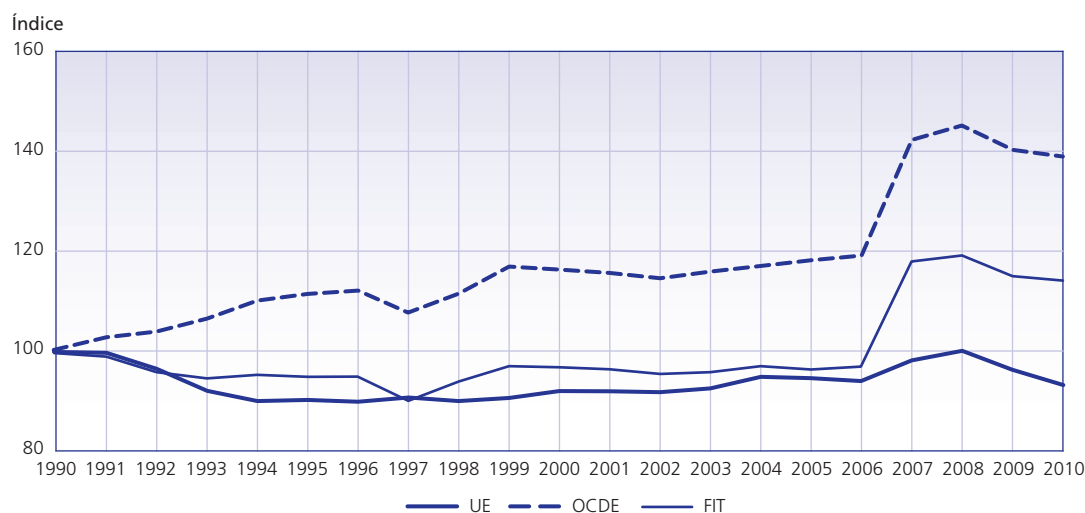
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre USA, para crecimiento en los países OCDE y FIT.
 Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010*.

Gráfico 2.1.8. Transporte de viajeros en vehículo privado (*) (viajeros-km) (1990 = 100)



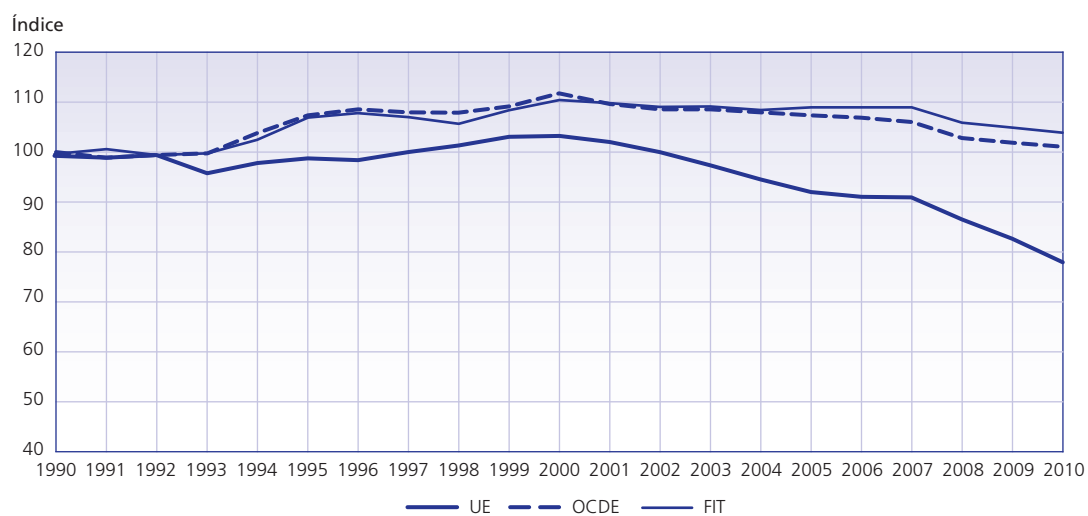
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre USA, para crecimiento en los países OCDE y FIT.
 Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010*.

Gráfico 2.1.9. Transporte de viajeros en autobús y autocar (*) (viajeros-km) (1990 = 100)



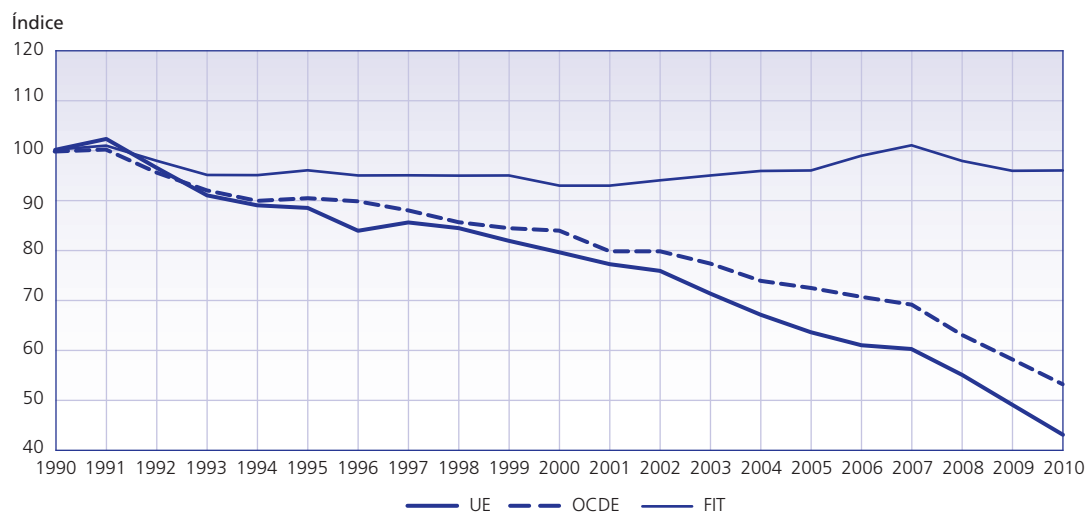
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre USA, para crecimiento en los países OCDE y FIT.
 Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010*.

Gráfico 2.1.10. Heridos en accidentes en carretera (número, 1990 = 100)



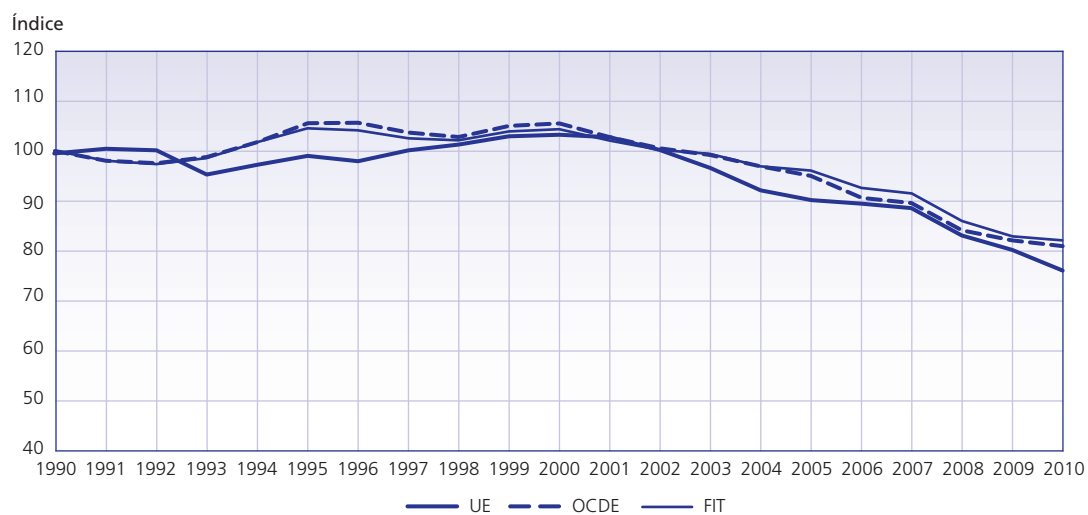
Fuente: OCDE/FIT 2012. Trends in the Transport Sector, 1970-2010.

Gráfico 2.1.11. Muertos en accidentes en carretera (número, 1990 = 100)



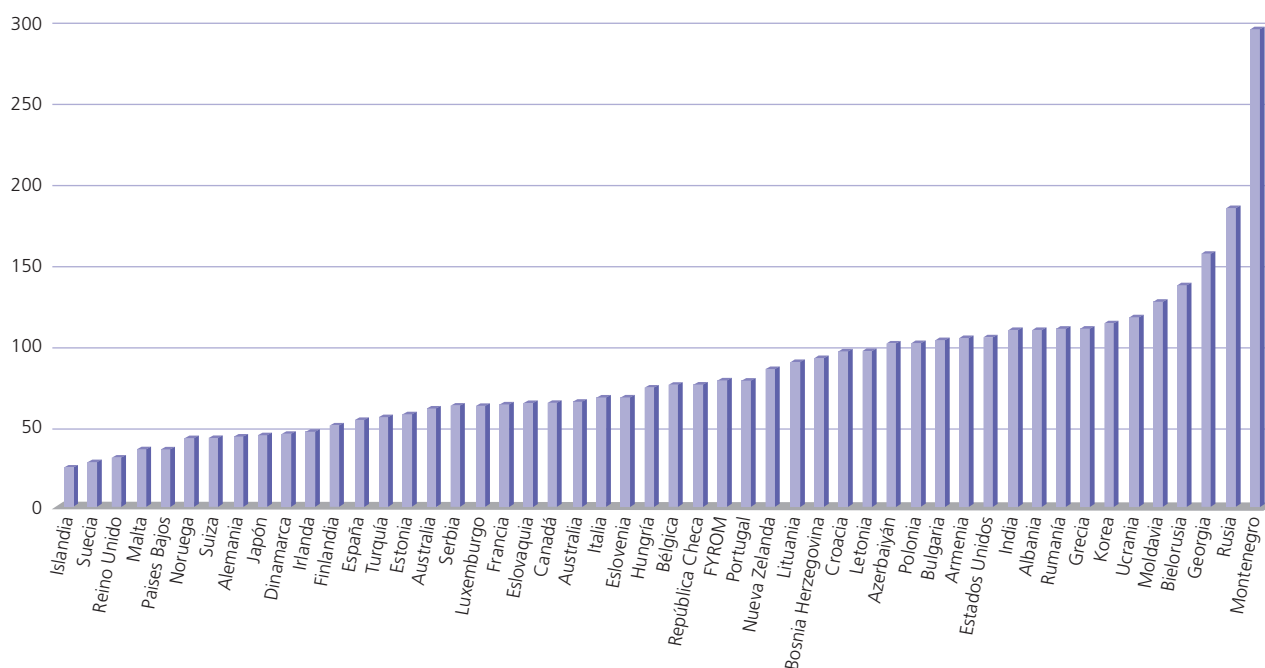
Fuente: OCDE/FIT 2012. Trends in the Transport Sector, 1970-2010.

Gráfico 2.1.12. Víctimas en accidentes en carretera (número, 1990 = 100)



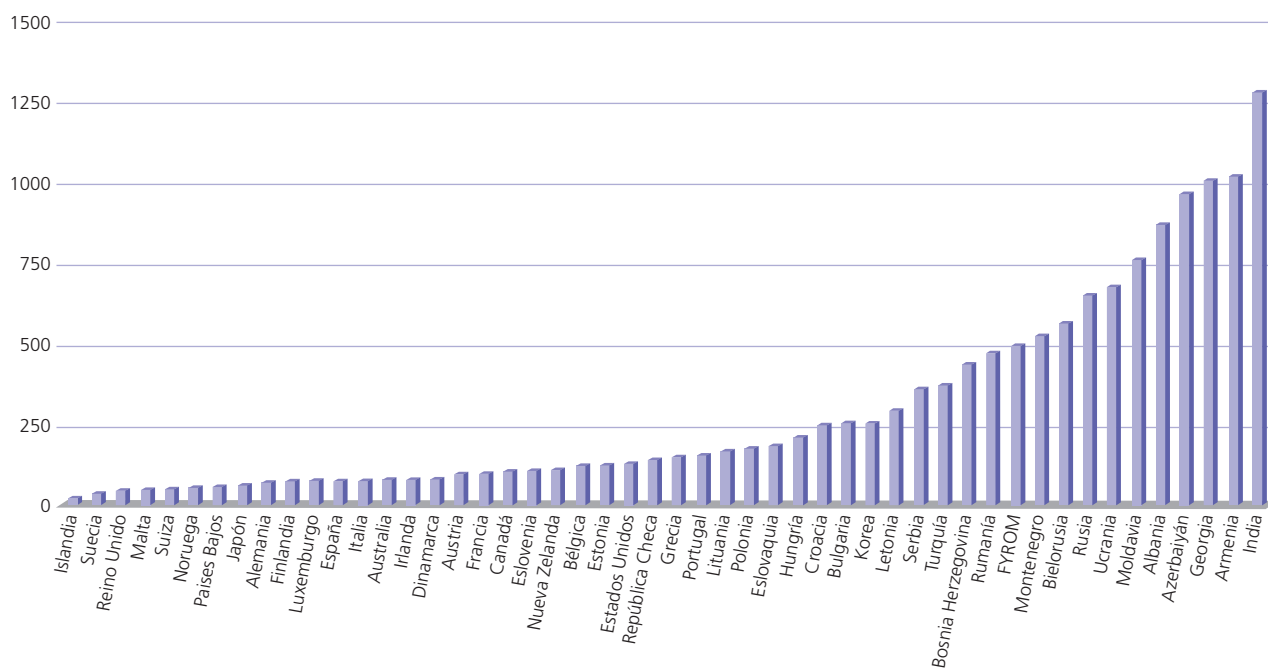
Fuente: OCDE/FIT 2012. Trends in the Transport Sector, 1970-2010.

Gráfico 2.1.13. Número total de muertos por millón de habitantes (año 2010)



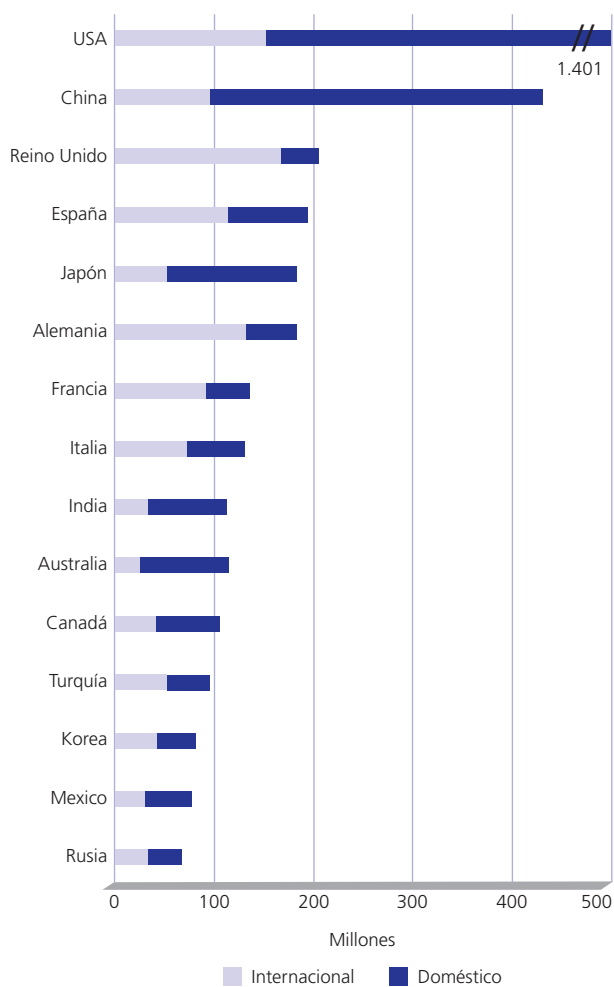
Nota: Datos de 2009 para Armenia, Bielorusia y Ucrania.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010*.

Gráfico 2.1.14. Número total de muertos por millón de vehículos motorizados (año 2010)



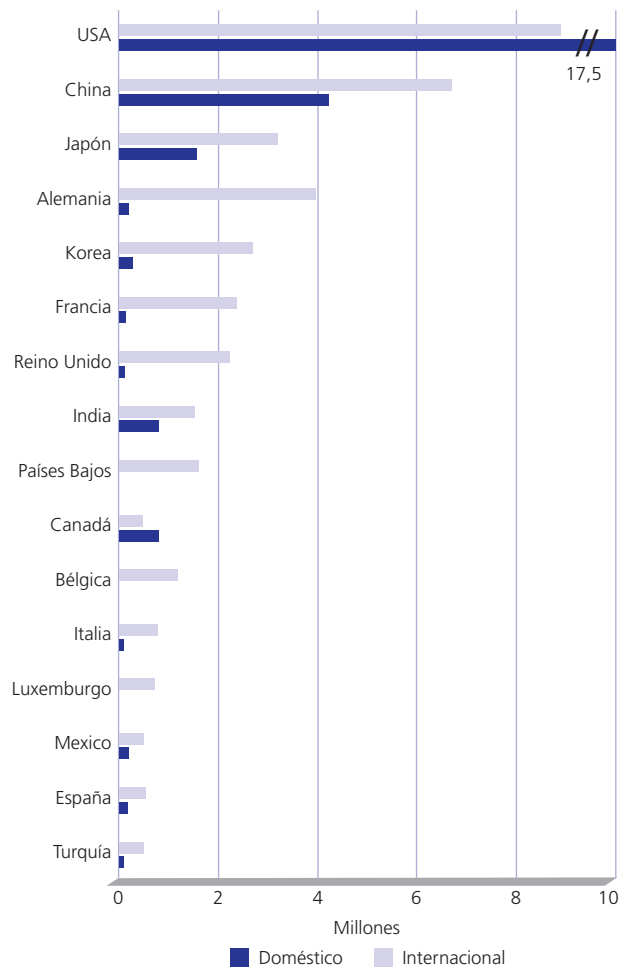
Nota: Datos de 2009 para Armenia, Bielorusia y Ucrania.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010*.

Gráfico 2.1.15. Tráfico aeropuertos 2010. Pasajeros (vuelos Internacional y Doméstico)



Nota: Se excluyen los países con menos de 50 millones de pasajeros.
 Fuente: ACI, OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector 1970 - 2010*.

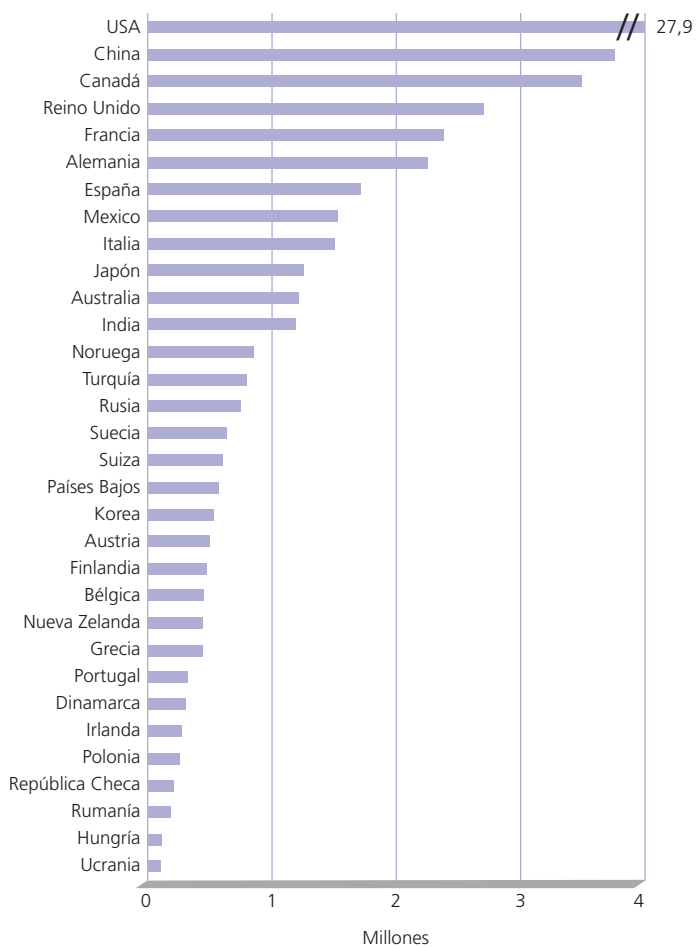
Gráfico 2.1.16. Tráfico aeropuertos 2010. Mercancías (toneladas) (Internacional y Doméstico)



Nota: Se excluyen los países con menos de 500 mil toneladas.

Fuente: ACI, OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector 1970 - 2010*

Gráfico 2.1.17. Tráfico aeropuertos 2010. Movimiento de aviones (Total)



Nota: Se excluyen los países con menos de 100.000 movimientos de aviones.
 Fuente: ACI, OCDE/FIT 2012. Trends in the Transport Sector 1970 - 2010

2.2. El transporte marítimo

Para el año 2011, 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 1,8%. Para la zona euro la subida fue del 1,5%. El PIB de las principales economías emergentes continuaron con incrementos; así la tasa de crecimiento en China fue del 9,2%. 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 3,1%; y en Estados Unidos alcanzó el 4%, en Japón descendió un 3,6%.

La demanda mundial de transporte marítimo experimentó una subida del 4,1% sobre el año anterior.

La flota mercante mundial de transporte elevó su capacidad en GT un 8,9% continuando la recuperación iniciada en el año 1989, la flota mundial total se incrementó en un 8,8%.

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, y supone aproximadamente el 21% de las GT de la flota mercante mundial.

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 ha sido la fuente de dicha información, dejó de editar su Informe Anual. Por este motivo, los datos correspondientes al tráfico marítimo internacional que se comentan se han obtenido del Informe «Marina Mercante y Transporte Marítimo 2011-2012» de ANAVE.

Según datos estimados en 2011, se transportaron unos 8.947 millones de toneladas de mercancías, con un incremento del 4,1% respecto a 2010. En toneladas-milla la demanda alcanzó 42,79 billones, con un crecimiento del 4,7%. La demanda de transporte de crudo cayó un 1% alcanzando 1.840 millones de toneladas y los productos de petróleo llegaron a 837 millones de toneladas con una subida del 3%. El tráfico de mineral de hierro, carbón y grano que son los tres principales gránulos sólidos alcanzaron 2.335 millones de toneladas transportadas, con incremento sobre 2010 del 4,8%; el transporte de mineral de hierro se incrementó 6,1%. El transporte de carbón y grano tuvieron aumentos del 4,5% y 1,8% respectivamente. La mercancía transportada en contenedores creció un 8,6% y el transporte de carga general no contenerizada subió un 2,5%.

2.2.2. La oferta de transporte

La flota mundial a 1 de enero de 2012 había incrementado su capacidad en GT un 8,8%, en relación con la misma

fecha del año anterior. El número total de buques de la flota mundial era de 104.305 con 1.043 millones de GT y una media de 22 años de antigüedad. De este número de buques, 55.138 correspondían a buques mercantes de transporte con 991,2 millones de GT y 1.483,1 millones de TPM, con un crecimiento del 8,9% sobre 2010, y 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 y graneleros incrementaron su tonelaje. Los mayores incrementos los han tenido los graneleros 16,8%, portacontenedores un 8,3%, petroleros y gaseros 6,4% 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 23% para los petroleros y obos, del 34% para los graneleros y el 43% 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 6,5% (tablas 2.2.2 a 2.2.5).

Al finalizar el año 2011 la edad media de la flota total mundial era de 22 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 10 años, para la carga general 24 años y para los portacontenedores es de 11 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 25 años, China 21 y Grecia 18 años. Por otra parte, los países de libre registro como Liberia, tiene su flota con una antigüedad media de 10 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 un 21,2% del total mundial, incrementó su tonelaje en un 6,9%, manteniéndose a la cabeza de la flota mercante mundial y superando de nuevo, en términos de GT, a la flota de Liberia, que supone a su vez un 11,9% del total mundial y que aumentó su tonelaje un 13,3%. La flota de Marshall Island alcanzó el tercer puesto con un crecimiento del 22,6% y representa el 7,3% del total de la flota mercante mundial. La flota de Bahamas se acrecentó un 2,9%. La flota alemana después del destacado aumento de 2008 y la bajada de 2009 se mantuvo estable en 2010 y 2011 (tabla 2.2.6).

En 2011, las bajas por desguaces y pérdidas aumentaron en un 40,8% de las TPM. Se redujeron los buques tanque y portacontenedores desguazados y crecieron los graneleros debido fundamentalmente a los bajos niveles del mercado de fletes de carga seca. La edad media de la flota desguazada se encuentra en los 32,1 años.

El sector de la construcción naval redujo sus niveles en 2011, ya que se encargaron 63,3 millones de TPM, cifra casi un 53% inferior a la del año 2010.

Un 44% de los buques encargados fueron graneleros y un 14% petroleros; los portacontenedores tuvieron un incremento destacado respecto a 2010. Existe un alto nivel de cancelación de pedidos en los últimos años.

Los precios de nueva construcción se redujeron en 2011 alrededor del 10% dado que la demanda está muy por debajo de la capacidad de construcción de los astilleros y por la gran competencia existente.

La cartera de pedidos mundial a 1 de enero de 2012, alcanzó 321,5 millones de TPM; un 24,5% 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 39%, 35,2% y 19,5%, respectivamente, del total de GT; Japón ha pasado al tercer puesto. Los astilleros de la Unión Europea (27 países) consiguieron el 4,9% de la nueva contratación en CGT.

El mercado de fletes en el año 2011 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. En 2011 se establecieron unos fletes excepcionalmente bajos, debido por un lado al crecimiento de la flota y por otro al bajo incremento de la demanda.

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. Para 2011 también se mantu-

vieron a la baja iniciándose en 2012 una muy lenta subida pero se prevé una difícil recuperación a medio plazo.

Los portacontenedores en el año 2009 tuvieron una caída destacada en los fletes, reduciéndose hasta el 65% de promedio, alcanzando mínimos históricos. En 2010 los fletes en time charter aumentaron de manera destacada. En 2011 tuvieron un comportamiento variable a lo largo del año, con importantes subidas en el primer semestre, cayendo a mitad de año. Para 2012 se puede prever alguna recuperación.

2.2.3. Oferta de transporte de la Unión Europea

La capacidad de transporte de la Unión Europea, al finalizar 2011 mantuvo incremento en sus toneladas de registro, tal y como viene ocurriendo en los últimos años. Por países, el crecimiento a resaltar fue para la flota de Malta que aumentó un 16,4%, con 44,8 millones de GT, siendo así el país de la Unión Europea con mayor tonelaje de transporte registrado bajo su bandera, ocupando a su vez la séptima posición mundial. Reino Unido creció un 10,6%, seguido de Italia que aumentó un 8,3%. La flota de pabellón griego, 41,2 millones de GT, se incrementó un 1,3% y la de Chipre, 20,49 millones de GT, subió un 0,8%.

En 2011 el porcentaje de tonelaje de registro de la flota de la Unión Europea de 15 países suponía un 15% del total de la flota mercante mundial. Con la incorporación el 1 de mayo de 2004 de los 10 nuevos países (25 países), y la nueva incorporación el 1 de enero de 2007 de Bulgaria y Rumanía (27 países), el porcentaje de registro se ha elevado hasta el 21,1%.

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. En 2010, Fearnleys dejó de editar su Informe Anual.

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%
2011	991,2	206,6	20,8%	474,8	47,9%	309,8	31,3%

(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: World Fleet Statistics 2011, IHS Fairplay.

Tabla 2.2.3. Evolución de la flota mundial (1)

Tipo de buque	2007		2008		2009		2010		2011	
	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)	7,2	193,0	7,2	197,9	7,4	209,8	7,5	216,2	7,4	230,0
Gaseros	1,4	33,9	1,5	41,0	1,5	46,1	1,6	49,1	1,6	50,6
Graneleros	7,4	215,1	7,6	229,5	8,0	250,5	8,9	291,7	9,7	340,8
Carga general	18,2	63,8	18,8	65,8	18,6	65,5	18,2	66,3	17,3	64,3
Portacontenedores	4,3	124,9	4,6	139,6	4,7	145,5	4,9	158,6	5,0	171,8
Otros buques mercantes (2)	13,0	106,6	13,2	117,3	13,7	123,2	13,8	128,2	14,1	133,8
Total flota mercante	51,5	737,3	52,9	791,1	53,9	840,6	54,9	910,1	55,1	991,2
Otros buques no mercantes	46,0	37,6	46,8	39,6	48,3	42,0	48,5	47,9	49,2	51,9
Total flota mundial	97,5	774,9	99,7	830,7	102,2	882,6	103,4	958,0	104,3	1.043,1

(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: World Fleet Statistics 2011, IHS Fairplay.

Tabla 2.2.4. Distribución de la flota mercante por clase de buque y grupos de países (año 2011)

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	227,5	47,1	20,7%	98,0	41,3%	82,4	36,2%
Quimiqueros	53,3	14,4	27,0%	20,2	37,9%	18,7	35,1%
Gaseros	50,5	11,9	23,6%	21,7	43,0%	16,9	33,5%
Otros líquidos	0,1	—	—	—	—	—	—
Total tanques	331,4	73,4	22,1%	139,9	42,2%	118,1	35,6%
Combinados (Obos)	2,4	0,8	33,3%	1,5	62,5%	0,1	4,2%
Graneleros	340,7	47,5	13,9%	181,0	53,1%	112,2	32,9%
Total graneleros	343,1	48,3	14,1%	182,5	53,2%	112,3	32,7%
Carga general	64,3	11,7	18,2%	25,9	40,3%	26,7	41,5%
Portacontenedores	171,7	41,2	24,0%	88,7	51,7%	41,8	24,3%
Ro-ro carga	45,0	15,9	35,3%	22,7	50,4%	6,4	14,2%
Pasaje y ferries	35,7	15,9	44,5%	14,9	41,7%	4,9	13,7%
Total carga general y otros	316,7	84,7	26,7%	152,2	48,1%	79,8	25,2%
Total	991,2	206,4	20,8%	474,6	47,9%	310,2	31,3%

(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: World Fleet Statistics 2011, IHS Fairplay.

Tabla 2.2.5. Participación en la flota de contenedores mundial

Grupos de países	2007	2008	2009	2010	2011
OCDE	26,7%	28,5%	19,3%	25,2%	24,0%
Países de libre Registro	50,4%	50,7%	49,8%	51,5%	51,7%
Resto del mundo	22,9%	20,8%	30,9%	23,3%	24,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: World Fleet Statistics 2011, IHS Fairplay.

Tabla 2.2.6. Evolución de las principales flotas mundiales (miles de GT) (1)

Países	2007	2008	2009	2010	2011
Panamá	168.166	183.504	190.663	196.936	210.571
Liberia	76.573	82.390	91.696	104.332	118.167
Marshall Island	35.964	42.638	49.088	59.358	72.783
Hong-Kong	35.819	39.101	45.338	55.506	70.098
Singapur	36.252	39.886	41.047	43.536	52.357
Bahamas	43.739	46.543	48.119	46.816	48.152
Malta	27.754	31.633	35.037	38.484	44.799
Grecia	35.704	36.822	38.911	40.679	41.208
China	24.919	26.811	30.077	32.990	36.054
Chipre	18.954	20.110	20.169	20.322	20.493
Italia	12.972	13.600	15.531	16.716	18.100
Reino Unido	13.444	15.247	16.958	15.483	16.598
Japón	12.788	13.536	14.725	15.853	16.545
Alemania	12.934	15.283	15.157	15.040	15.054
Noruega (NIS)	14.708	15.040	13.913	13.342	13.244
Corea del Sur	13.102	14.148	12.893	11.861	11.419
EE.UU.	11.411	11.268	12.018	9.299	8.857
Resto flota	179.734	183.144	191.295	173.538	176.675
Total mundial	774.937	830.704	882.635	910.091	991.174

(1) Incluye flota mercante de transporte.

Fuente: World Fleet Statistics 2011, IHS Fairplay.

Tabla 2.2.7. Flota mercante. Análisis de los registros de la Unión Europea (1)

Países	2007		2008		2009		2010		2011	
	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	535	12,72	605	15,07	586	14,93	555	15,04	515	15,05
Austria	4	0,01	4	0,01	2	0,01	2	0,01	—	—
Bélgica	81	3,91	83	4,05	77	4,10	87	4,31	91	4,20
Dinamarca	417	8,88	432	9,97	447	10,70	480	11,47	484	11,41
España	217	2,45	210	2,41	191	2,23	176	2,51	173	2,55
Finlandia	166	1,48	167	1,47	161	1,36	184	1,35	157	1,48
Francia	294	5,90	294	5,86	296	6,37	265	6,22	273	6,60
Grecia	1.241	35,59	1.259	36,69	1.269	38,76	1.213	40,68	1.177	41,21
Holanda	769	6,51	843	7,45	876	7,53	872	7,15	908	7,77
Irlanda	40	0,12	43	0,12	43	0,12	49	0,15	53	0,16
Italia	896	12,67	917	13,29	948	15,21	955	16,72	954	18,10
Luxemburgo	47	0,70	42	0,51	47	0,66	46	0,65	43	0,61
Portugal	168	1,00	165	1,00	168	1,17	161	1,12	151	1,11
Reino Unido	952	20,72	980	22,92	1.003	25,64	969	26,51	989	29,32
Suecia	354	3,93	352	4,28	330	3,92	293	3,44	275	3,26
Total (UE 15 países)	6.181	116,59	6.396	125,10	6.444	132,71	6.307	137,33	6.243	142,83
Chipre	855	18,80	855	19,83	846	19,84	841	20,32	835	20,49
Eslovaquia	55	0,23	48	0,19	33	0,15	18	0,06	6	0,02
Eslovenia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia	38	0,36	31	0,33	30	0,34	31	0,35	30	0,30
Hungría	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Letonia	31	0,21	29	0,24	22	0,21	23	0,21	20	0,14
Lituania	58	0,35	56	0,37	56	0,37	54	0,36	45	0,31
Malta	1.371	27,53	1.467	31,38	1.534	34,76	1.631	38,48	1.710	44,80
Polonia	54	0,08	59	0,08	62	0,08	53	0,05	48	0,05
República Checa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (UE 25 países)	8.643	164,15	8.941	177,52	9.027	188,46	8.958	197,16	8.937	208,94
Bulgaria	92	0,90	89	0,85	59	0,50	45	0,40	39	0,31
Rumanía	35	0,15	34	0,15	30	0,14	11	0,06	10	0,05
Total (UE 27 países)	8.770	165,20	9.064	178,52	9.116	189,10	9.014	197,62	8.986	209,30

(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: World Fleet Statistics 2011, IHS Fairplay.

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, hasta 2008. En 2009, estimación ANAVE. En 2010, Fearnleys dejó de editar su Informe Anual.

Tabla 2.2.9. Evolución de la cartera mundial de pedidos (a 1 de enero de cada año)

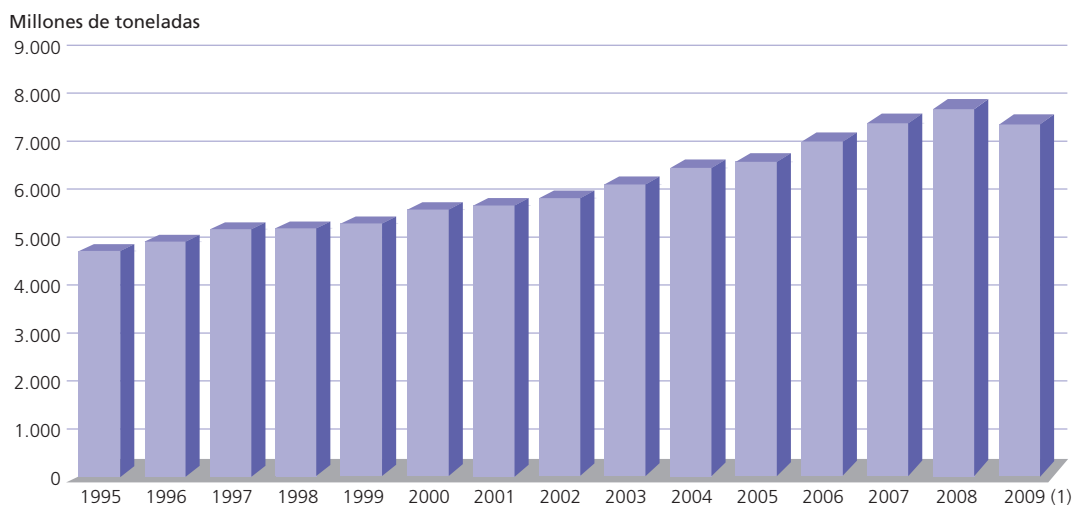
Años	Tanques		Combinados		Graneleros		Otros		Total	
	N.º	TPM (miles)	N.º	TPM (miles)	N.º	TPM (miles)	N.º	TPM (miles)	N.º	TPM (miles)
2000	290	39.090	—	—	478	34.800	998	22.200	1.766	96.090
2001	397	51.500	—	—	520	34.500	n.d.	n.d.	917	86.000
2002	566	61.500	2	200	358	23.400	n.d.	n.d.	926	85.100
2003	585	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, hasta 2008. En 2009, estimación ANAVE. En 2010, Fearnleys dejó de editar su Informe Anual.

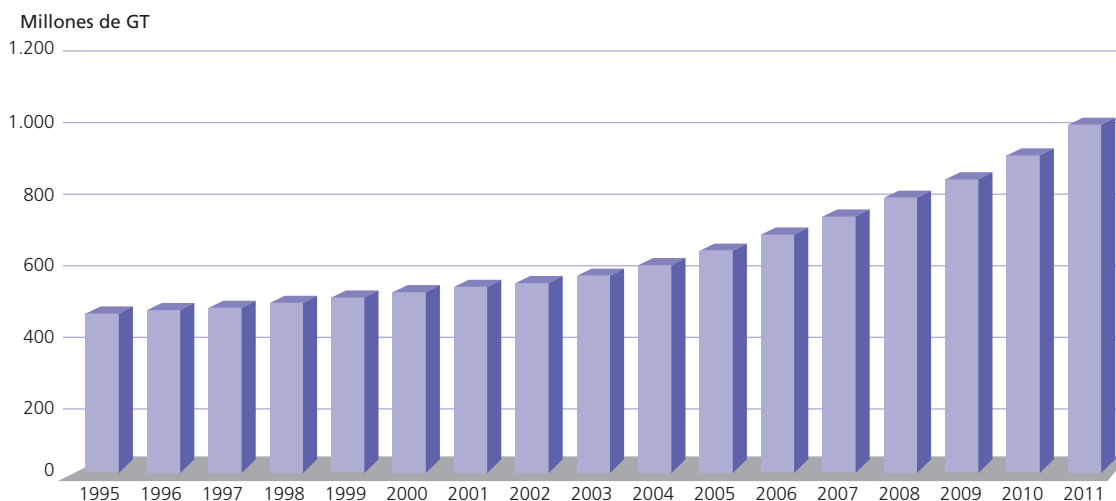
Gráfico 2.2.1. Tráfico marítimo mundial



(1) Datos estimados.

Fuente: Fearnleys, Review, hasta 2008. En 2009, estimación ANAVE. En 2010, Fearnleys dejó de editar su Informe Anual.

Gráfico 2.2.2. Flota mercante mundial

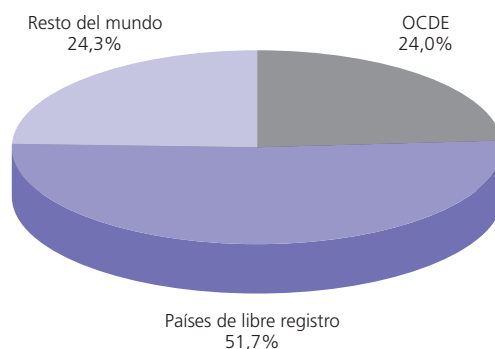


Nota: buques igual o mayor de 100 GT.

Flota mercante: excluido flota pesquera, remolcadores, chapas, rompehielos, buques de investigación, buques «supply».

Fuente: World Fleet Statistics 2011, IHS Fairplay.

Gráfico 2.2.3. Participación en la flota de contenedores mundial (año 2010)



Fuente: World Fleet Statistics 2011, IHS Fairplay.

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 2011».

2.3.1. El mundo del transporte aéreo

De acuerdo con las estadísticas de tráfico preliminares compiladas por la OACI, el total mundial de pasajeros-kilómetro efectuados en servicios regulares (es decir, servicios internacionales e interiores combinados) aumentó en aproximadamente 6,5% (7,1% internacionales y 5,4% interiores) durante 2010. Las líneas aéreas de los 191 Estados miembros de la OACI transportaron aproximadamente 2,7 mil millones de pasajeros en 2011, lo que supone un aumento de 5,6% con respecto a 2010. El número de salidas de aeronaves en servicios regulares en 2011 ascendió a 30,1 millones a escala mundial en comparación con 29 millones en 2010. Las estadísticas detalladas de transporte aéreo pueden consultarse en línea en: www.icao.int/Pages/annual-reports.aspx.

El crecimiento del tráfico de pasajeros reflejó un crecimiento económico positivo en todo el mundo y en todas las regiones. Según los cálculos de IHS Global Insight, una importante organización de previsiones económicas mundiales, el producto interno bruto (PIB) real mundial aumentó el 3,7% en 2011.

En términos de pasajeros-kilómetro efectuados, el crecimiento del tráfico internacional fue de 7,1% en 2011. El porcentaje de aumento más elevado lo registraron las líneas aéreas de la región de Europa, con un crecimiento de 9,6%, seguidas por las de Oriente Medio (8,8%), la Región Latinoamérica y el Caribe (6,4%) y las de Asia y Pacífico (6,0%). Además, Europa se benefició de la capacidad de los transportistas económicos para ampliar sus mercados de punto a punto. En los mercados de África y Norteamérica el tráfico internacional aumentó el 1,1% y 3,4%, respectivamente. Sin embargo, en el caso de Norteamérica, estas cifras de crecimiento comparativamente bajas, están relacionadas con una base de tráfico más amplia y por consiguiente representan aumentos importantes en términos absolutos.

En cuanto a los servicios aéreos interiores, el crecimiento general de los mercados fue de 5,4% con respecto a 2010. Los índices de crecimiento de 1,9%, 2,0% y 3,9% en África, Norteamérica y Oriente Medio, respectivamente,

resultaron compensados por índices de 7,0% en Europa, 9,1% en la Región Asia/Pacífico y 13,5% en Latinoamérica.

Los volúmenes de Asia/Pacífico se beneficiaron de un aumento de aproximadamente 11,7% en el mercado interior chino. En Norteamérica, que sigue siendo el mercado interior más grande del mundo, las cifras de crecimiento del tráfico, más bajas, confirman la madurez de este mercado.

En general, el crecimiento del tráfico internacional y el crecimiento de los mercados interiores de los países en desarrollo, junto con el crecimiento económico positivo de las economías más adelantadas, crearon diferentes patrones de crecimiento y se observaron desigualdades regionales.

La capacidad que ofrecieron las líneas aéreas del mundo, expresada en asientos-kilómetro disponibles, aumentó el 6,7% a escala mundial. Si bien el aumento de la capacidad varió de 2,5% en Norteamérica a 9,7% en Europa, los factores de carga no cambiaron con respecto a 2010.

Con respecto a la carga aérea, el tráfico expresado en toneladas-kilómetro de carga efectuadas experimentó una disminución marginal de -0,1% con aproximadamente 51,4 millones de toneladas de carga transportada. Los transportistas del Oriente Medio, Latinoamérica y Europa presentaron los índices de crecimiento más elevados. Las otras regiones presentaron índices de crecimiento negativos o marginales, debido principalmente a una recuperación económica más lenta que la esperada en las economías más adelantadas.

El clima económico más pesado en Europa, unido a la desaceleración de las exportaciones chinas y a la fuerte competencia del transporte marítimo, repercutieron negativamente en el tráfico de carga.

Según las cifras disponibles, la OACI prevé un beneficio de explotación de aproximadamente el 2,2% del producto de explotación.

Se espera que la economía mundial crezca más de 3,5% por año durante los dos próximos años; partiendo de esa base, la OACI prevé que el número de pasajeros-kilómetro efectuados en todo el mundo aumentará más del 6% en los próximos dos años. Los precios del combustible, superiores a 100 USD al final del ejercicio y, más elevados en un 35% aproximadamente respecto al nivel medio del año precedente, continúan siendo un impedimento potencial para el crecimiento, aunque esto podría mitigarlo en cierta medida la entrega de aeronaves nuevas y más eficientes desde el punto de vista de consumo del combustible.

Con respecto a las aeronaves nuevas, los dos principales fabricantes del mundo entregaron un poco más de 1.000 aeronaves, esperándose que aproximadamente el 35% de estas aeronaves reemplacen las que operan en mercados maduros. Las nuevas aeronaves, eficientes en cuanto al consumo de combustible, contribuirán para re-

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 2011. Publicado con autorización de dicha Organización.

ducir la huella de carbono del sector de la aviación y apoyar los esfuerzos para enfrentar el cambio climático.

De acuerdo con un análisis de datos de seguridad operacional globales sobre aeronaves de transporte aéreo comercial con una masa máxima de despegue certificada de más de 2.250 kilogramos, en 2011 hubo 126 accidentes de aeronaves (16 mortales) en los servicios aéreos regulares, un aumento de 4% con respecto a 2010, año en que se notificaron 121 accidentes. El número de víctimas en los servicios aéreos regulares de todo el mundo disminuyó de 707 en 2010 a 414 muertos, una disminución de 40%. Si bien el número de accidentes aumentó en 2011, debido al crecimiento del tráfico mundial, el índice mundial de accidentes permaneció esencialmente igual, es decir, aproximadamente 3,9 accidentes por millón de salidas regulares frente a 4 accidentes por millón de salidas regulares en 2010.

En los servicios comerciales no regulares de pasajeros se registraron 36 accidentes (9 mortales), en comparación con 177 accidentes en el año anterior (basado en datos preliminares). El número de pasajeros muertos en vuelos comerciales no regulares disminuyó de 193 en 2010 a 112. Los índices de accidentes para los servicios no regulares no pudieron calcularse debido a la falta de cifras de tráfico completas respecto a tales servicios.

Con respecto a los actos de interferencia ilícita, en 2011 se registraron seis. Estas cifras incluyen dos intentos de apoderamiento, un acto de sabotaje y tres actos de otro tipo, incluidos dos incidentes de intento de sabotaje. Estos actos se incluyen en las estadísticas anuales para facilitar el análisis de las tendencias y su evolución.

Para datos más completos sobre seguridad operacional, los lectores pueden consultar 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 miembros 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 (%)
2002	1.665	-0,1	3.025.562	0,5	32,8	9,0	126.695	8,2	4.219	-13,9	409.413	2,3
2003 (1)	1.719	3,2	3.080.022	1,8	35,0	6,7	132.903	4,9	4.181	-0,9	420.467	2,7
2004	1.918	11,6	3.514.305	14,1	38,4	9,6	146.991	10,6	4.227	1,1	473.446	12,6
2005	2.054	7,1	3.795.450	8,0	39,4	2,5	150.665	2,5	4.299	1,7	503.273	6,3
2006	2.169	5,6	4.032.230	6,2	41,8	6,2	160.617	6,6	4.186	-2,6	534.693	6,2
2007	2.360	8,8	4.363.409	8,2	44,4	6,2	168.335	4,8	4.160	-0,6	570.167	6,6
2008	2.395	1,5	4.450.580	2,0	42,9	-3,2	166.717	-1,0	4.629	11,3	579.579	1,7
2009	2.385	-0,4	4.403.712	-1,1	42,6	-0,8	151.918	-8,9	4.376	-5,5	554.704	-4,3
2010	2.593	8,7	4.753.984	8,0	50,7	19,2	181.958	19,8	4.599	5,1	619.846	11,7
2011	2.738	5,6	5.061.711	6,5	51,4	1,4	181.814	-0,1	4.586	-0,3	646.752	4,3

(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 efectuada (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 miembros 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 (%)
2002	558	2,1	1.788.373	0,5	19,9	4,4	107.959	5,9	2.422	1,9	276.702	2,4
2003	572	2,6	1.790.162	0,1	20,7	4,3	109.579	1,5	2.422	0,0	278.086	0,5
2004	660	15,3	2.074.797	15,9	23,0	11,2	122.290	11,6	2.529	4,4	315.906	13,6
2005	719	9,0	2.265.679	9,2	23,9	3,7	125.836	2,9	2.663	5,3	337.071	6,7
2006	786	9,3	2.448.438	8,1	25,4	6,4	134.324	6,7	2.726	2,4	362.415	7,5
2007	868	10,5	2.660.158	8,6	27,0	6,3	141.065	5,0	2.861	4,9	386.422	6,6
2008	902	3,9	2.742.593	3,1	26,8	-0,9	139.885	-0,8	3.038	6,2	393.087	1,7
2009	914	1,3	2.707.610	-1,3	26,1	-2,3	127.573	-8,8	3.021	-0,6	377.760	-3,9
2010	1.011	10,6	2.937.898	8,5	33,8	29,2	155.367	21,8	3.213	6,4	428.797	13,5
2011	1.081	6,9	3.147.595	7,1	34,2	1,3	155.451	0,1	3.124	-2,8	446.866	4,2

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 miembros de la OACI)

Años	Pasajeros-km (millones)	Asientos-km disponibles (millones)	Coefficiente 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)	Coefficiente de carga en peso (%)
2002	3.025.562	4.246.505	71	126.695	4.219	409.413	686.002	60
2003	3.080.022	4.308.413	71	132.903	4.181	420.467	706.220	60
2004	3.514.305	4.794.368	73	146.991	4.227	473.446	774.686	61
2005	3.795.450	5.070.715	75	150.665	4.299	503.273	818.529	61
2006	4.032.230	5.325.071	76	160.617	4.186	534.693	857.836	62
2007	4.363.409	5.688.183	77	168.335	4.160	570.167	914.429	62
2008	4.450.580	5.868.819	76	166.717	4.629	579.579	938.970	62
2009	4.403.712	5.749.932	77	151.918	4.376	554.704	899.879	62
2010	4.753.984	6.109.442	78	181.958	4.599	619.846	949.728	65
2011	5.061.711	6.516.040	78	181.814	4.586	646.752	1.000.110	65

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	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Europa	26,6	25,1	27,9	27,4	27,5	25,8	41,1	39,8	39,7	39,0	35,9	33,8	9,5	9,0	9,2	8,2	8,7	7,8
África	3,3	3,0	2,6	2,3	2,3	2,2	5,1	4,6	3,8	3,3	3,1	2,8	1,1	1,2	0,8	0,8	0,5	0,7
Oriente Medio	5,2	5,5	7,4	7,6	8,2	8,3	8,9	9,7	11,1	11,6	11,5	11,6	1,0	0,9	1,6	1,0	0,9	0,9
Asia y Pacífico	25,7	25,7	27,4	29,6	30,1	32,5	24,8	24,6	25,6	27,2	29,7	32,5	26,7	26,9	30,3	33,4	30,8	31,2
Norteamérica	33,8	34,6	30,2	28,3	28,0	26,9	15,4	16,4	16,0	15,2	16,2	15,7	55,5	54,7	52,6	49,9	54,3	52,9
Latinoamérica y Caribe	5,4	6,1	4,5	4,9	3,9	4,3	4,7	4,9	3,8	3,7	3,6	3,5	6,1	7,3	5,6	6,7	4,8	6,4
Estados miembros 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 2011 (1) (*)

País o grupo de países	Total de los servicios (Internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación 2011	2011	2010	11/10 (%)	Clasificación 2011	2011	2010	11/10 (%)
Carga transportada (Pasajeros, mercancía y correo) (Millones t-km)								
Estados Unidos	1	159.951	157.221	2	1	61.381	59.822	3
China (2)	2	57.416	53.302	8	6	19.444	18.871	3
RAE de Hong Kong (3)		20.079	19.586	3		20.079	19.586	3
RAE de Macao (4)		268	246	9		268	246	9
Emiratos Árabes Unidos	3	30.418	28.836	5	2	30.418	28.836	5
Alemania	4	30.211	27.831	9	3	29.199	26.822	9
Reino Unido	5	24.784	23.343	6	4	24.145	22.746	6
República de Corea	6	20.807	21.031	-1	5	20.317	20.554	-1
Francia	7	18.308	17.780	3	7	17.379	16.806	3
Japón	8	16.935	20.391	-17	10	11.948	14.450	-17
Federación de Rusia	9	15.429	13.474	15	13	8.934	7.614	17
Singapur	10	15.252	14.562	5	8	15.252	14.562	5
Canadá	11	14.201	13.417	6	14	8.795	8.086	9
Australia	12	12.357	12.095	2	17	8.009	7.840	2
Países Bajos	13	12.019	11.408	5	9	12.019	11.408	5
India	14	11.815	10.959	8	20	6.316	6.244	1
España	15	10.410	9.561	9	16	8.356	7.666	9
Brasil	16	10.359	8.629	20	26	2.962	2.284	30
Irlanda	17	10.020	8.955	12	11	10.016	8.948	12
Tailandia	18	9.768	9.534	2	15	8.648	8.650	0
Qatar	19	9.232	7.723	20	12	9.232	7.723	20
Indonesia	20	9.147	7.813	17	27	2.955	2.331	27
Total 191 estados Miembros OACI		646.752	619.846	4		446.866	428.797	4
Pasajeros-km transportados (millones)								
Estados Unidos	1	1.310.556	1.284.300	2	1	403.468	394.593	2
China (2)	2	451.162	400.609	13	9	85.758	73.488	17
RAE de Hong Kong (3)		105.736	98.758	7		105.736	98.758	7
RAE de Macao (4)		2.289	2.106	9		2.289	2.106	9
Emiratos Árabes Unidos	5	206.384	190.156	9	4	206.384	190.156	9
Alemania	4	222.977	201.567	11	3	212.813	191.435	11
Reino Unido	3	243.003	226.419	7	2	234.840	218.714	7
República de Corea	15	93.858	87.457	7	8	89.089	82.651	8
Francia	6	145.340	137.283	6	5	134.280	126.786	6
Japón	9	121.754	137.927	-12	13	64.369	72.060	-11
Federación de Rusia	7	126.837	109.435	16	14	63.452	52.616	21
Singapur	12	108.048	98.966	9	7	108.048	98.966	9
Canadá	8	123.664	115.793	7	11	75.110	68	10
Australia	14	103.345	99.859	3	17	58.918	56.264	5
Países Bajos	17	82.047	76.066	8	10	8.047	76.066	8
India	11	108.922	99.269	10	20	50.472	49.885	1
España	16	90.435	86.931	4	12	71.512	66.710	7
Brasil	13	105.641	90.474	17	24	25.728	22.763	13
Irlanda	10	109.824	97.834	12	6	109.789	97.779	12
Tailandia	21	65.783	64.556	2	18	57.950	57.743	0
Qatar	22	61.600	52.733	17	15	61.600	52.733	17
Indonesia	19	77.224	64.781	19	29	20.485	16.117	27
Total 191 estados Miembros OACI		5.061.711	4.753.984	6		3.147.595	2.937.898	7

(*) Contiene los datos de los 20 primeros países clasificados en 2011 por el total de los servicios.

(1) La mayoría de los datos correspondientes a 2011 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.

(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 y grupos de países cuyas líneas aéreas efectuaron un total de más de 25 millones de toneladas-km de carga en 2011 (1) (*)

País o grupo de países	TOTAL de los servicios (Internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación 2011	2011	2010	11/10 (%)	Clasificación 2011	2011	2010	11/10 (%)
Estados Unidos	1	39.629	39.353	1	1	24.111	23.413	3
China (2)	2	16.765	17.194	-2	3	11.628	12.170	-4
(RAE de Hong Kong) (3)		10.562	10.697	-1		10.562	10.697	-1
(RAE de Macao) (4)		41	37	11		41	37	11
República de Corea	3	12.219	12.945	-6	2	12.162	12.873	-6
Emiratos Árabes Unidos	4	10.147	10.000	1	4	10.147	10.000	1
Alemania	5	7.712	7.497	3	5	7.705	7.487	3
Japón	6	6.349	8.307	-24	7	5.709	7.366	-22
Reino Unido	7	6.289	6.082	3	6	6.288	6.080	3
Singapur	8	5.696	5.802	-2	8	5.696	5.802	-2
Luxemburgo	9	5.052	4.902	3	9	5.052	4.902	3
Francia	10	5.017	5.114	-2	10	5.012	5.105	-2
Federación de Rusia	11	3.900	3.532	10	14	3.206	2.863	12
Tailandia	12	3.730	3.616	3	13	3.316	3.345	-1
Países Bajos, Reino de los	13	3.699	3.698	0	11	3.699	3.698	0
Qatar	14	3.637	2.946	23	12	3.637	2.946	23
Indonesia	15	2.433	1.978	23	25	1.069	770	39
Malasia	16	2.411	2.774	-13	15	2.314	2.686	-14
Australia	17	2.322	2.398	-3	16	2.137	2.229	-4
India	18	2.039	2.071	-2	21	1.542	1.543	0
Canadá	19	2.034	2.011	1	20	1.544	1.503	3
España	20	1.690	1.615	5	17	1.651	1.573	5
Total 191 estados Miembros OACI		181.814	181.958	0		155.451	155.367	0

(*) Contiene los datos de los 20 primeros países clasificados en 2011 por el total de los servicios.

(1) La mayoría de los datos correspondientes a 2011 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.

(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				
	2007	2008	2009	2010	2011	07/06	08/07	09/08	10/09	11/10
Tráfico no regular (1)	241.730	223.360	197.690	210.475	225.208	-1,4%	-7,6%	-11,5%	6,5%	7,0%
Tráfico regular	2.660.158	2.742.593	2.707.610	2.937.898	3.147.595	8,6%	3,1%	-1,3%	8,5%	7,1%
Tráfico total	2.901.888	2.965.953	2.905.300	3.148.373	3.372.803	7,6%	3,1%	-2,1%	8,4%	7,1%
Tráfico no regular como porcentaje del total	8,3%	7,5%	6,8%	6,7%	6,7%	—	—	—	—	—

(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 (1)			Movimiento de aeronaves (2)		
	2011	2010	11/10 (%)	2011	2010	11/10 (%)
a) Los 25 aeropuertos más importantes en términos de pasajeros en 2011						
1 Atlanta Hartsfield-Jackson	92.389	89.238	3,5	924	950	-2,7
2 Beijing Capital	78.675	73.948	6,4	533	518	2,9
3 Londres-Heathrow	69.433	65.882	5,4	476	455	4,6
4 Chicago O'Hare	66.793	67.027	-0,3	879	883	-0,5
5 Tokio-Haneda	62.583	64.069	-2,3	379	342	10,8
6 Los Ángeles	61.862	59.070	4,7	604	576	4,9
7 París-Charles de Gaulle	60.879	58.165	4,7	513	492	4,3
8 Dallas/Fort Worth	57.806	56.905	1,6	647	651	-0,6
9 Francfort	56.436	52.945	6,6	487	456	6,8
10 Hong Kong	52.984	50.349	5,2	329	316	4,1
11 Denver	52.849	51.985	1,7	635	635	0,0
12 Dubai	50.800	47.181	7,7	326	307	6,2
13 Amsterdam Schiphol	49.755	45.212	10,0	437	402	8,7
14 Madrid-Barajas	49.542	49.764	-0,4	423	428	-1,2
15 Jakarta-Soekamo Hatta	47.647	43.981	8,3	345	309	11,7
16 Nueva York-J.F. Kennedy	47.640	46.487	2,5	401	397	1,0
17 Bangkok	47.801	42.785	11,7	289	270	7,0
18 Singapur-Changi	45.429	42.039	8,1	302	268	12,7
19 Guangzhou-Baiyun Int.	45.040	40.976	9,9	349	329	6,1
20 Shanghai-Pudong Int.	41.448	40.579	2,1	344	332	3,6
21 San Francisco	41.045	39.391	4,2	404	387	4,4
22 Phoenix-Sky Harbor	40.566	38.552	5,2	439	449	-2,2
23 Houston-George Bush	40.187	40.480	-0,7	529	531	-0,4
24 Las Vegas-MacCarran	40.064	39.757	0,8	532	506	5,1
25 Charlotte-Douglas	39.044	38.254	2,1	540	529	2,1
Total	1.338.697	1.285.021	4,2	12.066	11.718	3,0
b) Los 25 aeropuertos más importantes en términos de pasajeros internacionales en 2011						
1 Londres-Heathrow	64.687	61.041	6,0	430	402	7,0
2 París-Charles de Gaulle	55.675	53.150	4,8	451	438	3,0
3 Hong Kong	52.753	49.775	6,0	329	307	7,2
4 Dubai	50.192	46.314	8,4	326	307	6,2
5 Amsterdam-Schiphol	49.681	45.137	10,1	437	402	8,7
6 Francfort	49.477	46.307	6,8	406	389	4,4
7 Singapur Changi	45.429	42.039	8,1	302	264	14,4
8 Bangkok	37.386	32.381	15,5	213	189	12,7
9 Seúl-Incheon	34.538	32.950	4,8	225	210	7,1
10 Madrid Barajas	32.528	31.051	4,8	255	245	4,1
11 Londres-Gatwick	29.918	27.870	7,3	199	186	7,0
12 Munich F.J. Strauss	27.879	25.319	10,1	290	274	5,8
13 Tokio-Narita	26.344	32.216	-18,2	162	191	-15,2
14 Kuala Lumpur	25.916	23.402	10,7	173	158	9,5
15 Roma-Fiumicino	24.450	23.281	5,0	197	190	3,7
16 Estambul-Ataturk	23.973	20.343	17,8	198	179	10,6
17 Nueva York-John F. Kennedy	23.877	23.103	3,4	149	145	2,8
18 Zurich	23.733	22.330	6,3	243	232	4,7
19 Taipei-Taiwan Taoyuan	23.137	23.129	0,0	163	156	4,5
20 Barcelona-El Prat	21.702	17.559	23,6	181	157	15,3
21 Antalya Int.	20.511	18.319	12,0	122	112	8,9
22 Toronto-Lester B. Pearson	20.399	18.882	8,0	230	228	0,9
23 Compehague	20.357	19.205	6,0	221	221	0,0
24 Viena	20.232	18.964	6,7	214	199	7,5
25 Dublin	18.591	18.045	3,0	147	141	4,3
Total	823.364	772.113	6,6	6.263	5.922	5,8

(1) Pasajeros de pago y pasajeros que no pagan de los transportistas aéreos y pasajeros en tránsito directo; servicios regulares y no regulares.

(2) Todos los movimientos de aeronaves (comerciales y no comerciales).

Fuente: OACI y sitios Web sobre aeropuertos.

Tabla 2.3.9. Resultados de explotación y netos (1). Líneas aéreas regulares de los Estados miembros 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	
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	475.800	473.900	1.900	0,4	-4.600	-1,0	-1.580
2010 (3)	579.300	550.400	28.900	5,0	19.200	3,3	-2.920
2011 (3)(4)	635.600	621.500	14.100	2,2	8.400	1,3	-1.760

(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) Los resultados netos para 2010 y 2011 se han calculado provisionalmente y excluyen las partidas contables excepcionales.

(4) A la fecha de redacción, no se habían notificado a la OACI datos financieros completos para 2011 debido a variaciones en la notificación del año fiscal.

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	
2002	16.249	80,7	3.757	18,7	117	0,6	20.123
2003	16.628	81,7	3.620	17,8	105	0,5	20.353
2004	17.347	82,7	3.548	16,9	84	0,4	20.979
2005	17.845	83,4	3.466	16,2	76	0,4	21.387
2006	18.457	83,8	3.501	15,9	70	0,3	22.028
2007	19.366	84,4	3.524	15,4	65	0,3	22.955
2008	19.211	84,5	3.462	15,2	53	0,2	22.726
2009	19.471	84,8	3.425	14,9	56	0,2	22.952
2010	20.092	85,2	3.440	14,6	54	0,2	23.586
2011	21.001	85,5	3.516	14,3	51	0,2	24.568

(1) Se incluyen únicamente las aeronaves en servicio. 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
2011	6	0	2	0	0	1	3 (3)	152	35

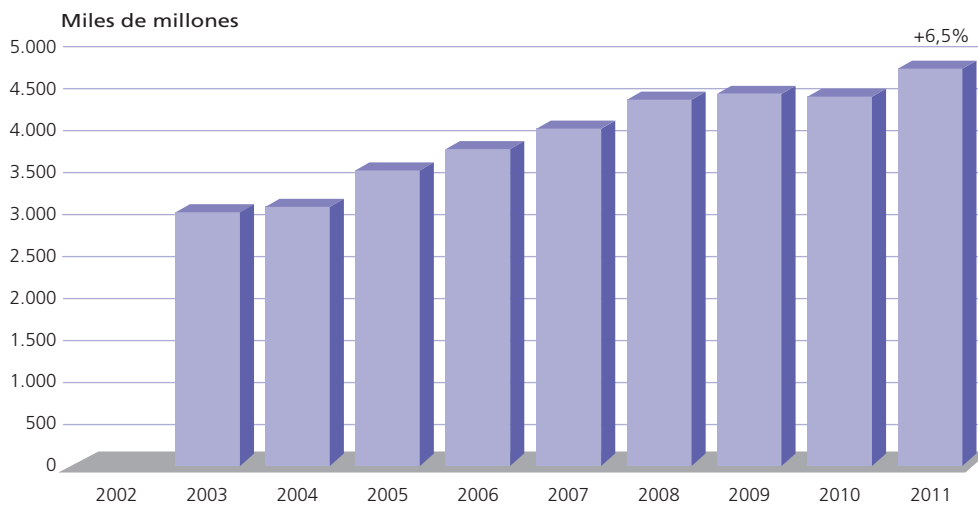
(1) Incluye ataques en vuelo y otros actos de interferencia ilícita.

(2) Los informes oficiales recibidos acerca de los sucesos 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.

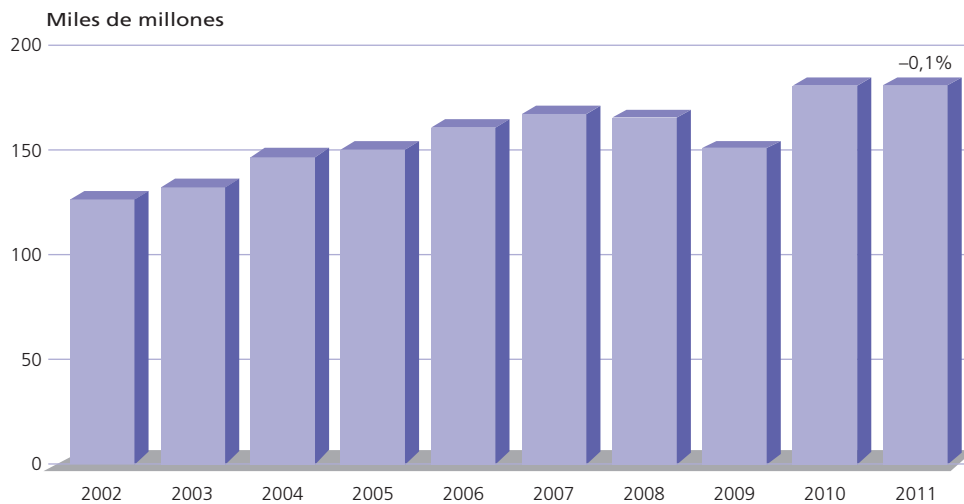
Fuente: OACI.

Gráfico 2.3.1. Tráfico aéreo regular (pasajeros-kilómetro)



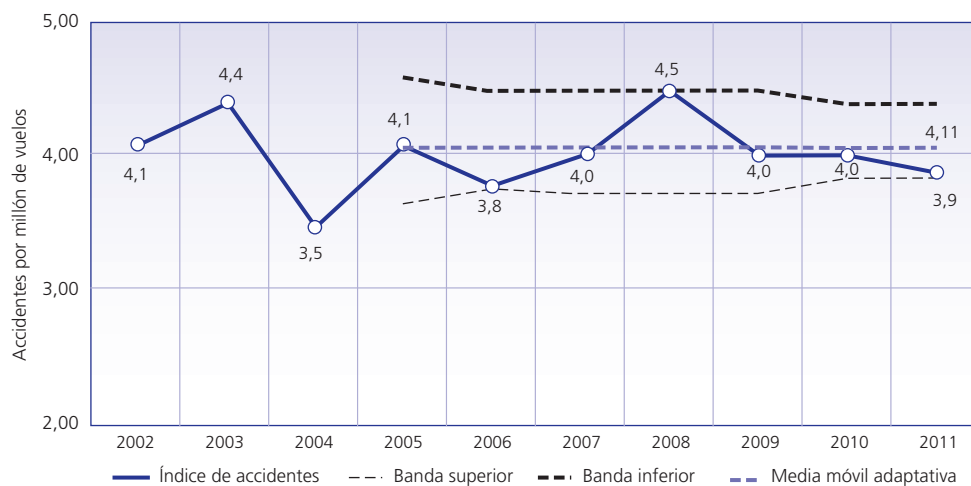
Fuente: OACI.

Gráfico 2.3.2. Tráfico aéreo regular de carga (toneladas-kilómetro)



Fuente: OACI.

Gráfico 2.3.3. 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 2011» que fue adoptado por la Comisión Europea el 26 de enero de 2012.

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. Consolidación de la gobernanza económica en la Unión

La Unión Europea (UE) se enfrentó a desafíos importantes a lo largo de 2011 y realizó avances sustanciales para resolverlos.

El tema dominante del año pasado fue cómo hacer frente, lo mejor posible, a los distintos desafíos: impulsar el crecimiento, restaurar la estabilidad financiera y resolver la deuda soberana. Las instituciones de la Unión trabajaron sin tregua en la elaboración de una amplia gama de medidas y en la formulación de ideas para contribuir a resolver la crisis. En efecto, se registraron avances significativos en la mejora del sistema de gobernanza económica de la Unión.

Se aprobó un paquete legislativo importante (denominado «six-pack» o «paquete de seis») para reforzar el Pacto de Estabilidad y Crecimiento, así como los marcos presupuestarios nacionales, y para prevenir y corregir los desequilibrios macroeconómicos. Ante la amplitud de la crisis, la Comisión propuso en noviembre nuevas medidas legislativas relacionadas con la supervisión fiscal.

Prosiguió la labor para fortalecer los márgenes financieros de los países de la zona del euro, y se inició al tiempo un debate sobre si sería viable la creación de obligaciones de estabilidad.

Se mantuvieron los programas de asistencia financiera a Grecia, Irlanda y Portugal, además de la asistencia a la balanza de pagos de dos Estados miembros que no pertenecen a la zona del euro, Letonia y Rumania. Grecia tuvo que responder a desafíos específicos para los que el Consejo Europeo aprobó un segundo programa en octubre de 2011. Tras expirar la ayuda de la UE, se creó un marco para la supervisión a posteriori del programa correspondiente a Hungría, con misiones de inspección semestrales.

Se siguieron reforzando a escala europea los aspectos legislativos y de supervisión del sector financiero, mientras que muchos Estados miembros avanzaron en la reestructuración de su sector bancario. La Comisión Europea presentó propuestas para un impuesto sobre las transacciones financieras.

* Más información sobre la Unión Europea, en el sitio web Europa (<http://europa.eu>).

Fuente: «Informe General sobre la actividad de la Unión Europea, 2011». Comisión Europea. Comunidades Europeas, 2012.

Refuerzo de la agenda económica de Europa

En el transcurso del año se introdujo en la Unión Europea un sistema de gobernanza económica más fuerte y sostenible. Al tiempo que el Parlamento y el Consejo debatían y finalmente aprobaban nuevas medidas legislativas para reforzar dicha gobernanza, la Comisión inauguró el proceso para una mayor gestión y organización en la Unión de las políticas macroeconómicas y presupuestarias de los Estados miembros. En 2012, este proceso se verá apoyado por nuevas medidas legislativas rigurosas que permitirán la imposición de sanciones financieras a cualquier Estado miembro de la zona del euro que incumpla sus obligaciones. Junto con medidas de estabilización efectivas y creíbles, este nuevo enfoque de gobernanza económica ha sido diseñado para ofrecer un marco de responsabilidad macroeconómica más eficaz en el conjunto de la Unión Europea y sostener al tiempo la moneda común.

Estudio Prospectivo Anual sobre el Crecimiento. Lanzamiento del primer Semestre Europeo

La Comisión Europea adoptó el primer Estudio Prospectivo Anual sobre el Crecimiento el 12 de enero. El estudio, que presenta las opiniones de la Comisión sobre los retos y prioridades de actuación para el año próximo, marcó el inicio del primer Semestre Europeo, nuevo ciclo de seis meses de coordinación ex ante de las políticas macroeconómicas, presupuestarias y estructurales de los Estados miembros. El Semestre Europeo es el marco en el que se aplica la Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador. Representa una innovación importante en términos de gobernanza de las economías interdependientes de la Unión en su totalidad, ya que refuerza la dimensión europea de las políticas económicas y presupuestarias nacionales.

Corregir los desequilibrios macroeconómicos constituye una condición clave para el crecimiento, y resulta especialmente importante para la zona del euro. Las reformas estructurales también fomentan el crecimiento y evitan o corrigen los desequilibrios. Si no se introducen medidas adecuadas en estos ámbitos, es probable que las posibilidades de crecimiento sigan siendo débiles, en torno a un 1,5% en los próximos diez años, frente al 1,8% registrado en el período 2001-2010.

Las prioridades identificadas por la Comisión, así como sus diez propuestas de acciones entre 2011 y 2012, fueron aprobadas por el Consejo Europeo de marzo.

Diez prioridades concretas para 2011

Estabilidad macroeconómica

1. Sanear las finanzas públicas de los Estados miembros.
2. Adoptar medidas para hacer frente a los déficits o superávits por cuenta corriente.
3. Garantizar la estabilidad del sector financiero.

Reformas del mercado Laboral

4. Ayudar a las personas a volver al trabajo o a encontrar nuevos empleos haciendo que el trabajo sea más atractivo desde un punto de vista financiero.
5. Reformar los sistemas de pensiones.
6. Asegurar que las prestaciones por desempleo proporcionen un incentivo para trabajar.
7. Equilibrar mejor la flexibilidad y la seguridad en el mercado laboral.

Medidas que impulsen el crecimiento

8. Suprimir las barreras que siguen obstaculizando el mercado único.
9. Aumentar la inversión en energía, transporte e infraestructuras de las tecnologías de la información, parcialmente mediante financiación innovadora (incluidas las obligaciones vinculadas a proyectos).
10. Crear un acceso rentable a la energía.

Lanzamiento del segundo Semestre Europeo correspondiente a 2012

Para mantener el impulso en este proceso, la Comisión adoptó el Estudio Prospectivo Anual sobre el Crecimiento 2012 en noviembre de 2011. El estudio definió asimismo las reformas clave del mercado laboral en los Estados miembros, sobre la base del trabajo analítico presentado en el proyecto de Informe conjunto sobre empleo, que se inscribe en el paquete con el que la Comisión inaugura el Semestre Europeo.

El estudio establece lo que la Comisión considera deben ser las prioridades de la UE para los próximos doce meses en cuanto se refiere a políticas presupuestarias y reformas estructurales. El estudio de 2012 es por tanto el punto de partida del segundo Semestre Europeo de la gobernanza económica. Los programas nacionales de reforma (sobre las reformas estructurales) y los programas de estabilidad o convergencia (sobre las políticas presupuestarias), que los Estados miembros presentarán en primavera, y las recomendaciones específicas por países, nuevas o actualizadas, que la Comisión presentará en

mayo, deben ser coherentes con las prioridades de actuación política propuestas en el estudio correspondiente a 2012 y con las orientaciones emitidas por el Consejo Europeo de primavera. Por vez primera, los nuevos instrumentos de supervisión acordados dentro del «six-pack» se utilizarán asimismo en el marco del Semestre Europeo.

Prioridades clave del Estudio Prospectivo Anual sobre el Crecimiento 2012

Se hace especial hincapié en la necesidad de aplicar los acuerdos alcanzados, con una insistencia marcada en las medidas que refuercen el empleo.

La Comisión considera que los esfuerzos a escala nacional y de la Unión deben centrarse en las cinco prioridades siguientes:

- realizar una consolidación fiscal diferenciada y propicia al crecimiento
- restablecer en la economía la actividad normal de préstamo;
- impulsar el crecimiento y la competitividad presentes y futuros;
- luchar contra el desempleo y las consecuencias sociales de la crisis;
- modernizar la Administración pública.

Salvaguardar la estabilidad de la zona del euro

La estabilidad de la moneda común fue objeto de un trabajo muy significativo de todas las instituciones y de los Estados miembros durante el transcurso del año. Especialmente en lo que se refiere a la zona del euro, lo que estuvo en juego esencialmente fue la creación de una Unión de estabilidad como complemento de una Unión de solidaridad y responsabilidad. Se registraron importantes avances, a menudo en las circunstancias financieras, económicas y políticas más difíciles, a fin de sentar las bases temporales y permanentes a dicha Unión de estabilidad.

Refuerzo de la supervisión de la Unión Europea sobre las políticas económicas y presupuestarias

A fin de reforzar la gobernanza económica de la Unión Europea, la Comisión presentó en 2010 seis propuestas (el «six-pack» o «paquete de seis») para su adopción por el Parlamento Europeo y el Consejo. El objetivo de cuatro de ellas es reforzar el Pacto de Estabilidad y Crecimiento y los marcos presupuestarios, mientras que las otras dos se centran en evitar y corregir los desequilibrios macroeconómicos. Tras un amplio análisis del legislador europeo, el paquete, votado por el Parlamento el 28 de septiembre y adoptado por el Consejo el 8 de noviembre, entró en vigor el 13 de diciembre de 2011.

El paquete tiene tres objetivos principales:

- **Primer objetivo:** Más medidas preventivas y correctivas mediante un refuerzo del Pacto de Estabilidad y Crecimiento y una mayor coordinación presupuestaria. Para ello se requiere una mayor supervisión de los presupuestos nacionales, entre otros puntos, haciendo mayor hincapié en la reducción de la deuda y la introducción de requisitos mínimos para los marcos presupuestarios nacionales. El nuevo sistema prevé más transparencia, con normas más estrictas y un mayor control del cumplimiento.
- **Segundo objetivo:** Prevenir y corregir los desequilibrios macroeconómicos. Se crea un nuevo mecanismo de supervisión para determinar y corregir mucho antes los desequilibrios, por ejemplo mediante la utilización de un cuadro de indicadores.
- **Tercer objetivo:** Reforzar el control del cumplimiento. Tanto el Pacto de Estabilidad y Crecimiento como el nuevo procedimiento por desequilibrios se refuerzan con la posibilidad de imponer sanciones financieras progresivas a los Estados miembros de la zona del euro, que van desde un depósito generador de intereses hasta multas. Además, se refuerza el control del cumplimiento con un mayor recurso al voto «por mayoría cualificada inversa». Esto significa que, si la Comisión presenta una recomendación o propuesta al Consejo, se considerará adoptada salvo que una mayoría cualificada de Estados miembros vote en contra.

Si bien es cierto que este nuevo paquete legislativo respaldará un sistema de gobernanza económica más coherente en Europa, incluso en la zona del euro, el alcance y la profundidad de la crisis impulsaron a la Comisión a proponer una nueva reforma legislativa a finales de 2011.

Un paso más en el refuerzo de la supervisión económica y presupuestaria en la zona del euro

En noviembre, la Comisión presentó dos nuevas propuestas de Reglamento para reforzar la supervisión de la zona del euro partiendo de los acuerdos alcanzados con el conjunto de medidas legislativas del «six pack». Debido al mayor nivel de interdependencia de los países de la zona del euro, que la crisis actual ha subrayado claramente, la Comisión propuso reforzar tanto la coordinación como la supervisión de los procesos presupuestarios de todos los Estados miembros de la zona del euro, y especialmente de aquellos que presenten un déficit presupuestario excesivo, atraviesen una fase de inestabilidad financiera o estén ante una amenaza grave de entrar en ella, o se encuentren al amparo de un programa de ayuda financiera.

La propuesta de Reglamento para el refuerzo de la supervisión de las políticas presupuestarias de los Estados miembros de la zona del euro exigirá de estos países que presenten sus proyectos de presupuesto simultáneamente cada año y permitan a la Comisión evaluarlos y, si procede, emitir un dictamen al respecto. La Comisión podrá solicitar la revisión de esos proyectos, si considera que incumplan las obligaciones políticas establecidas en el Pacto de Estabilidad y Crecimiento. Todo el proceso deberá ser público para garantizar una transparencia total. El proyecto propone asimismo un control más estricto y unos requisitos en materia de notificación para los países de la zona del euro sometidos a un procedimiento de déficit excesivo, que deberán aplicarse sobre una base permanente durante todo el ciclo presupuestario. Además, se exigirá de los Estados miembros de la zona del euro que creen consejos de política fiscal independientes y que basen sus presupuestos en previsiones independientes.

El Reglamento propuesto para el refuerzo de la supervisión presupuestaria y económica de los países de la zona del euro que se enfrentan a la realidad o a la amenaza de una inestabilidad financiera grave garantizará que esos Estados miembros, amparados por un programa de ayuda financiera, estén sujetos a una supervisión sólida, que se ajuste a unos procedimientos claros enmarcados en el Derecho de la Unión Europea. La Comisión deberá poder decidir si un Estado miembro con dificultades graves en materia de estabilidad financiera debe estar sujeto a una supervisión reforzada. El Consejo deberá poder emitir una recomendación para que dicho Estado miembro adopte medidas correctoras.

Mantenimiento del Fondo Europeo de Estabilidad Financiera y del Mecanismo Europeo de Estabilización Financiera

La crisis económica ha provocado grandes tensiones sobre las finanzas públicas, aumentando los niveles de déficit y de deuda pública de todos los Estados miembros. Además, la evolución de la deuda soberana ha pasado a ser un motivo de gran preocupación desde 2010 y ha impedido a algunos Estados miembros de la zona del euro una financiación sostenible de la deuda soberana en los mercados.

A fin de garantizar la estabilidad de la zona del euro en su conjunto y de asistir a los Estados miembros que afrontan dificultades financieras o están sometidos a fuertes presiones del mercado, se han creado dos mecanismos temporales para resolver la crisis, con una capacidad de préstamo acumulada de 500.000 millones EUR en 2010. Irlanda y Portugal se acogieron a asistencia financiera de estos mecanismos en el transcurso de 2011, mientras que Grecia se acogió a un acuerdo de préstamo bilateral creado para ella. Todo ello fue un claro reflejo del interés común y de la solidaridad dentro de la zona del euro. El Banco Central Europeo (BCE) desempeñó un papel importante a la hora de proporcionar liquidez al mercado durante el año.

En 2011, se decidió concretar plenamente la capacidad de préstamo total de 440.000 millones EUR del Fondo Europeo de Estabilidad Financiera (FEEF). Combinado con el importe máximo de 60.000 millones EUR disponible mediante el Mecanismo Europeo de Estabilidad Financiera (MEEF), la capacidad total de préstamo efectivo de los cortafuegos europeos ascendió a 500.000 millones EUR. En julio de 2011, los jefes de Estado o de Gobierno decidieron además aumentar la flexibilidad y la eficacia del FEEF, reduciendo los tipos de los préstamos para responder mejor a la sostenibilidad de la deuda de los Estados miembros beneficiarios y ampliando las fechas de vencimiento.

Más adelante, se aprobaron orientaciones para varios instrumentos nuevos relacionados con el FEEF (que también se aplicarán al mecanismo permanente futuro, el Mecanismo Europeo de Estabilidad [MEDE]). Estos nuevos instrumentos permitirán al FEEF participar en programas cautelares (por medio de líneas de crédito cautelares), conceder préstamos para la recapitalización de las entidades financieras e intervenir en los mercados primarios y secundarios. Se establecieron y aprobaron las condiciones del FEEF con dos opciones para maximizar sus recursos, aunque queda trabajo pendiente para que sea plenamente operativo, y deberán concluir algunos procedimientos técnicos y jurídicos. Esas opciones prevén la emisión de certificados de protección parcial al emitir nuevas obligaciones o la concentración de los recursos públicos y privados en uno o varios fondos de inversión conjunta.

Por último, los jefes de Estado o de Gobierno llegaron a un acuerdo sobre la mayor parte de los cambios introducidos en el Tratado revisado del Mecanismo Europeo de Estabilidad y decidieron que este mecanismo permanente, que sustituirá al FEEF, entre en vigor en julio de 2012, un año antes de lo previsto inicialmente. De conformidad con el Estudio Prospectivo Anual sobre el Crecimiento adoptado por la Comisión en 2011, este enfoque global y todas las medidas adicionales garantizarán que la Unión Europea, y en concreto la zona del euro, dispongan de cortafuegos adecuados para enfrentar la crisis actual y poder responder a crisis futuras.

Un mecanismo permanente: el Mecanismo Europeo de Estabilidad

También se alcanzó un acuerdo en 2011 sobre un marco permanente de resolución de crisis que debería entrar en vigor a mediados de 2013. Sin embargo, tras varias renegociaciones durante el transcurso del año, se acordó adelantar el mecanismo a mediados de 2012, para crear un corta fuegos más fuerte y eficaz.

El 11 de julio de 2011, los ministros de Finanzas de los diecisiete Estados miembros de la zona del euro firmaron el Tratado constitutivo del Mecanismo Europeo de Estabilidad (MEDE). Este Mecanismo asumirá las tareas que desempeñan actualmente los mecanismos temporales: el FEEF

y el MEEF. En diciembre de 2011 se seguía trabajando en la actualización del Tratado, en relación con la decisión del Consejo Europeo de diciembre de avanzar la entrada en vigor del MEDE a mediados de 2012.

La concesión de ayuda financiera del MEDE, incluida la concesión de préstamos, estará supeditada al cumplimiento de unas condiciones estrictas de política económica en el marco de un programa de ajuste macroeconómico y un análisis riguroso de la sostenibilidad de la deuda pública, que será realizado conjuntamente por la Comisión y el Fondo Monetario Internacional en coordinación con el Banco Central Europeo.

Esfuerzos concertados contra la crisis

Los dirigentes de la UE se reunieron en varias ocasiones a lo largo del año en el marco del Consejo Europeo o del Eurogrupo, con la celebración de cumbres importantes el 11 de marzo, el 21 de julio, los días 23 y 26 de octubre, y el 8 y el 9 de diciembre. Reafirmaron su compromiso con el euro y el de hacer cuanto fuera necesario para garantizar la estabilidad financiera de la zona del euro en su conjunto y de sus Estados miembros.

Alcanzaron un acuerdo sobre la creación de nuevos instrumentos de estabilización para la zona del euro que mejoren la eficacia del FEEF y del MEDE y afronten el riesgo de contagio.

Ante la persistencia de turbulencias en los mercados financieros, siguieron siendo determinantes la consolidación presupuestaria y la reducción de la deuda para garantizar la sostenibilidad de las finanzas públicas y restaurar la confianza. Los dirigentes de la UE manifestaron su acuerdo respecto de los ámbitos urgentes de actuación propuestos por la Comisión en su plan de trabajo para la estabilidad y el crecimiento: los problemas de Grecia; una mayor gobernanza en la zona del euro; unos bancos europeos más recapitalizados; y unas políticas que fomenten el crecimiento.

También se alcanzó el compromiso firme de todos los Estados miembros para aplicar las recomendaciones específicas por países formuladas en el primer Semestre Europeo y para concentrar el gasto público en las áreas de crecimiento.

En octubre, el comisario Olli Rehn fue nombrado vicepresidente de la Comisión con responsabilidades específicas para los asuntos económicos y monetarios y el euro, con un papel reforzado de coordinación, supervisión y aplicación de la gobernanza económica en la zona del euro.

En diciembre, el Consejo Europeo debatió una mayor consolidación de la coordinación de las políticas fiscales, sobre la base de las propuestas presentadas por el presidente del Consejo Europeo, Hermán Van Rompuy; el presidente de la Comisión Europea, José Manuel Barroso, y el presidente del Eurogrupo, Jean-Claude Juncker. No hubo acuerdo unánime, ante la oposición del Reino Unido. No obstante, pudo alcanzarse un acuerdo entre los Estados miembros de la zona del euro y otros Estados

miembros, que supeditaron su adhesión a la consulta de sus parlamentos nacionales, sobre un «pacto presupuestario» en forma de Tratado intergubernamental que establecerá normas más estrictas en materia de presupuesto y reforzará la coordinación económica. El objetivo es alcanzar un acuerdo definitivo sobre el nuevo Tratado antes de marzo de 2012.

Centrarse en el crecimiento y el empleo

Los veintisiete gobiernos de la Unión decidieron impulsar las medidas prioritarias para el crecimiento y el empleo. Estas medidas incluyen la plena integración de los mercados de la energía de la UE, el desarrollo de una infraestructura mejor conectada y la consecución de una mayor eficiencia energética.

Eurobonos de estabilidad

Como parte del impulso hacia una gobernanza más estable de la zona del euro, la Comisión, en respuesta a una solicitud del Parlamento Europeo, presentó una contribución para estructurar el debate en torno a los eurobonos, publicando a finales de noviembre un Libro Verde sobre los bonos de estabilidad destinado a celebrar un debate extenso y una consulta pública sobre las cuestiones planteadas. En él se analizan los posibles beneficios y desafíos de tres enfoques en torno a la emisión conjunta de deuda en la zona del euro. El documento expone los efectos probables de cada uno de esos enfoques en los costes de financiación de los Estados miembros, la integración financiera europea, la estabilidad de los mercados financieros y el atractivo mundial de los mercados financieros de la UE. También examina los riesgos de peligro moral que supone cada enfoque, así como sus implicaciones en cuanto a modificaciones del Tratado. Algunos consideran que los bonos de estabilidad pueden constituir una respuesta muy eficaz a largo plazo a la crisis de la deuda soberana, mientras que otros temen que eliminen el incentivo de mercado para la disciplina fiscal y fomenten el peligro moral. La Comisión deja claro que cualquier paso hacia la introducción de bonos de estabilidad solo será factible y deseable si se produce un refuerzo simultáneo de la disciplina presupuestaria. El alcance de ese refuerzo deberá ser proporcional a la ambición del enfoque elegido.

El Libro Verde concluye que la emisión común de bonos de estabilidad podría ofrecer beneficios importantes, en particular:

- La perspectiva de bonos de estabilidad podría aliviar rápidamente la crisis actual de la deuda soberana, ya que los Estados miembros con elevados intereses podrían beneficiarse de la mayor calidad crediticia de los Estados miembros con intereses más bajos.

- Los bonos de estabilidad incrementarían la resistencia del sistema financiero de la zona del euro frente a futuras perturbaciones adversas, reforzando de ese modo la estabilidad financiera.
- Mejorarían la eficacia de la política monetaria de la zona del euro.
- Fomentarían la eficiencia del mercado de bonos soberanos de la zona del euro y del sistema financiero general de dicha zona.
- Facilitarían las inversiones de cartera en el euro y fomentarían un sistema financiero mundial más equilibrado.

2.4.2. Un crecimiento más fuerte

La estrategia Europa 2020 es la agenda económica común de la Unión Europea (UE) para el crecimiento en los próximos diez años. Establece prioridades y objetivos claros a nivel europeo y nacional para impulsar el crecimiento de Europa en el próximo decenio y aborda tanto los desafíos a corto plazo asociados a la crisis como la necesidad de reformas estructurales con medidas para estimular el crecimiento que permitan a la economía europea hacer frente al futuro. La Estrategia es objeto de un seguimiento en el contexto del Semestre Europeo que se describe en el capítulo 1.

El mercado único es uno de los elementos fundamentales de la Estrategia Europa 2020. El desarrollo de su potencial permitirá impulsar la economía europea, apoyar la agenda para el crecimiento, propiciar industrias y servicios más eficaces, crear nuevas oportunidades para el comercio internacional y generar más empleos de mejor calidad.

Todas las acciones de la Unión se apoyan en su presupuesto, ahora más centrado que nunca en la agenda para el crecimiento, mientras que el objetivo de las nuevas propuestas presupuestarias plurianuales para 2014-2020 es obtener el máximo valor añadido de las políticas europeas.

Políticas de la Unión Europea para el crecimiento. Europa 2020

La Estrategia Europa 2020 comprende cinco objetivos para 2020 destinados a catalizar los esfuerzos hasta el final del decenio en áreas críticas para el futuro de la Unión Europea, como el empleo, la innovación, el cambio climático y la energía, la educación y la inclusión social. Los objetivos se han acordado para el conjunto de la UE y se traducirán en objetivos nacionales por cada Estado miembro en sus respectivos programas nacionales de reforma:

- El 75% de la población de entre veinte y sesenta y cuatro años debe estar empleada.
- El 3% del producto interior bruto (PIB) de la UE debe invertirse en investigación y desarrollo.

- La Unión Europea debe reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en, al menos, un 20% en comparación con los niveles de 1990, o en un 30% si se dan las condiciones para ello, así como aumentar su eficacia energética en un 20% e incrementar hasta el 20% el porcentaje de las energías renovables en el consumo total de energía.
- La tasa de abandono escolar debe ser inferior al 10%, y al menos el 40% de los jóvenes debe obtener un título o diploma superior.
- El número de personas en riesgo de pobreza o exclusión social debe reducirse en 20 millones.

La Estrategia Europa 2020 se completa con siete iniciativas emblemáticas que combinan acciones en la UE y en los Estados miembros en los principales temas relacionados con las prioridades de la Estrategia Europa 2020, y cuya finalidad es contribuir a la consecución de los objetivos: «Juventud en movimiento», «Agenda de nuevas cualificaciones y empleos», «Plataforma contra la pobreza y la exclusión social», «Unión por la innovación», «Agenda Digital», «Una política industrial integrada para la era de la globalización» y «Utilización eficaz de los recursos».

Para obtener los mejores resultados de la agenda para el crecimiento se están movilizando todas las políticas sociales y económicas: la mejora del funcionamiento del mercado de trabajo, el potencial de la UE para la innovación, la utilización más eficaz de los recursos, el aumento del nivel educativo y la reducción de la pobreza y la exclusión social.

Europa 2020. Investigación, desarrollo e innovación

«Unión por la innovación»

La Estrategia Europa 2020 se basa en la iniciativa «Unión por la innovación» y se centra en los desafíos más importantes de nuestra época, en particular los relativos a la salud y al envejecimiento de la población; el cambio climático; la seguridad energética y alimentaria; y la necesidad de una utilización más eficiente de los recursos.

La iniciativa «Unión por la innovación» pretende reforzar los vínculos entre la investigación y la innovación, por un lado, y la creación de empleo, por otro, que es una condición imprescindible si Europa quiere recuperarse rápidamente de la actual crisis económica. Cada euro invertido en investigación en la Unión Europea genera un incremento del valor añadido de la industria de entre 7 y 14 EUR, mientras que la asignación del 3% del PIB de la UE a investigación y desarrollo hasta 2020 permitiría crear 3,7 millones de puestos de trabajo y aumentar el PIB anual en cerca de 800.000 millones EUR de aquí a 2025.

Durante su primer año de aplicación, la iniciativa ha franqueado una serie de etapas fundamentales. En febrero de 2011, el Consejo Europeo la colocó en primera línea de la agenda política. En ese mismo mes, la Comisión adoptó medidas para estimular la participación en el actual programa marco de investigación (7PM) haciéndolo

más atractivo y accesible a los mejores investigadores y las empresas más innovadoras. Al mismo tiempo, se publicó la edición 2010 del Cuadro europeo de indicadores de innovación, que marca el inicio del nuevo Cuadro de indicadores de innovación de la Unión que describe mejor la situación general de la Unión.

En junio, la Comisión puso en marcha la «Plataforma de especialización inteligente» para ayudar a las regiones y los Estados miembros a definir mejor sus estrategias de investigación e innovación. Puesto que no existe una solución política única, la nueva herramienta ayudará a las regiones a evaluar sus puntos fuertes y débiles en el ámbito de la investigación y la innovación y a desarrollar sus ventajas competitivas.

En julio, la Comisión Europea aprobó cerca de 7.000 millones EUR para impulsar la innovación a través de la investigación con las nuevas convocatorias de propuestas del Séptimo Programa Marco de la Unión Europea de Investigación (7PM). Se trata del mayor paquete de financiación aprobado por la Comisión en el marco del 7PM, y el primero desde el lanzamiento de la iniciativa «Unión por la innovación».

El principal objetivo de la convocatoria de propuestas era la integración de investigación e innovación a fin de abordar los desafíos sociales y generar empleo y crecimiento sostenibles, situando a Europa a la cabeza de los principales mercados tecnológicos del futuro. Se prestará especial atención a las PYME a través de un paquete de cerca de 1.000 millones EUR.

Los días 5 y 6 de diciembre, el presidente Barroso inauguró la primera edición de la Convención de Innovación, que reunió a oradores de alto nivel y a más de 1.200 participantes. Durante el evento, la Comisión Europea y el Grupo del Banco Europeo de Inversiones pusieron en marcha un nuevo instrumento de garantía para ayudar a las PYME a obtener financiación de los bancos. Se espera disponer de un importe adicional de 6.000 millones EUR en préstamos hasta finales de 2013, que incluirá hasta 1.200 millones EUR para las PYME y hasta 300 millones EUR para infraestructuras de investigación.

Horizonte 2020

El 30 de noviembre, la Comisión adoptó Horizonte 2020, el programa marco de investigación e innovación para el período 2014-2020, dotado con 80.000 millones EUR, para financiar las actividades de investigación e innovación como parte del esfuerzo para generar un crecimiento sostenible y nuevos puestos de trabajo en Europa.

Horizonte 2020 aportará una importante simplificación a través de un único conjunto de normas. Combinará toda la financiación destinada a investigación e innovación que actualmente se proporciona a través de los programas marco de investigación y desarrollo tecnológico, las actividades relacionadas con la innovación del programa marco para la innovación y la competitividad, y el Instituto Europeo de Innovación y Tecnología.

El apoyo propuesto a la investigación y la innovación en el marco de Horizonte 2020 reforzará la posición de la Unión en el ámbito de la ciencia con una asignación presupuestaria específica de 24.600 millones EUR para fomentar la investigación punta en Europa y un incremento de la financiación del 77% para el Consejo Europeo de Investigación. Una inversión de unos 18.000 millones EUR contribuirá a reforzar el liderazgo industrial en innovación, haciendo hincapié en las tecnologías clave y facilitando el acceso de las PYME al capital y las ayudas. El programa también proporcionará 31.700 millones EUR para hacer frente a las principales preocupaciones de los europeos, como son el cambio climático; el transporte sostenible y la movilidad; las energías renovables más asequibles; la seguridad alimentaria y los productos alimenticios seguros; y el envejecimiento de la población.

Horizonte 2020 abordará los retos de la sociedad, ayudando a tender puentes entre la investigación y el mercado, por ejemplo ayudando a empresas innovadoras a aplicar sus avances tecnológicos en productos viables con verdadero potencial comercial. Este enfoque de mercado incluirá la creación de asociaciones con el sector privado y los Estados miembros a fin de reunir los recursos necesarios. Horizonte 2020 se complementará con otras medidas para completar y desarrollar el Espacio Europeo de Investigación con el fin de eliminar los obstáculos y crear un verdadero mercado interior para el conocimiento, la investigación y la innovación.

La Agenda Digital

La Agenda Digital aborda aspectos vitales de la economía moderna, como la disponibilidad de internet de alta velocidad y el contenido digital, la ciberseguridad, la administración electrónica y los nuevos servicios de salud que facilitan la vida a los ciudadanos; su objetivo es también garantizar que todas las personas disponen de las competencias necesarias para poder beneficiarse de la revolución tecnológica.

Con el fin de acelerar la implantación de redes de internet de gran velocidad, que constituyen la espina dorsal de la economía digital, la Comisión propuso asignar, en el marco del Mecanismo «Conectar Europa», 9.200 millones EUR (de un total de 50.000 millones) a las redes de banda ancha y las infraestructuras de servicio digital, junto con un paquete legislativo de orientaciones para los proyectos de este tipo. El objetivo es completar las actuales modalidades de financiación de las infraestructuras de banda ancha con instrumentos de financiación innovadores.

También forman parte de la Agenda Digital las medidas propuestas en relación con las normas comunes, la solución alternativa de litigios, la normativa común de compraventa europea de carácter facultativo o la investigación en materia de tecnologías de la información y de las comunicaciones (en el marco de Horizonte 2020) mencionadas en otras partes del presente documento.

En el Cuadro de indicadores 2011 de la Agenda Digital se publicó una evaluación de los resultados de la UE y los Estados miembros en materia de economía digital y de consecución de los objetivos acordados. En consonancia con su compromiso en favor de una estrategia de datos abierta, la Comisión Europea ha publicado en línea las series de datos y estadísticas del Cuadro de indicadores, de modo que cualquier persona puede llevar a cabo su propio análisis.

En junio de 2011 se celebró en Bruselas la primera asamblea de la Agenda Digital, que reunió a más de 1.500 interesados en talleres de trabajo y en sesión plenaria, con el fin de examinar los progresos de la Agenda Digital y estimular acciones para la consecución de sus objetivos. Este planteamiento de gestión compartida fue seguido, en el segundo semestre, por actividades «de proximidad», en las que el personal de la Comisión («embajadores») visitaron todos los Estados miembros y se reunieron con las partes interesadas a nivel local para estimular el proceso y conocer sus opiniones.

La colaboración transfronteriza electrónica entre las administraciones públicas europeas es una condición fundamental para la aplicación del mercado único digital. En consecuencia, la definición de la Estrategia Europea de Interoperabilidad (EIS) y del Marco Europeo de Interoperabilidad (EIF), así como la aplicación de este último a nivel nacional de aquí a 2013, constituyen acciones clave de la Agenda Digital. Tras su adopción por la Comisión a finales de 2010, la EIS y el EIF se han difundido ampliamente durante 2011, y se han introducido medios para supervisar su aplicación en el contexto del programa de soluciones de interoperabilidad para las administraciones públicas europeas (programa ISA).

Tecnologías de la información y de las comunicaciones

Aumentar la inversión europea en investigación y desarrollo en el ámbito de las tecnologías de la información y de las telecomunicaciones (TIC), a través de una mejor financiación y coordinación, es uno de los aspectos fundamentales de la Agenda Digital. En 2011, se pusieron en marcha nuevos proyectos de TIC con una dotación financiera total de aproximadamente 850 millones EUR, y se publicaron diversas convocatorias de propuestas por un valor adicional de 950 millones EUR, que estarán disponibles en 2012.

En mayo, la Comisión Europea puso en marcha una nueva iniciativa emblemática en el ámbito de la investigación de las tecnologías futuras y emergentes. Su objetivo es lograr importantes avances en las TIC con el propósito de ofrecer soluciones a algunos de los principales retos de la sociedad. Durante un año competirán entre sí seis candidatos, tras lo cual se seleccionarán dos propuestas a largo plazo para un período de diez años, cada una de ellas con un presupuesto total de hasta 1.000 millones EUR.

Dos iniciativas tecnológicas conjuntas (Artemis y ENIAC) se beneficiaron de un apoyo ininterrumpido, así como tres asociaciones entre el sector público y el privado iniciadas en colaboración con otras direcciones generales en ámbitos conexos, como parte del Plan europeo de recuperación económica (2008). Estas asociaciones entre el sector público y el privado pretenden incrementar la inversión en la investigación e innovación realizada por las industrias y adaptar los planes de investigación en iniciativas como los coches ecológicos, los edificios energéticamente eficientes y las fábricas del futuro.

El programa de investigación e innovación Future Internet Public-Private Partnership (FI-PPPH) se puso en marcha en mayo de 2011 para impulsar la competitividad europea en las futuras tecnologías de internet y los sistemas de apoyo a los servicios y aplicaciones inteligentes. La asociación apoyará la innovación en Europa y ayudará a las empresas y los gobiernos a desarrollar nuevas soluciones de internet basadas en datos electrónicos complejos para dotar de inteligencia a las infraestructuras y los procesos empresariales.

Europa 2020. Eficiencia de los recursos

La iniciativa emblemática para una Europa eficiente en el uso de los recursos de la Estrategia Europa 2020, que se puso en marcha en enero de 2011, hace hincapié en la necesidad de una transición urgente y significativa para los consumidores y los productores en todos los ámbitos pertinentes, como la energía, los transportes, el cambio climático, el medio ambiente, la agricultura, la pesca y la política regional. La iniciativa subraya la necesidad de llevar a cabo un análisis completo de las sinergias y los compromisos necesarios para identificar los instrumentos políticos más adecuados, garantizando especialmente que los precios reflejan los costes reales para la sociedad y que los consumidores tienen acceso a una mejor información para poder elegir.

Esta iniciativa emblemática asegura la coherencia política a largo plazo por medio de cuatro hojas de ruta interrelacionadas basadas en análisis comunes y que especifican la transición necesaria hasta 2050, a saber, la hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050, el Libro Blanco sobre el futuro del transporte, la hoja de ruta hacia una Europa eficiente en el uso de los recursos y el programa de trabajo de 2050 sobre la energía. Un objetivo clave es garantizar que todas las políticas apoyan los esfuerzos en pos de una utilización eficaz de los recursos.

Un mercado interior abierto y equitativo

El mercado único es el principal motor económico de la Unión Europea. Su futuro desarrollo es indispensable, en parte, para hacer frente a la actual crisis económica, pero también para generar crecimiento y empleo. Su potencial de desarrollo todavía no se ha explotado plenamente, a pesar de los progresos alcanzados desde su creación en 1992.

El Acta del Mercado Único

El mercado único debe seguir avanzando para establecer las bases de un crecimiento nuevo, más ecológico e inclusivo, y el Acta del Mercado Único adoptada por la Comisión en abril contiene doce ámbitos clave para su revitalización y renovación

Estos doce motores de crecimiento, competitividad y progreso social incluyen la movilidad de los trabajadores, la financiación de las PYME y la protección de los consumidores, además del contenido digital, la fiscalidad y las redes transeuropeas. El objetivo es facilitar la vida a todos los participantes en el mercado: empresas, ciudadanos, consumidores y trabajadores. La Comisión ha propuesto que la Unión adopte para finales de 2012 una acción clave para cada motor. El Consejo ha respaldado explícitamente el Acta del Mercado Único y ha adoptado conclusiones en las que refrenda las doce acciones prioritarias presentadas por la Comisión, comprometiéndose a adoptarlas para finales de 2012. Sin embargo, la Comisión impulsará toda una serie de iniciativas políticas paralelas previstas también en el Acta del Mercado Único. La prioridad principal seguirá siendo, no obstante, la realización de las doce acciones clave antes de que finalice 2012.

2.4.3. Una mayor atención a los ciudadanos de la Unión Europea

En la Europa actual, la libre circulación tiene cada vez más importancia. Millones de ciudadanos participan en actividades que rebasan las fronteras: en sus vidas privadas, en su trabajo o sus estudios o como consumidores. La Unión Europea (UE) procura ofrecer a los ciudadanos y a las empresas soluciones prácticas a los problemas transfronterizos: a los ciudadanos, para que se sientan cómodos viviendo, viajando y trabajando en otro Estado miembro y confíen en que sus derechos como ciudadanos de la UE estarán protegidos y se harán respetar con independencia del lugar de la UE en que se encuentren; y a las empresas, ayudándolas a aprovechar plenamente las oportunidades que ofrece el mercado único.

La Unión tiene un ambicioso programa para establecer normas a escala de la UE a fin de que los ciudadanos puedan confiar en el mismo nivel básico de justicia (por ejemplo, si son víctimas de un delito) y gozar de un trato no discriminatorio en cualquier lugar de Europa. El Tratado de Lisboa ofrece nuevas oportunidades para la cooperación judicial en materia civil y penal y encarga a la UE que facilite el acceso a la justicia en todo su territorio. También prevé la promoción de la igualdad entre mujeres y hombres y la no discriminación por razón de origen racial o étnico, religión o convicciones, discapacidad, edad u orientación sexual.

De la misma manera, es fundamental aplicar una política de inmigración e integración orientada al futuro para aumentar la competitividad y cohesión social

de la UE, enriquecer la sociedad y crear oportunidades. Es preciso abordar con eficacia y de manera global la migración irregular y la trata de seres humanos. Al mismo tiempo, la UE debe seguir siendo solidaria con las personas necesitadas de protección internacional, introduciendo un sistema europeo común de asilo más eficiente.

Existen muchas otras políticas que intentan facilitar la vida de los ciudadanos en toda la Unión, desde la seguridad alimentaria hasta la seguridad medioambiental, pasando por la participación de los ciudadanos en la vida democrática de la Unión.

Derechos fundamentales y ciudadanía

Las políticas de la Unión Europea en materia de justicia, derechos fundamentales, ciudadanía e igualdad se basan en los valores y principios fundamentales de la UE, en particular la democracia, la libertad, la tolerancia, la no discriminación y el Estado de Derecho. Estas políticas apoyan la creación de una zona paneuropea en la que imperen la ley, los derechos y la justicia en beneficio de todos los ciudadanos de la Unión.

Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea

En 2011 la Comisión publicó el primer informe anual sobre la aplicación de la Carta.

La Carta es jurídicamente vinculante desde la entrada en vigor del Tratado de Lisboa. El informe anual forma parte de la estrategia de la Comisión para garantizar la aplicación efectiva de los derechos fundamentales.

La vicepresidenta y comisaria europea de Justicia, Derechos Fundamentales y Ciudadanía, Viviane Reding, ha manifestado: «Para que la Carta funcione en la práctica, es preciso que las personas conozcan sus derechos y sepan cómo ejercerlos a fin de que pueda hacerse justicia».

En el Informe se hacía hincapié en que la mayoría de los ciudadanos que se quejan a las instituciones no entienden que la Carta complementa los sistemas constitucionales nacionales o el sistema de protección de los derechos fundamentales garantizados por el Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, y que no los sustituye. Esto lo confirma una encuesta del Defensor del Pueblo Europeo, de la que se desprende que el 72% de la población de la UE no se siente bien informada sobre la Carta de los Derechos Fundamentales. En 2010, la Comisión recibió más de cuatro mil cartas de los ciudadanos en relación con los derechos fundamentales. Aproximadamente tres cuartas partes se referían a casos que no entraban en el ámbito de aplicación del Derecho de la Unión. Esto refleja una frecuente incompreensión de la finalidad de la Carta y de las situaciones en las que esta se aplica o no se aplica.

La Comisión seguirá garantizando la aplicación efectiva de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y velando por que se observe en todas las propuestas de legislación de la UE, en todas las enmiendas introducidas por el Parlamento Europeo y el Consejo, así como por los Estados miembros cuando apliquen la legislación de la Unión. El Consejo acogió con satisfacción el informe, en el que ve la oportunidad de un intercambio anual de puntos de vista entre instituciones sobre la aplicación de la Carta.

Alivio de las preocupaciones cotidianas de los ciudadanos

La Unión interviene en numerosos ámbitos de actuación para facilitar la vida cotidiana de los ciudadanos. Estos ámbitos se refieren a la seguridad ambiental; la seguridad relacionada con las catástrofes naturales e industriales; la salud y seguridad; y los sectores de transporte, telecomunicaciones, cultura y turismo. La iniciativa de poner a disposición el sitio web «Tu Europa» en todas las lenguas de la Unión permitirá a las personas residentes en Europa acceder con más facilidad a información práctica sobre sus vidas diarias.

Seguridad ambiental

Acción por el clima

Una encuesta Eurobarómetro muestra que, a pesar de la crisis, el cambio climático sigue siendo una gran preocupación para la población europea. Los Estados miembros de la Europa de los Quince siguen en el buen camino para alcanzar o incluso superar su compromiso colectivo de reducir un 8% las emisiones en el período 2008-2012 respecto a los niveles de un año de referencia elegido (en la mayoría de los casos, 1990).

Las instituciones de la Unión Europea han seguido poniendo en marcha las medidas de seguimiento necesarias para la aplicación del paquete legislativo «clima y energía», que establece objetivos vinculantes para 2020: reducir en un 20% las emisiones de gases de efecto invernadero con respecto a los niveles de 1990 —o un 30% si las condiciones son adecuadas— y lograr un 20% de la cuota de mercado de las fuentes de energía renovables. Muchas de estas medidas de aplicación se centran en la introducción de normas comunes aplicables al régimen para el comercio de derechos de emisión (RCDE) de la Unión Europea en preparación de su tercer período comercial, de 2013 a 2020. A raíz de los casos de ciberdelincuencia de finales de 2010 y principios de 2011, que provocaron la suspensión temporal de los registros nacionales del RCDE, se adoptaron medidas para reforzar la seguridad del sistema de registros nacionales a la espera de la entrada en vigor, en 2012, del registro único de la UE. Los preparativos para la transición al registro único, incluidas

las pruebas del software, se ultimaron en el segundo semestre del año. Para mejorar la transparencia del mercado y garantizar la capacidad de los supervisores del mercado para actuar rápidamente en caso necesario, en el mes de octubre la Comisión propuso que las normas de la Unión Europea en materia de regulación de los mercados financieros se aplicaran a todos los sectores del mercado del carbono, incluidas las transacciones al contado.

Se adoptó legislación para incluir el sector de la aviación en el RCDE a partir del 1 de enero de 2012. En septiembre, la Comisión publicó los valores de referencia que se utilizarán para asignar gratuitamente derechos de emisión a las líneas aéreas que vuelan a los aeropuertos de la UE y a partir de ellos. En 2012, las líneas aéreas recibirán un 85% de los derechos de forma gratuita, mientras que en 2013-2020 ese porcentaje será del 82%. El 21 de diciembre, el Tribunal de Justicia rechazó el recurso interpuesto por las compañías aéreas de Estados Unidos contra la inclusión del sector de la aviación en el RCDE, al estimar que la legislación de la Unión era plenamente compatible con el Derecho internacional.

Como parte de la estrategia de la UE para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos de carretera de baja potencia, en mayo el Parlamento y el Consejo adoptaron legislación para reducir las emisiones de las furgonetas. La legislación es similar a la adoptada en 2009 para los turismos.

Combustibles marítimos más limpios: menor contenido de azufre en los combustibles marítimos

El 15 de julio de 2011, la Comisión Europea propuso legislación para reducir el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo. En las propuestas se prevé rebajar las emisiones de dióxido de azufre en hasta un 90%, y las de partículas finas, en hasta un 80%. Los beneficios desde el punto de vista de la salud pública oscilarán entre 15.000 millones y 34.000 millones EUR, y superarán con creces los costes previstos, de entre 2.600 millones y 11.000 millones EUR. Teniendo en cuenta que casi la mitad de la población europea vive en zonas en las que todavía no se cumplen los objetivos de la UE sobre la calidad del aire, la contaminación atmosférica es una de las principales preocupaciones ambientales de los ciudadanos.

Embarcaciones de recreo más seguras y menos contaminantes

La Comisión ha propuesto nueva legislación que hará menos perjudicial para las aguas europeas el uso de motos acuáticas y barcos de motor y de vela, lo que redundará en beneficio del medio ambiente y la salud de los consumidores. En la revisión de la Directiva relativa a las embarcaciones de recreo se proponen límites más estrictos de emisiones de óxidos de nitrógeno, hidrocarburos y partículas de materia para las nuevas embarcaciones de recreo.

Transporte por carretera menos contaminante

La revisión de la denominada «Directiva sobre el eurodistintivo», relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, fue adoptada en septiembre de 2011. Permitirá a los Estados miembros aplicar gravámenes a los vehículos pesados no solo en relación con el coste de las infraestructuras, sino también con los costes externos por la contaminación atmosférica y acústica que generen. Además, los Estados miembros podrán diferenciar los peajes en función del nivel de congestión, para aliviarla en los períodos en que sea mayor. Ello animará a los transportistas de mercancías a utilizar vehículos más limpios y en los períodos de menor congestión, y, al mismo tiempo, generará nuevos ingresos para financiar un transporte más limpio. Asimismo, reducirá la contaminación atmosférica y acústica que afecta a la vida y la salud de los ciudadanos que viven cerca de las carreteras y contribuirá a mejorar la gestión de la congestión vial que sufren los automovilistas.

Biodiversidad

En mayo, la Comisión adoptó una nueva estrategia para proteger la biodiversidad en la UE. Dicha estrategia está basada en un número limitado de subobjetivos medibles, ambiciosos y realistas que se centran en las principales causas de la pérdida de biodiversidad. Contempla seis objetivos centrados en los distintos aspectos del reto en cuestión, cada uno de ellos acompañado del correspondiente conjunto de acciones. La estrategia pretende mejorar y restaurar los ecosistemas y los servicios de los ecosistemas, en la medida de lo posible, en particular mediante un mayor uso de infraestructura ecológica.

Transporte y telecomunicaciones

Lanzamiento de los dos primeros satélites operativos de Galileo

En octubre Europa dio un gran paso adelante con el lanzamiento de los dos primeros satélites operativos de Galileo desde Kourou, en la Guayana Francesa. A partir de 2014, estos satélites permitirán mejorar determinados servicios: sistemas de navegación más precisos dentro de los vehículos; gestión eficaz del transporte por carretera; servicios eficaces de búsqueda y salvamento; transacciones bancarias más seguras; suministro de electricidad fiable. El funcionamiento eficaz de todos estos servicios depende mucho de las tecnologías de navegación por satélite. El impacto económico global se estima en unos 90.000 millones EUR a lo largo de los próximos veinte años.

Permiso de conducción

La Directiva sobre el permiso de conducción se modificó para introducir un nuevo modelo europeo que sustituya a los permisos de papel y de plástico que actualmente expiden los Estados miembros. El nuevo permiso de conducción europeo se introducirá a partir del 19 de enero de 2013 y presentará características tales como unos períodos de validez armonizados y nuevas categorías de vehículos.

Infracciones de tráfico transfronterizas

En septiembre se adoptó una Directiva relativa al intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico, que da a los Estados miembros un plazo de dos años para transponerla al ordenamiento jurídico nacional. De acuerdo con la nueva legislación, el Estado miembro en el que se cometa una infracción con un vehículo matriculado en otro Estado miembro podrá identificar al titular del vehículo e investigar quién es personalmente responsable de la infracción, de modo que puedan imponerse las sanciones pertinentes.

Nuevas normas relativas a los tacógrafos

En julio, la Comisión adoptó una propuesta de revisión de la legislación sobre los tacógrafos para aprovechar plenamente las nuevas oportunidades tecnológicas, como la localización por satélite. Esta propuesta ayudará a reducir el fraude y a aliviar la carga administrativa relacionada con el uso de tacógrafos y permitirá un ahorro significativo de más de 500 millones EUR anuales. Las nuevas normas propuestas están diseñadas para mejorar la seguridad vial y las condiciones de trabajo de los conductores y dar paso a una competencia más justa en el sector del transporte por carretera.

Paquete «mejores aeropuertos»

A finales de año se propuso un nuevo conjunto de medidas para modificar las actuales normas de la UE sobre la asignación de franjas horarias, acceso a los servicios de asistencia en tierra y restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la UE. Se adoptó también un documento estratégico titulado «Política aeroportuaria de la Unión Europea. Resolver los problemas de capacidad y de calidad para promover el crecimiento, la conectividad y la movilidad sostenible» con el propósito de explicar el contexto general y la necesidad de que los aeropuertos mejoren su rendimiento.

Seguridad de la aviación

Por primera vez, la Comisión ha adoptado normas que harán más seguros los vuelos con destino a la UE. Hasta ahora, los Estados miembros dependían del principio del «estado huésped», que impone a todos los miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional la obligación de controlar los vuelos que salen de su territorio siguiendo normas de seguridad mundiales. Los incidentes de octubre de 2010, en los que dos paquetes bomba con destino a los Estados Unidos se enviaron a la UE en un avión de carga procedente del Yemen, exigieron una pronta respuesta. Ahora, los transportistas aéreos que transporten cargas a la UE tendrán que comprometerse a aplicar unas medidas de seguridad básicas. Las cargas provenientes de lugares considerados de alto riesgo tendrán que someterse a controles adicionales.

Seguridad de los pasajeros en los aeropuertos

Se ha adoptado nueva legislación que permite a los Estados miembros y a los aeropuertos que lo deseen utilizar escáneres, en estrictas condiciones técnicas y operativas, para el control de los pasajeros. La tecnología de los escáneres de seguridad evoluciona rápidamente y puede reducir significativamente la necesidad de efectuar registros corporales de los pasajeros. Esta legislación, al establecer condiciones operativas específicas sobre el uso de los escáneres de seguridad y ofrecer a los pasajeros la posibilidad de ser informados y de optar por no someterse a un escáner de seguridad, respeta los derechos fundamentales y los principios reconocidos en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

Derechos de los pasajeros

En febrero, el Parlamento y el Consejo adoptaron un Reglamento sobre los derechos de los pasajeros de autobuses y autocares. Ello significa que, después del transporte aéreo, ferroviario y por agua, también el transporte por carretera debe ahora respetar una serie específica de derechos de los pasajeros, lo que supone un avance en la protección jurídica de los usuarios de todos los medios de transporte en la UE. Los pasajeros de autobuses y autocares, y especialmente los pasajeros con discapacidades y las personas con movilidad reducida, disfrutarán de nuevos derechos que los protegerán cuando utilicen servicios de transporte de larga distancia (desplazamientos superiores a 250 kilómetros) a cualquier lugar dentro de la Unión Europea. A lo largo del año se introdujeron también mejoras para los pasajeros que utilizan el transporte aéreo, y, al mismo tiempo, se hizo una importante revisión de las normativas aplicables a dichos pasajeros.

El Tribunal de Justicia ha precisado que, en caso de cancelación de un vuelo, los pasajeros pueden reclamar, en determinadas condiciones, una compensación por el perjuicio moral además de la concedida por el perjuicio material sufrido. Por otro lado, el pasajero tiene derecho a las compensaciones por cancelación del vuelo cuando su avión haya despegado pero, por la razón que sea, se haya visto después obligado a regresar al aeropuerto de origen y dicho pasajero haya sido finalmente transferido a otro vuelo.

Transporte marítimo

En diciembre de 2011, el Consejo adoptó una Decisión relativa a la adhesión de la Unión Europea al Protocolo de 2002 del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar. Ello facilitará la entrada en vigor internacional de dicho Protocolo, que supone una importante mejora del régimen aplicable a los pasajeros durante un viaje marítimo. En particular, prescribe la responsabilidad objetiva del transportista y la obligación que le incumbe de disponer de un seguro, y contempla la reclamación directa al asegurador, hasta límites especificados.

Transporte ferroviario

En mayo de 2011 la Comisión adoptó un Reglamento destinado a facilitar la información, la planificación y la venta de billetes ferroviarios a escala europea, lo que constituye una acción de la Agenda Digital y una herramienta esencial a efectos del Reglamento adoptado en 2007 sobre los derechos de los viajeros de ferrocarril. Se trata también de la última especificación técnica europea de interoperabilidad ferroviaria, que, junto con la definición de los registros de interoperabilidad ferroviaria de 2011, completa un proceso de diez años de armonización técnica ferroviaria.

También en mayo, la Comisión adoptó un Reglamento sobre un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías, que modifica, por tanto, la legislación anterior. El Reglamento estaba previsto en el marco establecido por la Directiva sobre la seguridad de los ferrocarriles.

Paquete ferroviario

La propuesta de la Comisión de refundir la actual legislación sobre el acceso al mercado ferroviario (el denominado «primer paquete ferroviario») fue examinada por el Parlamento y el Consejo, y se perfila un amplio acuerdo de ambas instituciones para finales de año. La adopción final de esta propuesta en 2012 sin duda estimulará la financiación de la infraestructura ferroviaria, facilitará el acceso al mercado a las empresas ferroviarias y mejorará la supervisión normativa.

2.4.4. Una Unión Europea más fuerte en el mundo

La Unión Europea (UE) desarrolla un importante papel en todas las regiones del mundo, que se ha visto reforzado por la puesta en práctica de las disposiciones del Tratado de Lisboa relativas a la representación de la UE en la escena mundial y por la creación del Servicio Europeo de Acción Exterior, el nuevo servicio diplomático de la Unión, que actúa en 140 países.

Como respuesta a los grandes levantamientos populares y a la transición a la democracia en varios países del norte de África y de Oriente Medio, ya en el primer semestre de 2011, concretamente el 8 de marzo de 2011, la Unión Europea hizo pública una Comunicación conjunta de la alta representante y de la Comisión titulada «Asociación para la democracia y la prosperidad compartida con los países del Mediterráneo meridional». El 25 de mayo se publicó una segunda Comunicación titulada «Una nueva respuesta a una vecindad cambiante», que representa un gran cambio en la forma en que la política europea de vecindad es aplicada, tanto en el sur como en el este, e incluye una estrategia general, acompañada por un gran número de propuestas relativas a la totalidad de los vecinos de la UE (es decir, los países y territorios que van desde Marruecos hasta Siria y desde Azerbaiyán hasta Belarús) destinadas a apoyar a dichos países a avanzar en sus reformas, consolidar unas democracias fuertes y garantizar un desarrollo económico sostenible e integrador.

La capacidad de la Unión para responder a desastres y crisis fue puesta a prueba de nuevo en 2011. La Comisión movilizó rápidamente ayuda humanitaria y de protección civil tras el terremoto, el tsunami y el accidente nuclear ocurridos en Japón y aportó una importante respuesta humanitaria a fin de hacer frente a la sequía en el Cuerno de África.

En el aspecto diplomático y geopolítico, la adopción de una Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas otorgando una única voz a la UE en las Naciones Unidas constituyó un logro importante y supone otra de las concretizaciones del Tratado de Lisboa.

Aparte de continuar y profundizar acuerdos multilaterales y bilaterales en diversos ámbitos, la Unión estuvo especialmente activa en la adopción de medidas para abordar la situación económica y financiera mundial. Esto quedó especialmente patente en el nuevo foro renovado del G-20, donde la contribución de la UE ha ido creciendo en influencia.

El Servicio Europeo de Acción Exterior. Primer año de actividad

El Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE) fue creado por el Tratado de Lisboa y comenzó a funcionar oficialmente el 1 de enero de 2011. Se han logrado rápidos avances, pero todavía queda mucho por hacer, tanto

desde el punto de vista político (establecer un punto de referencia único para la política exterior colectiva de la Unión Europea) como práctico (personas, políticas y programas a su disposición).

La tarea implica la integración de personal del Consejo y de la Comisión Europea, pero contratando al mismo tiempo a diplomáticos de los Estados miembros. El primer objetivo era —y sigue siendo— atraer al personal más brillante y ofrecerle a cambio perspectivas, avance profesional y formación.

A principios de 2011, el personal administrativo del SEAE provenía en una tercera parte del Consejo y en dos tercios de la Comisión. Además, había un pequeño número de diplomáticos de los Estados miembros, principalmente ocupando altos cargos. Está previsto que la proporción total de diplomáticos de los Estados miembros alcance un tercio en 2013.

En la actualidad, el SEAE está formado por 3.611 personas, de las que 1.551 trabajan en Bruselas y 2.060 en las 140 delegaciones de la UE. Las dos últimas delegaciones de la UE se abrieron en Sudán del Sur y Libia.

En 2011, el presupuesto del SEAE ascendió a 464 millones EUR, divididos entre 184 millones en la sede y 280 millones en las delegaciones. El SEAE también gestiona 253 millones EUR en nombre de la Comisión para gastos administrativos vinculados al personal de la Comisión en las delegaciones. Esto representa el 1% del presupuesto anual de desarrollo de la UE, que suma aproximadamente 50.000 millones EUR, y menos del 0,5% del presupuesto total de la Unión.

El reto de unificar la política exterior de la UE plantea problemas de procedimiento para armonizar las distintas fuentes de financiación de las operaciones y aprovechar todos sus resortes (diplomacia, compromiso político, ayuda al desarrollo, gestión civil y militar de crisis) en apoyo a la prevención de conflictos y la reducción de la pobreza, la seguridad y la estabilidad, y la promoción de los derechos humanos en todo el mundo.

El personal del SEAE se ve complementado por aproximadamente otras 7.000 personas destinadas en las tres misiones militares y las diecisiete misiones civiles de la UE en todo el mundo que se encargan de la formación de policías, jueces, funcionarios de servicios penitenciarios y funcionarios de aduanas, de Iraq a Afganistán, de Bosnia y Herzegovina a la República Democrática del Congo.

Un nuevo servicio que tiene que asumir tantas nuevas responsabilidades requiere tiempo para consolidarse. Durante 2011 se acercó muy rápidamente hacia este objetivo.

Una política europea de vecindad más eficaz: promoción de reformas en nuestros vecinos meridionales y orientales

El mayor reto actual para la Unión Europea es apoyar los procesos de reforma y la profundización de la

democracia y el desarrollo en dieciséis países vecinos del sur (Argelia, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Libia, Marruecos, Siria, Territorios Palestinos Ocupados y Túnez) y del este (Armenia, Azerbaiyán, Belarús, Georgia, Moldavia y Ucrania).

Estos países vecinos experimentaron tiempos revueltos en 2011, como en el caso de la primavera árabe, que convulsionó al sur con su clamor concertado en pro de la dignidad y de oportunidades de vida; asimismo, los retos pendientes de consolidar la democracia y el crecimiento que la acompaña siguieron experimentando avances y retrocesos en el este. La Unión Europea participó activamente en el apoyo a los avances y cambios en cada una de estas regiones, y en mayo de 2011 puso en marcha una nueva política europea de vecindad que enmarcará sus acciones.

Plan de acción en materia de transportes con los países vecinos

La Comisión Europea hizo público un nuevo plan de acción para reforzar las conexiones de transporte con las regiones vecinas situadas al este y sur de la Unión. El plan propone más de veinte medidas concretas a corto y largo plazo para facilitar las conexiones de transporte y hacerlas más seguras y fiables. Las acciones propuestas incluyen la extensión del mercado interior de la aviación de la UE a los países de la política europea de vecindad, el enlace de las redes de transporte y la eliminación de puntos de congestión en el transporte de pasajeros y mercancías. En octubre de 2011, se rubricó un acuerdo general en materia de transporte entre la UE y Moldavia que abrirá gradualmente los mercados e integrará a dicho país en el marco más amplio de la Zona Europea Común de Aviación. Se creó el Grupo de Expertos en Transporte de la Asociación Oriental como marco para supervisar la cooperación reforzada en materia de transporte con los vecinos del este.

Refuerzo de las alianzas estratégicas

En un mundo cada vez más integrado, las alianzas estratégicas sobre asuntos de interés mutuo con socios internacionales clave representan no solo una buena forma de proceder, sino también una oportunidad para las empresas y los ciudadanos europeos. La Unión Europea da prioridad al establecimiento de alianzas verdaderamente estratégicas con las otras grandes potencias mundiales. Este enfoque complementa plenamente el papel dinámico de la Unión en foros multilaterales como las Naciones Unidas y la Organización Mundial del Comercio (OMC), siendo esencial para favorecer los intereses de la Unión Europea y de sus Estados miembros al desarrollar mejores relaciones con socios de peso similar o mayor.

Acuerdos en materia de transporte

Durante el año se llegó a una serie de importantes acuerdos con los principales socios estratégicos internacionales en el ámbito de la aviación y se mantuvieron contactos bilaterales en el del transporte marítimo:

- La Unión Europea y Rusia superaron años de difíciles relaciones y acordaron modernizar el actual sistema de pagos por sobrevolar Siberia. Hoy en día, las compañías aéreas de la UE pagan más de 300 millones EUR al año por los derechos para sobrevolar Siberia. A partir del 1 de enero de 2014, las tasas aplicadas por Rusia se basarán en los costes y serán transparentes y no discriminatorias. En septiembre de 2011, Rusia acordó por primera vez el principio de designación no discriminatoria de la UE, y en octubre se organizó una primera cumbre de aviación UE-Rusia en San Petersburgo.
- La Unión Europea y los Estados Unidos acordaron un memorándum de cooperación para promover la investigación y el desarrollo en el campo de la aviación civil, así como un acuerdo de cooperación sobre seguridad de la aviación civil. También firmaron una declaración común sobre la seguridad de la cadena de suministro con objeto de mejorar la seguridad de la carga aérea y de reducir las posibilidades de transportar en aeronaves dispositivos explosivos improvisados.
- La Comisión Europea y los Estados Unidos acordaron un memorándum de cooperación en materia de promoción y facilitación del transporte marítimo de corta distancia que permitirá un intercambio regular de ideas y mejores prácticas sobre su potencial para ofrecer un transporte limpio y eficaz de mercancías mediante cadenas logísticas intermodales.
- La Comisión firmó un memorándum de cooperación con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que establece una colaboración más estrecha en materia de seguridad y protección de la aviación, gestión del tráfico aéreo y protección del medio ambiente.
- Brasil y la Unión Europea rubricaron un ambicioso acuerdo de aviación que creará nuevas oportunidades de inversión y mejorará el entorno comercial y operativo de las compañías aéreas de la UE que operan en Brasil.

2.4.5. Consolidación de la responsabilidad, la eficacia y la transparencia en la Unión Europea

La particular situación a la que se enfrentó la Unión Europea (UE) en 2011 indujo a todas las instituciones y órganos a emplearse al máximo a fin de ofrecer soluciones rápidas. Dado el vertiginoso ritmo de los acontecimientos y las situaciones cambiantes, las instituciones se vieron sometidas a pruebas que superaron.

Existió una gran interacción tanto entre las instituciones como en el interior de las mismas, lo que garantizó el examen crítico de todas las posibles opciones y soluciones propuestas. Las instituciones respondieron con solidez en un entorno extremadamente exigente. Todos los implicados defendieron el método comunitario establecido por los Tratados, a pesar de registrarse varios llamamientos en pro de planteamientos intergubernamentales.

El Parlamento, el Consejo y la Comisión cooperaron estrecha y eficazmente, y sus tres presidentes, junto con la Presidencia de turno, coordinaron sus trabajos para asegurar unos resultados efectivos. Igualmente, el Banco Central Europeo (BCE) estuvo a la altura para responder a los retos en el ámbito de sus competencias, en un año que vio el final del mandato de ocho años de Jean-Claude Trichet.

El Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones aportaron su profunda y amplia experiencia y conocimientos en muchos asuntos, contribuyendo así a dar respuesta a la crisis económica y presentando propuestas para un nuevo marco presupuestario con vistas a 2020.

Como siempre ocurre, mientras la respuesta a la crisis económica ocupaba los titulares, las instituciones tuvieron que hacer frente a una gran carga de trabajo. Ya fuera en el caso del Defensor del Pueblo, tramitando denuncias relativas a la Administración, o del Tribunal de Cuentas, supervisando los gastos de la Unión, o en lo relativo a la simplificación legislativa o la introducción de una mayor transparencia, se vio claramente que las instituciones se emplearon a fondo para lograr una Unión Europea más fuerte para sus ciudadanos y para el mundo en general.

Actividades de las instituciones europeas y otros organismos oficiales

La estrecha cooperación entre el Parlamento, el Consejo y la Comisión fue una característica de 2011, especialmente en materia de asuntos económicos y financieros. Sin este nivel de compromiso conjunto, los grandes cambios legislativos introducidos a lo largo del año no habrían sido posibles. El papel del Banco Central Europeo fue, una vez más, crucial para abordar la magnitud y profundidad de la crisis económica.

Tribunal de Justicia de la Unión Europea

El Tribunal de Justicia y el Tribunal General dictaron importantes sentencias y entendieron de asuntos significativos con repercusiones para una amplia gama de derechos y actividades en la Unión.

- Competencia: El Tribunal General dictaminó que la financiación pública de infraestructuras aeroportua-

rias destinadas a desarrollar una actividad económica podría considerarse ayuda estatal en el sentido del artículo 107 del TFUE.

Eficiencia: Normativa inteligente; gestión de la calidad de la legislación a través del ciclo de elaboración de políticas; mejora de la aplicación de la legislación de la Unión Europea

En el marco de su agenda «Normativa inteligente», la Comisión continuó mejorando la forma en que prepara sus políticas y redacta la legislación, mejorando la transparencia y la rendición de cuentas, y promoviendo la adopción de normas basadas en datos.

Normativa inteligente

Como seguimiento de la política de normativa inteligente, se han adoptado las siguientes medidas:

- La Comisión siguió simplificando la legislación y elaboró propuestas que van significativamente más allá del objetivo del 25% fijado en el plan de acción para reducir las cargas administrativas, con antelación suficiente para que el Parlamento y el Consejo puedan lograr ese objetivo en el tiempo restante del programa, hasta finales de 2012.
- La Comisión presentó acciones concretas sobre cómo reducir las cargas reglamentarias para las empresas más pequeñas, incluyendo una revisión del acervo con el fin de eximir las cargas reglamentarias o de adaptar disposiciones acordes con sus necesidades, de mejorar la consulta a las pequeñas empresas para identificar las cargas administrativas excesivas y encontrar las mejores formas de suprimirlas, y de introducir un marcador para comprobar que los objetivos dan lugar a impactos reales para las empresas más pequeñas.
- Los cheques (lanzados en 2010 en los ámbitos de medio ambiente, transporte, política de empleo y social, y política industrial) se ampliaron a otros ámbitos de acción en 2011, incluida la salud y la protección de los consumidores. La Comisión realizó avances para garantizar que las propuestas importantes de legislación nueva o revisada se basen en una evaluación de lo ya hecho.
- La planificación plurianual de la evaluación de la Comisión se encuentra en un sitio específico de internet en el que los Estados miembros y las partes interesadas pueden aportar sus contribuciones desde un primer momento.
- Las nuevas propuestas políticas fueron respaldadas por evaluaciones de impacto que analizaron tanto los costes como los beneficios y abordaron todas las consecuencias económicas, sociales y medioambientales significativas.

Evaluación de impacto

El Comité de Evaluación de Impacto, el organismo que garantiza que las evaluaciones de impacto de la Comisión se ajusten a la calidad y a las normas de procedimiento, examinó 104 evaluaciones de impacto y emitió 138 dictámenes sobre su calidad, treinta y cinco de ellos relativos a informes que se habían vuelto a presentar.

En 2011, el Comité también examinó cuarenta y tres evaluaciones de impacto relativas a propuestas de gasto sectorial para el próximo marco financiero plurianual y emitió treinta y siete dictámenes sobre la calidad de dichas evaluaciones.

A efectos de garantizar la calidad del control y de dar más flexibilidad a los miembros del Comité en la realización de sus tareas, el presidente Barroso decidió en noviembre ampliar el número de miembros de dicho Comité y ampliar el número de servicios personal puede ser nombrado miembro del Comité.

El Grupo de Alto Nivel de Partes Implicadas Independientes sobre Cargas Administrativas, presidido por Edmund Stoiber, finalizó en noviembre su informe relativo a las mejores prácticas de aplicación en los Estados miembros, de la forma menos gravosa, de la legislación de la Unión.

Aplicación de la legislación de la Unión Europea

El trabajo relativo a la mejora de la aplicación por los Estados miembros de la legislación de la Unión Europea prosiguió:

- Desde abril de 2008 funciona el proyecto «EU Pilot», destinado a ofrecer respuestas más rápidas y mejores a las preguntas planteadas por ciudadanos o empresas y soluciones a los problemas que surgen al aplicar el Derecho de la Unión. El proyecto también se destina a mejorar la comunicación y la cooperación entre los servicios de la Comisión y las autoridades de los Estados miembros en la aplicación y ejecución de la legislación de la Unión.
- En 2008, quince Estados miembros se presentaron voluntarios para participar en el proyecto. Tras su éxito, la Comisión decidió invitar a los doce Estados miembros restantes a incorporarse. Desde septiembre de 2011, veinticinco Estados miembros participan en el mecanismo de resolución de problemas, la iniciativa «EU Pilot».
- El proyecto ha hecho y continúa haciendo una positiva contribución a la cooperación entre la Comisión y los Estados miembros participantes al responder a consultas y resolver más rápidamente los problemas de ciudadanos, empresas y sociedad civil. Desde su puesta en marcha, alrededor del 80% de las respuestas facilitadas por los Estados miembros se han considerado aceptables (en consonancia con la legislación de la UE), lo que permitió

archivar el expediente sin necesidad de incoar un procedimiento de infracción con arreglo al artículo 258 del TFUE.

- Los temas a que se refieren los expedientes tramitados a través de la iniciativa guardan un paralelismo general con la situación existente en cuanto a volumen de preguntas y problemas derivados de los diferentes sectores de la legislación de la UE: cerca del 33% de ellos se refieren a cuestiones medioambientales, un 15% al mercado interior, un 10,5% a fiscalidad, un 8% a movilidad y transporte y un 6% a salud y protección de los consumidores. Estos ámbitos suman el 64,5% del total de los expedientes de la iniciativa.

En 2011, el número de procedimientos de infracción incoados inicialmente contra los Estados miembros por falta de aplicación de la legislación de la UE ascendió a 1.351 (esta cifra se refiere a la primera fase del procedimiento, cuando se envía un escrito de requerimiento en virtud del artículo 258 del TFUE). Los ámbitos en los que se registró una mayor apertura de investigaciones fueron transporte, mercado interior y servicios, y salud y protección de los consumidores, que representan más del 50% del total.

Durante 2011, la Comisión incoó sus primeros procedimientos en virtud del artículo 260, apartado 3, del TFUE. Incorporado en el Tratado de Lisboa, este artículo es una excepción a la norma general de que los Estados miembros solo pueden ser objeto de sanciones financieras si una segunda resolución judicial establece su incumplimiento de una sentencia del Tribunal. El artículo 260, apartado 3, del TFUE contempla la imposición de sanciones financieras a los Estados miembros que no hayan transpuesto las directivas en plazo ya desde el primer momento en que la Comisión presenta un recurso ante el Tribunal. En 2011 se incoaron nueve de estos procedimientos contra cinco Estados miembros.

Gestión eficaz

La función de auditoría interna de la Comisión se traduce anualmente en unas trescientas auditorías, repartidas entre el Servicio de Auditoría Interna (SAI) y la Estructura de Auditoría Interna (EAI). Como resultado de este trabajo, en mayo de 2011 el auditor interno de la Comisión emitió por primera vez un dictamen general centrado en el estado de la gestión financiera de la Comisión en 2010.

El objetivo del dictamen es aportar un nivel adicional de fiabilidad a la Comisión al confirmar la solidez del marco de control de la institución en su conjunto. Se trata de otra capa de controles y equilibrios en el ya exhaustivo proceso de auditoría desarrollado en la Comisión.

El dictamen de 2010 confirma que el marco de control interno de la Comisión está maduro y que las recomendaciones de la auditoría fueron objeto de seguimiento y ejecutadas por los distintos servicios. Confirma que las recomendaciones formuladas anualmente por el SAI y la EAI son aplicadas por los responsables, y que en consecuencia el control interno, la gobernanza y la gestión de riesgos mejoran continuamente.

La claridad en la redacción de los documentos también ocupó un puesto destacado en la agenda de la Comisión. Su Dirección General de Traducción contribuye sustancialmente a la presentación de propuestas legislativas y políticas claras mediante la realización de traducciones de gran calidad y otros servicios lingüísticos en todas las lenguas oficiales, en particular las propuestas legislativas relacionadas con el marco financiero plurianual. La campaña interservicios «Escribir con claridad» alcanzó su segundo año, y el grupo de trabajo creado a tal efecto formuló una serie de recomendaciones sobre cómo mejorar la calidad de la redacción de la Comisión, algunas de las cuales están siendo ya aplicadas.

Transparencia de las instituciones

En lo tocante al acceso a los documentos de las instituciones de la Unión Europea, con la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, el artículo 255 del Tratado CE (Tratado constitutivo de la Comunidad Europea) fue sustituido por el artículo 15, apartado 3, del TFUE. Esta disposición extiende a todas las instituciones, órganos y agencias de la Unión Europea, además de al Parlamento, el Consejo y la Comisión, el derecho que actualmente ya tiene todo ciudadano a acceder a los documentos en posesión de dichas instancias.

Con respecto a los grupos de interés, y en un esfuerzo por impulsar la transparencia del proceso decisorio de la UE, en junio el Parlamento y la Comisión alcanzaron un acuerdo interinstitucional sobre la creación de un registro común de transparencia, que facilita más información que nunca a quienes intentan influir en la política europea. En marzo, la Comisión adoptó una propuesta legislativa para dar efecto práctico a esta ampliación.

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 2011. 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

La seguridad operacional del sistema de transporte aéreo internacional es un elemento fundamental en el mandato y la misión de la OACI, así como lo es para la comunidad mundial.

El mejoramiento continuo de la seguridad operacional tiene una repercusión directa y positiva en la eficiencia general y en las prácticas ambientales del sistema. Los mejoramientos promueven la viabilidad y rentabilidad de las operaciones de transporte aéreo comercial, así como la confianza del público en los viajes por avión.

Los objetivos de seguridad operacional y los programas de la OACI se fundan primordialmente en la coordinación y colaboración, reflejan las necesidades de los Estados miembros y se benefician de las contribuciones de la industria y de las principales organizaciones de aviación de todo el mundo.

El impulso de la Organización para mejorar sistemáticamente los buenos antecedentes de la seguridad operacional de la aviación abarca cuatro campos de actividad clave:

- Iniciativas de **políticas y normalización**;
- **Observación** de las principales tendencias y los indicadores en materia de seguridad operacional;
- **Análisis** de la seguridad operacional;
- **Implantación** de programas para tratar las cuestiones de seguridad operacional.

La OACI mejora todos estos campos desarrollando sus estrategias de seguridad operacional basándose en principios modernos de gestión de riesgos —elemento central de los actuales programas estatales de seguridad operacional (SSP) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS).

En todas las actividades descritas seguidamente, durante 2011 la OACI se esforzó por lograr un equilibrio entre el riesgo identificado y evaluado, por un lado, y los requisitos de estrategias de atenuación prácticas y realizables, por el otro.

*Fuente: «Informe Anual del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)». Año 2011. Publicado con autorización de dicha Organización.

Gestión del tránsito aéreo (ATM) — Espacio aéreo

Instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible

La OACI elaboró el instrumento de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET) a fin de asistir a los Estados en sus actividades para calcular los beneficios medioambientales de las nuevas medidas operacionales.

El IFSET permite calcular las economías de combustible y las reducciones posibles de las emisiones de CO₂, en apoyo de las actividades de planificación para mejorar el sistema de navegación aérea y la toma de decisiones. El IFSET se está aplicando en todas las regiones de la OACI.

iFlex

La OACI desempeñó un papel decisivo en apoyar la planificación y ejecución de ensayos operacionales realizados por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) para desarrollar las rutas transatlánticas más flexibles que conectan Johannesburgo (Sudáfrica) con Atlanta (Estados Unidos). Estas nuevas rutas «iFlex» ahora funcionan plenamente, permitiendo tiempos de vuelo más breves, más eficiencia del combustible y reducción de las emisiones de CO₂ en las operaciones de larga distancia a través de múltiples regiones de información de vuelo (FIR).

Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia

En marzo, la OACI publicó textos de orientación para asistir a los organismos de reglamentación sobre cuestiones relacionadas con sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y sistemas de aeronaves no tripuladas, *Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)* (Cir 328). En abril, la Comisión de Aeronavegación aprobó un proyecto de informe al Consejo de la OACI que contenía recomendaciones para nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) para ser incluidos en el Anexo 2 —*Reglamento del aire* y el Anexo 7.— *Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves*.

Nuevo formulario de plan de vuelo, Enmienda 1

La OACI continuó apoyando a los Estados en la aplicación del nuevo formulario de plan de vuelo, la Enmienda 1 de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc. 4444), aprobada por el Consejo de la OACI en mayo de 2008, aplicable el 15 de noviembre de 2012. Para reducir

el riesgo de graves perturbaciones operacionales relacionadas con la implantación del nuevo formulario de plan de vuelo, la OACI realizó una serie de seminarios prácticos en Canadá, Egipto, Estados Unidos, Filipinas, Francia, Kenya, México, Perú, Reino Unido, Senegal y Tailandia, proporcionando asistencia para la armonización interregional cuando fue necesario.

Navegación basada en la performance

Actualización de la orientación

Se preparó una nueva edición del *Manual de navegación basada en la performance (PBN)* (Doc. 9613) que incluye tres nuevas especificaciones para la navegación (RNP avanzada, RNP-2 y RNP-0,3) así como requisitos para la realización de un viraje previsible.

Se completaron dos nuevos volúmenes del *Manual de garantía de calidad* (Doc 9906) relacionados con la validación de procedimientos de vuelo y los requisitos de competencia de los pilotos. Estos volúmenes serán la base del procedimiento de aprobación para aproximaciones PBN. Se emprendió la redacción de un nuevo manual sobre operaciones de ascenso continuo (CCO) de la OACI.

Desarrollo de la capacidad PBN

Se realizaron visitas «Go-Team» regionales de la OACI relacionadas con la PBN en Alemania, Emiratos Árabes Unidos, Kenya y México. Durante estas visitas se evalúan los aspectos que los Estados han identificado en sus análisis de las tareas a realizar respecto a la PBN y se formulan recomendaciones para avanzar en la implantación de la PBN. Se espera que las visitas Go-Team continúen hasta por lo menos 2013 y se actualizarán continuamente para responder a los problemas que surjan.

A fin de facilitar la comprensión de los principios de diseño del espacio aéreo PBN y los beneficios correspondientes en los Estados, se realizaron seminarios prácticos sobre el concepto de diseño del espacio aéreo PBN en India, Lituania, México y Ucrania.

Gestión de la seguridad operacional

Informe sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial de la OACI

Por primera vez, la OACI publicó un informe completo sobre la situación de la seguridad operacional en el sistema de transporte aéreo internacional. El informe titulado *Situación de la seguridad operacional de la aviación mundial* resume los numerosos factores que afectan a las prácticas de seguridad operacional y pone de relieve las actividades de la OACI que fomentan la colaboración

y en las que participan sus socios para abordar los riesgos relacionados con la seguridad operacional. El informe puede consultarse en el sitio web de la Organización.

Como indica el informe, aun cuando el índice mundial de accidentes es notablemente bajo, cuatro accidentes por millón de salidas, ha permanecido constante durante los últimos años. El informe destaca la estrategia de la OACI para reducir el índice de accidentes mediante una mayor coordinación y armonización de múltiples programas de seguridad operacional, de modo sincronizado y sistemático.

Este enfoque preventivo se vale de nuevas capacidades analíticas para dar prioridad a los problemas de seguridad operacional actuales y emergentes, y para dirigir mejor los recursos de mitigación y mejoramiento a áreas con riesgos más elevados.

En lo sucesivo, el informe sobre la seguridad operacional se publicará anualmente de modo que se observen periódicamente las tendencias mundiales al respecto y para informar al público de los logros significativos relacionados con la seguridad operacional alcanzados por la OACI, sus Estados miembros y sus socios de la aviación mundial.

Actividades de seguridad operacional concentradas en los Estados

La OACI actualizó y amplió su Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), que será sometido a un proceso de revisión y aceptación.

La primera reunión del Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP) se celebró en noviembre y adelantó la labor para elaborar un nuevo Anexo al Convenio de Chicago, el Anexo 19. Dicho Anexo estará dedicado a las responsabilidades de los Estados en materia de gestión de la seguridad operacional. Se prevé que las recomendaciones del SMP para el nuevo anexo sobre seguridad operacional serán examinadas por la ANC en el futuro próximo.

Además, se emprendió una revisión del *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859) que se concentra en los programas estatales de seguridad operacional.

Cooperación en materia de seguridad operacional

La OACI puso de relieve la naturaleza multidisciplinaria de los objetivos de la seguridad operacional trabajando con sus numerosos socios de la aviación a fin de elaborar y llegar a adoptar una estrategia de seguridad operacional para todo el sector. Las etapas iniciales, tales como la armonización de indicadores clave y la implantación del Sistema mundial de intercambio de información sobre seguridad operacional, facilitarán y alentarán el intercambio de información sobre seguridad operacional y la identificación de problemas sistémicos de seguridad operacional.

Otras iniciativas de seguridad operacional

Se lanzó una serie de iniciativas adicionales encaminadas a mejorar la seguridad operacional, aumentar la eficiencia y sostener el aumento de capacidad.

En todas las regiones de la OACI se establecieron grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) para desarrollar y poner en práctica programas de trabajo y procedimientos de notificación que sustentan un marco de prácticas regionales para la gestión de la seguridad operacional, basado en el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR).

La OACI inició la metodología de mejoras por bloques del sistema de la aviación (ASBU), un marco global que aborda las trayectorias de vuelo como un todo e integra los componentes de aire, tierra y reglamentación del sistema mundial de navegación aérea. Esta fue la respuesta a lo solicitado por el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2010, que encargó a la Organización que procurara aumentar sus actividades para satisfacer las necesidades mundiales de desarrollo de infraestructuras y la interoperabilidad del espacio aéreo, concentrándose al mismo tiempo en la seguridad operacional.

Las ASBU, junto con los planes de apoyo y los textos de orientación, serán parte de un plan mundial de navegación aérea (GANP) revisado. El desarrollo de infraestructuras y la interoperabilidad del espacio aéreo, fuente de economías en el transporte aéreo y mejoramientos en la seguridad operacional, están estrechamente vinculados. La introducción de toda capacidad que refuerce la eficiencia debe ser cuidadosamente examinada y evaluada para asegurar que la nueva capacidad, que probablemente vaya acompañada de un aumento de capacidad, no sólo mantenga el nivel actual de seguridad operacional sino que incluso mejore la seguridad operacional. Por consiguiente, el GANP y el GASP están estrechamente asociados y se procura que evolucionen de modo que se apoyen mutuamente.

Mantenimiento de la aeronavegabilidad

Halones

En junio, el Consejo adoptó nuevas enmiendas al Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, y el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad* para sustituir los halones como agente extintor de incendios en las aeronaves, con el objetivo de proteger la capa de ozono de la atmósfera. Esta medida medioambiental de la OACI fue recibida con satisfacción por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y los signatarios del Protocolo de Montreal.

Estrategias mundiales ATM

Nuevo Plan mundial de navegación aérea

Continúa la labor sobre la enmienda del plan mundial de navegación aérea (GANP) a fin de incorporar los nuevos requisitos y objetivos de las ASBU. Las ASBU tratan de la planificación e implantación a largo plazo de los sistemas de navegación aérea, que ofrecen una vía flexible y adaptada para que los Estados sigan la estrategia de la OACI en pos de la armonización y modernización de la ATM mundial.

Simposio mundial sobre la industria de la navegación aérea

El Simposio mundial sobre la industria de la navegación aérea (GANIS) celebrado en septiembre fue el primer evento organizado para interesar e incluir a la industria en la elaboración de los objetivos estratégicos de la OACI para la ATM. Los participantes en el GANIS respaldaron firmemente el enfoque por sectores de las ASBU y la dirección estratégica que actualmente sigue la OACI. Este seminario proporcionó información útil que se usa para adelantar un futuro eficiente y sostenible para la ATM.

Planes regionales de navegación aérea

La OACI continuó elaborando planes de navegación aérea (ANP) regionales electrónicos para incluir las metodologías ASBU, enmendando en consecuencia las tablas del documento sobre las instalaciones y servicios (FASID). Los e-ANP regionales serán herramientas en línea interactivas para los Estados, las organizaciones internacionales y las Oficinas regionales de la OACI.

Implantación RVSM en EURASIA

Con el éxito del proyecto de la OACI para la implantación de la separación vertical mínima reducida (RVSM) en noviembre, la Federación de Rusia, Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán no sólo introdujeron la RVSM entre los niveles FL290 y FL410, sino que también ingresaron en las tablas de niveles de cruceo de la OACI descritas en el Anexo 2 — *Reglamento del aire*, de la OACI, para la totalidad de sus respectivos espacios aéreos. Mongolia, empleando el plan de asignación de niveles de vuelo RVSM métricos como se aplica en China y Afganistán, implantó parcialmente la RVSM entre los niveles FL320 y FL410.

Seguridad operacional en la pista

La OACI celebró el Simposio mundial sobre la seguridad operacional en la pista (GRSS) en su Sede, en mayo. Los temas del GRSS, basados en principios de gestión de la seguridad operacional, estaban relacionados con la evaluación de riesgos y el examen de medidas de mitigación que pueden mejorar la seguridad operacional mediante una mayor normalización, la colaboración en todas las disciplinas operacionales pertinentes, el intercambio de información sobre seguridad operacional y la aplicación de soluciones técnicas para resolver los problemas de seguridad operacional en la pista. En este simposio se definió un marco para una serie de seminarios regionales sobre seguridad operacional en la pista (RRSS), y las organizaciones socias se comprometieron a ofrecer continuamente su participación y apoyo mediante equipos multidisciplinarios de seguridad operacional en la pista. El primer RRSS se reunió en Miami, en octubre.

La segunda edición de herramientas de la IATA para Reducción del riesgo de excursiones de pista (RERR) se preparó juntamente con la OACI y otras partes interesadas. Esta publicación consiste en una colección completa de informes, textos de seminarios prácticos, presentaciones y mejores prácticas sobre seguridad operacional en la pista. Estas herramientas, inicialmente concebidas como un producto comercial de la IATA, ahora se encuentran disponibles gratuitamente en el sitio web de la OACI sobre seguridad operacional en la pista. Esto pone de relieve el empeño de nuestros socios en trabajar en colaboración con la OACI para mejorar la seguridad operacional en la pista. En el sitio web público de la OACI también figura un nuevo conjunto de estas herramientas.

Seguridad operacional en los aeródromos

Los Estados y las organizaciones internacionales pertinentes examinaron una enmienda amplia del Anexo 14 — *Aeródromos* para mejorar la seguridad de las operaciones en los aeródromos. Los mejoramientos incluyen disposiciones más firmes para las áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) y las medidas de mitigación conexas, la adopción del concepto modular de planificación para casos de emergencia en los aeródromos, una nueva generación de agentes extintores más eficientes para salvamento y extinción de incendios, y nuevas ayudas visuales para impedir las salidas de pista.

Se publicaron una circular sobre evaluación, medición y notificación de las condiciones en la superficie de la pista (Cir 329) y la cuarta edición del *Manual de servicios de aeropuertos, Parte 3 — Control y reducción del peligro que representa la fauna silvestre* (Doc. 9137).

La OACI elaboró textos de instrucción para certificación de aeródromos a fin de incluirlos en el Programa de acreditación profesional en gestión aeroportuaria (AM-PAP) del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la OACI. Este curso ayudará a los explotadores de aeródromo

mos a prepararse para la certificación inicial y comprender sus obligaciones respecto al cumplimiento de los requisitos de certificación.

Investigación de accidentes

Textos de orientación

Se publicó el *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes* (Doc. 9946), en respuesta a una recomendación de la última Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG) celebrada en 2008. Un sistema regional de investigación puede ofrecer economías de escala al compartir los recursos y proporcionar un medio para que los Estados que carecen de los recursos necesarios realicen investigaciones de accidentes eficaces, cumpliendo así sus obligaciones respecto al Convenio de Chicago. El Doc. 9946 ofrece orientación sobre el establecimiento y administración de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) y describe las obligaciones y responsabilidades pertinentes de los Estados miembros de la OACI.

Seguimiento de accidentes recientes

Accidentes recientes de aeronaves de pasajeros, incluido el del vuelo 447 de Air France en el Atlántico Meridional el 1 de junio de 2009, trajeron al primer plano la conciencia de la importancia de disponer de datos de vuelo durante las investigaciones de accidentes. El Grupo de expertos sobre registradores de vuelo examinó las propuestas que ayudarían a asegurar que los datos de vuelo para las investigaciones estén disponibles para los investigadores, incluidas las disposiciones para recuperar los registradores de vuelo. Las enmiendas de los SARPS que se están considerando incluyen: balizas de localización submarina (ULB) con tiempo de funcionamiento prolongado y ULB con señales de baja frecuencia para aumentar la probabilidad de encontrar los restos de aeronaves; transmisión de datos de vuelo activada para ayudar a determinar la posición y el lugar del accidente y tener un conjunto de datos de vuelo inmediatamente disponibles después del accidente; y registradores de vuelo eycetables/flotables para determinar la posición y el lugar del accidente y aumentar la probabilidad de encontrar los registradores de vuelo rápidamente después del suceso.

Seminarios prácticos AIG

Se celebraron dos seminarios prácticos de cinco días sobre investigación de accidentes en Botswana y Senegal a fin de que los investigadores de accidentes e incidentes y fabricantes de aeronaves compartan sus conocimientos y experiencia, y para discutir asuntos de cooperación re-

gional. La Sede y las Oficinas regionales de la OACI, con la cooperación del programa Cielos seguros para África, de los Estados Unidos, facilitaron la realización de los seminarios.

Auditorías de la seguridad operacional

Enfoque de observación continua

De conformidad con la Resolución A37-5 de la Asamblea, comenzó oficialmente la evolución del Programa universal de auditoría de la supervisión (antes vigilancia) de la seguridad operacional (USOAP) hacia un enfoque de observación continua (CMA) y se preparó un plan de transición de dos años.

La OACI inició la instrucción con ayuda de computadora (CBT) para los expertos técnicos de los Estados en las áreas que abarca el CMA del USOAP. La CBT también puede usarse como una herramienta de instrucción para el personal cualificado que participa en las auditorías del enfoque sistémico global (CSA) de la OACI, en auditorías de la supervisión de la seguridad operacional y en misiones de validación coordinada de la OACI (ICVM) limitadas o completas en el marco del CMA.

Además, la OACI elaboró textos para seminarios teóricos y prácticos a fin de ayudar a los Estados a cumplir los requisitos del CMA. Asistieron a siete seminarios prácticos regionales, uno en cada región de la OACI, 138 participantes provenientes de 52 Estados y seis organizaciones internacionales, así como 27 especialistas regionales de la OACI.

Se realizaron ICVM en 10 Estados miembros: Bahamas, Colombia, Islas Salomón, Italia, Luxemburgo, Malí, Mozambique, Sudán, Ucrania y Viet Nam.

A fin de prepararse para las nuevas responsabilidades de las Oficinas regionales de la OACI en el marco del CMA del USOAP, cinco especialistas regionales participaron en un programa de instrucción de dos meses con la Sección de observación continua y supervisión (CMO) en la Sede de la OACI y recibieron formación sobre las ICVM en el puesto de trabajo. Además, se llevaron a cabo tres auditorías CSA, en Argelia, Bosnia y Herzegovina, y Pakistán.

Sistema de gestión de la calidad

Un sistema de gestión de la calidad (QMS), que existe en la OACI desde 2002, obtuvo la renovación de la certificación de conformidad con la norma ISO 9001. Dicho sistema está siendo ampliado para incluir disposiciones CMA y se extenderá a las Oficinas regionales de la OACI para apoyar las actividades del CMA del USOAP.

Junta de examen de los resultados de las auditorías

En noviembre, la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB) se transformó en la Junta de

examen de la observación y la asistencia (MARB), presidida por el Secretario General. La ARRB fue creada en 2006 para examinar los antecedentes de los Estados en materia de seguridad y protección de la aviación que se le remitían y para servir como foro de coordinación entre la Dirección de navegación aérea, la Dirección de transporte aéreo, la Dirección de cooperación técnica y las Oficinas regionales de la OACI. A la fecha del 193^o período de sesiones del Consejo, en junio, se habían remitido a la ARRB 53 Estados en total. La Junta observó el progreso realizado por los Estados remitidos y coordinó la provisión de asistencia. Con el curso del tiempo, la labor de la Junta evolucionó hacia la elaboración e implantación de estrategias de asistencia amplias y de alto nivel. La MARB continuará promoviendo la creación e implantación de estas estrategias centrándose al mismo tiempo en la coordinación de actividades de observación y asistencia en los Estados con problemas significativos de seguridad operacional o de seguridad de la aviación, Estados que no participan en los procesos de auditoría y observación de la OACI, o Estados que no cumplen sus compromisos respecto a la implantación de planes de medidas correctivas.

Cooperación cívico-militar

La OACI publicó una circular titulada *Cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo* (Cir 330) a fin de ofrecer orientación y proporcionar ejemplos de métodos y procedimientos de cooperación cívico-militar que han tenido éxito. Con el apoyo de socios en materia cívico-militar, se emprendió una campaña de cinco seminarios teóricos y prácticos regionales para abordar la cooperación en este ámbito de actividad.

Sistemas de gestión de riesgos asociados a la fatiga

Se realizó en la OACI un Simposio sobre sistemas de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS) que sirvió para ofrecer información sobre las nuevas disposiciones FRMS adoptadas por el Consejo en marzo. El simposio instó a la expansión de las disposiciones FRMS para incorporar otros elementos de la aviación que son críticos para la seguridad operacional, tales como técnicos de control de tránsito aéreo y mantenimiento de aeronaves.

A raíz de la sugerencia respecto a la realización de otro simposio FRMS, se ofrecieron tres seminarios teóricos y prácticos regionales en los Estados Unidos, el Reino Unido y la Federación de Rusia, en julio, noviembre y diciembre respectivamente, para abordar la aplicación de los reglamentos FRMS regionales. Se elaboraron dos manuales sobre los FRMS, uno para los organismos de reglamentación y otro para los explotadores, a fin de proporcionar orientación completa sobre esta materia.

A través del sitio público de la OACI se puede tener acceso a una página web sobre gestión de riesgos asociados a la fatiga, concentrada tanto en los aspectos de reglamentación como en los ajenos a ésta, en: www2.icao.int/en/FatigueManagement/Pages/Home.aspx.

Programa sobre mercancías peligrosas

En la Sede de la OACI y en varios Estados se ofreció un curso de instrucción sobre mercancías peligrosas, basado en el Volumen I — *Using the Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods [del Dangerous Goods Training Manual, (Doc 9375)]*. El curso está dirigido a los inspectores de seguridad operacional responsables de las mercancías peligrosas, pero es útil a quienquiera que necesite conocer las disposiciones detalladas de las Instrucciones Técnicas.

La OACI y la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA) firmaron un acuerdo por el que se crea un programa de instrucción OACI/FIATA sobre transporte de mercancías peligrosas por vía aérea. El objetivo es establecer una instrucción para expedidores de carga centrada en la competencia y que satisfaga los objetivos de la política de instrucción de la OACI. En su 23ª reunión, celebrada en octubre, el Grupo de expertos sobre mercancías peligrosas (DGP) elaboró marcos de competencia para los agrupadores y expedidores de carga. El grupo de expertos recomendó al Consejo de la OACI la adopción de estos marcos en un nuevo documento.

La OACI examina actualmente los riesgos para la seguridad operacional relacionados con las mercancías peligrosas, lo que incluye: facilitar el proceso de exención para corregir las dificultades que encuentran los expedidores y explotadores cuando tratan de obtener de los Estados dispensas de sobrevuelo; requisitos para el transporte de mercancías peligrosas en helicópteros; marcos de competencia para empleados estatales, agrupadores y expedidores de carga; y el transporte de baterías de litio, incluido el cambio reciente al Convenio de la Unión Postal Universal (UPU) que, en definitiva, permitiría transportar por correo las baterías de litio que contienen los equipos.

El Consejo de la OACI adoptó en marzo una enmienda del Anexo 18 — *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*. Dicha enmienda aclara los requisitos para el otorgamiento de dispensas y aprobaciones. La enmienda tiene como fecha de aplicación el 17 de noviembre de 2011.

Notificación electrónica de diferencias

La OACI inició un método para recoger y compartir en tiempo real datos sobre el cumplimiento mediante su sistema de notificación electrónica de diferencias (e-FOD), con lo que aumenta la conciencia de la seguridad operacional mediante herramientas analíticas y datos. Se está elaborando una política de apoyo al sistema e-FOD.

Requisitos de competencia lingüística

En octubre, la OACI inició un servicio de aprobación de pruebas lingüísticas de inglés para la aviación a fin de verificar si dichas pruebas satisfacen los criterios de buenas pruebas lingüísticas y si las mismas reflejan los requisitos de competencia lingüística (LPR) establecidos por la OACI. Este servicio se desarrolló con el apoyo de la International Language Testing Association (ILTA), la International Civil Aviation English Association (ICAEA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA).

En diciembre, la OACI lanzó una nueva herramienta basada en ejemplos de lenguaje hablado evaluado (RSS) que se ofrece gratuitamente en el sitio web de la OACI para Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX). Esta herramienta proporciona un número más elevado de ejemplos de inglés hablado de buena calidad y de diversas formas de hablar, lo que refleja métodos de prueba mejorados. Los RSS también proporcionarán a la comunidad dedicada a la enseñanza y evaluación de conocimientos de idioma aeronáutico un medio para normalizar y mejorar los métodos empleados.

Instrucción

Instrucción y simulación — Helicópteros

La Secretaría adelantó las tareas relacionadas con el Volumen II del *Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción en simulación de vuelo* (Doc. 9625). Los métodos, procedimientos y normas para las pruebas concentrados en los helicópteros que figuran en el Volumen II son el resultado de los conocimientos proporcionados por las administraciones de aviación nacionales (NAA), instructores experimentados y explotadores y fabricantes de simuladores de vuelo para instrucción. El objetivo del Volumen II del Doc. 9625 es proporcionar criterios aceptados internacionalmente para el diseño, aprobación y operación de simuladores de vuelo de aeronaves de alas giratorias. Actualmente, se está trabajando en las últimas etapas de la revisión editorial del manual.

Organismos de instrucción y sistemas de otorgamiento de licencias

Se publicó la segunda edición del *Manual sobre la aprobación de organizaciones de instrucción* (Doc. 9841). La edición inicial de 2006 se concentraba exclusivamente en las entidades de instrucción para tripulaciones de vuelo. La última edición tiene un alcance mucho más amplio y ahora trata de la aprobación de organizaciones que proporcionan servicios de instrucción para expedir licencias o habilitaciones para el personal de aviación. Este manual debe usarse conjuntamente con el Anexo 1 — *Licencias al personal*.

Instrucción centrada en las competencias para personal de mantenimiento

La OACI publicó la primera enmienda de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción* (PANS-TRG, Doc. 9868). El nuevo texto proporciona orientación sobre cómo implantar un enfoque opcional, centrado en las competencias, para la instrucción y evaluación del personal que trabaja en el mantenimiento de aeronaves. Los métodos centrados en las competencias proporcionan varios beneficios respecto a la seguridad operacional y la eficiencia para los titulares de licencias que certifican la aeronavegabilidad de las aeronaves o partes de las mismas, así como para los miembros del personal que no son titulares de licencia y que realizan tareas que conducirán a la certificación de la aeronavegabilidad.

Instrucción periódica para pilotos basada en evidencias

La OACI elaboró, en consulta con los Estados, una propuesta de segunda enmienda de los PANS-TRG (Doc. 9868). Esta enmienda introduce disposiciones respecto a las cualificaciones de los instructores y a la elaboración e implantación de programas de instrucción basadas en evidencias (EBT) para los miembros de las tripulaciones de vuelo. En la nueva enmienda, las competencias del instructor son explícitas y los instructores deben demostrar sus habilidades para la instrucción y el nivel de sus conocimientos respecto al contenido del curso. Las disposiciones relacionadas con la instrucción basada en evidencias están dirigidas a proporcionar orientación a las administraciones de aviación civil (CAA), los explotadores y las organizaciones de instrucción acreditadas para elaborar y evaluar metodologías sobre actuación de las tripulaciones de vuelo aplicando un enfoque centrado en las competencias.

Nueva generación de profesionales aeronáuticos

El Equipo especial sobre la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP) adelantó la labor sobre las competencias de las tripulaciones de vuelo, los controladores de tránsito aéreo y los Especialistas en sistemas electrónicos para la seguridad del tránsito aéreo (ATSEP). La OACI realizó cuatro conferencias regionales NGAP-TRAINAIR PLUS patrocinadas por Estados miembros a fin de hacer conocer mejor entre los Estados, organizaciones regionales, explotadores, la industria, proveedores y organizaciones de instrucción, y estudiantes, los retos que repercutirán en el conjunto de profesionales aeronáuticos.

TRAINAIR PLUS

En el marco de la nueva estructura del programa TRAINAIR PLUS, y de conformidad con la nueva política

de instrucción de la OACI, todos los solicitantes deben asegurar el cumplimiento de los criterios establecidos en las Directrices de evaluación TRAINAIR PLUS (TPAG). Con posterioridad a diciembre de 2010, la OACI ha realizado 24 evaluaciones. Veintiún centros han completado el proceso para pasar a ser miembros asociados de TRAINAIR PLUS. Dos centros de instrucción, uno de la República de Corea y otro de los Emiratos Árabes Unidos, completaron con éxito el proceso para pasar a ser miembros de TRAINAIR PLUS aplicando sus planes de medidas correctivas y desarrollando sus primeros conjuntos de material didáctico normalizado (STP). A fin de apoyar el desarrollo del programa y proporcionar una base para un nuevo curso de preparadores de instrucción de la OACI, la Organización produjo una guía titulada *TRAINAIR PLUS — Guía para la preparación de programas de instrucción — Metodología de instrucción por competencias* (Doc. 9941).

Este manual presenta una metodología actualizada para la preparación de cursos que adopta los principios del enfoque centrado en las competencias y fomenta la aplicación de sistemas de calidad en las instituciones de instrucción en aviación civil.

Apoyo a la respuesta de emergencia ante riesgos críticos para la seguridad operacional

Desastres naturales

La OACI proporcionó asesoramiento técnico para respuestas internacionales durante varios sucesos de importancia mundial, incluidas las erupciones volcánicas de Grimsvötn en Islandia y la del Puyehue-Cordón Caulle en Chile, así como el devastador tsunami y la consiguiente explosión en la central de energía atómica de Fukushima Daiichi en Japón. Esto exigió la coordinación y colaboración con los Estados y organizaciones internacionales de la comunidad de las Naciones Unidas y ajenas a la misma.

Sudán del Sur

Sudán del Sur celebró su nacimiento como nación el 9 de julio. La OACI realizó con éxito la gestión del denso tráfico aéreo generado por el suceso en el aeropuerto de Juba (Sudán del Sur) mediante el apoyo de un grupo multinacional de controladores de tránsito aéreo, ingenieros y otras partes interesadas. La Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) dirigió la actividad y proporcionó un apoyo importante con considerable asistencia financiera de los Estados Unidos. La atención eficiente del acontecimiento y en condiciones de seguridad fue la culminación de casi dos meses de actividad de todos los participantes. La OACI espera continuar prestando apoyo a las autoridades de aviación de Sudán del Sur en su empeño por establecer una infraestructura de aviación civil en el nuevo Estado miembro de la OACI.

Libia

La OACI fue el centro de coordinación para la vigilancia, coordinación y facilitación de los servicios de navegación aérea en y alrededor de la FIR Trípoli a medida que se desarrollaba el conflicto armado en Libia. La OACI, trabajando en estrecha cooperación con la Organización del Tratado del Atlántico Norte (NATO), EUROCONTROL, Malta, Egipto, IATA y últimamente, las autoridades libias, logró asegurar que las operaciones en la región afectada se realizaran de modo seguro y organizado, aun cuando se estaban desarrollando importantes operaciones militares. Dado que el control del espacio aéreo se devuelve a las autoridades libias, la OACI continuará desempeñando una función principal para asegurar una transición ordenada y segura a las operaciones normales.

Haití

La OACI continuó en su función como centro coordinador de la asistencia para el desarrollo de la aviación civil en Haití después del terremoto de 2010.

El Ministerio de Transporte y la OACI firmaron un contrato para el proyecto del Banco Mundial «Haiti Civil Aviation Sector Infrastructure and Institution Emergency Recovery Grant».

Coordinación en caso de crisis

Se emprendieron varias iniciativas para reforzar las respuestas interna y externa de la OACI ante emergencias. En el ámbito interno, la Organización inició la redacción del plan de respuesta ante emergencias de la OACI y se adoptaron medidas para crear una instalación permanente de respuesta ante emergencias en el edificio de la Secretaría. En el ámbito externo, la OACI inició contactos con varios órganos y organismos de las Naciones Unidas que participan activamente en casos de emergencia y se dirigió al Grupo de logística mundial y al Programa Mundial de Alimentos. Este proceso inició la redacción de un acuerdo de sociedad de cooperación que define las áreas de colaboración en el nivel estratégico. La OACI está forjando los detalles tácticos mediante su participación en reuniones de grupos de logística mundial y por países.

Con la experiencia adquirida durante la crisis japonesa y a la luz de la participación más amplia de la OACI en el Grupo de trabajo *ad hoc* sobre transporte, la Organización propuso una enmienda al Plan conjunto para la gestión de emergencias radiológicas a fin de favorecer una participación más vigorosa de las autoridades de transporte modal internacional. Esta solicitud fue aceptada y la OACI actualmente redacta una propuesta y las atribuciones para el Grupo de trabajo permanente sobre transporte del Comité Interinstitucional sobre Emergencias Radiológicas y Nucleares. La Orga-

nización también está revisando el acuerdo de cooperación vigente con el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA).

La OACI instó también a la creación del Comité interinstitucional sobre transporte para considerar los medios de aumentar el grado de preparación y respuesta de todo el sector del transporte para la gestión de crisis.

Está en curso el establecimiento de una nueva Oficina de gestión de riesgos de aviación, dirigida conjuntamente con el Departamento de Protección y Seguridad del Sistema de las Naciones Unidas.

Cenizas volcánicas

Marco de gestión de riesgos de seguridad operacional

En respuesta a la importante perturbación en el transporte aéreo que siguió a la erupción del volcán Eyjafjallajökull en abril y mayo de 2010, el Grupo especial internacional sobre cenizas volcánicas (IVATF) adelantó la elaboración de un marco de gestión de los riesgos de seguridad operacional a fin de mitigar los peligros que crean las cenizas volcánicas en la atmósfera. Esto complementó la labor iniciada por el Grupo de operaciones para vigilancia de volcanes en las aerovías internacionales (IA-VWOPSG). Se hicieron varias mejoras al sistema de vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales, disposiciones de apoyo entre otras.

Equipo para enfrentar el desafío de las cenizas volcánicas

En septiembre, la OACI realizó una reunión del Equipo para enfrentar el desafío de las cenizas volcánicas (VACT) integrado por funcionarios superiores de diversos Estados interesados y organizaciones internacionales. El VACT dio su apoyo a varios principios, incluidos los relacionados con circunstancias en que debería cerrarse el espacio aéreo, y convino en aumentar las actividades de relaciones públicas con las partes interesadas para mejorar la observación y los pronósticos sobre cenizas volcánicas a partir de una base mundial más completa, en apoyo de la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW) de la OACI.

Coordinación regional de la seguridad operacional

Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación

El concepto de grupo regional de seguridad operacional de la aviación (RASG), aprobado por el Consejo de la OACI en 2010, para fin de año estaba implantado en tres Regiones: Asia/Pacífico, Américas y Oriente Medio.

Arreglos de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA)

Al programa CAPSCA, iniciado en 2010, se agregaron 19 Estados. La red CAPSCA cuenta ahora con 61 Estados y desempeñó un papel importante en la respuesta de la aviación al accidente de la central de energía atómica de Fukushima Daiichi, en marzo. CAPSCA fue fundado principalmente por el Fondo Central de las Naciones Unidas de Acción contra la Gripe (CFIA), administrado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. El CFIA termina en 2012 y se necesitará una fuente de recursos alternativa.

Organizaciones regionales de seguridad operacional

En la Sede de la OACI se celebró en octubre un Simposio sobre organizaciones regionales de seguridad operacional (RSO), al que asistieron todas las partes interesadas en el establecimiento y la gestión de organizaciones regionales de supervisión de la seguridad operacional (RSOO). Se está elaborando un nuevo plan con respecto a las RSO, un elemento clave del cual se obtendrá más orientación sobre recursos sostenibles para el establecimiento y mantenimiento de las RSOO. Los mecanismos de financiación para asegurar la sostenibilidad a largo plazo de las RSOO irán acompañados de un sistema destinado a evaluar las capacidades de las RSO para alcanzar los resultados establecidos y satisfacer las expectativas de los respectivos Estados miembros.

Se preparó y publicó la segunda edición del *Manual de vigilancia de la seguridad operacional — Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734, Parte B).

Red de colaboración y asistencia en seguridad operacional

Durante la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de la OACI, celebrada en marzo de 2010, se formuló una propuesta para crear un grupo a fin de facilitar la transparencia y compartir información. Sobre esta base, se formó la Red de colaboración y asistencia en seguridad operacional (SCAN) que ha de servir para facilitar y coordinar el intercambio de información relacionada con la seguridad operacional respecto a los proyectos y actividades de asistencia técnica y financiera. La SCAN proporciona un nuevo canal de comunicaciones para discusiones entre donantes y proveedores de asistencia respecto a proyectos en curso y necesidades de planificación para futuras iniciativas de asistencia. La SCAN ayuda a vincular donantes con proyectos dignos de atención y permite que los donantes potenciales analicen dónde es necesaria la asistencia. Esto hace que los donantes y proveedores de asistencia eviten una duplicación de esfuerzos costosa y que requiere mucho tiempo.

En la SCAN participan puntos de contacto de organismos de gobierno, grupos regionales, fabricantes, instituciones financieras y organizaciones de aviación que proporcionan asistencia técnica o financiera relacionada con la aviación civil. La OACI actualmente compila una lista de programas de asistencia y proyectos de asistencia propuestos que necesitan financiación, basándose en un análisis de datos relacionados con la seguridad operacional provenientes de diversas fuentes. La OACI trabaja con los Estados para elaborar planes de acción a fin de corregir las deficiencias en la supervisión de la seguridad operacional mediante el análisis basado en los riesgos. Los resultados de estos análisis y la información sobre oportunidades de asistencia se comparten a través de la red SCAN. La información sobre proyectos de asistencia técnica y financiera la proporcionaron los Estados por medio de la SCAN y el lanzamiento de un sitio web SCAN.

Plan de ejecución regional integral para África

En enero de 2011, las actividades relacionadas con el Plan AFI que antes se ejecutaban a través del Programa de ejecución integral AFI (ACIP) para la seguridad operacional en África se integraron completamente en el programa de trabajo de las Oficinas regionales de Dakar y Nairobi. Se avanzó bien con respecto al apoyo directo a los Estados a través de los equipos de seguridad operacional de las Oficinas regionales (ROST) y a la elaboración y ejecución de planes de acción adaptados a las necesidades de los Estados, en particular los relacionados con la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB) o con problemas significativos de seguridad operacional. Los planes que se habían elaborado se sometieron a los Estados.

El Plan de inspección cooperativa AFI, encabezado por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y apoyado por la OACI, fue lanzado con misiones de asistencia a los Estados con problemas significativos de seguridad operacional.

La tercera Conferencia Panafricana de coordinación de la instrucción, organizada por el Plan AFI de la OACI se celebró en Sudáfrica, en agosto. La Conferencia adoptó un marco para armonizar la instrucción en la Región AFI, que consiste en: directrices básicas y un plan de ejecución para la creación de la Asociación africana de instrucción en aviación; designación de centros de excelencia; establecimiento de una junta africana de acreditación de la instrucción en aviación; un proyecto de política regional de instrucción; y requisitos para un sistema africano común de acreditación en instrucción de aviación.

La octava reunión del Comité directivo del Plan AFI se realizó en la Sede de la OACI en octubre. Participantes de alto nivel examinaron el progreso realizado en cuanto a alcanzar los objetivos del Plan AFI y formularon recomendaciones para hacer ajustes en el futuro a medida que la OACI, las organizaciones regionales y los Estados de la Región AFI continúen trabajando en colaboración para

enfrentar los retos del continente en materia de seguridad operacional, inspección y personal especializado. El programa de trabajo del Plan AFI para 2012 fue aprobado por el Consejo en noviembre de 2011.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

Durante 2011, un total de 82 proyectos nacionales y 29 proyectos regionales de cooperación técnica contribuyeron para mejorar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo. Entre los logros principales de este período se incluyen:

Región África-Océano Índico (AFI)

- preparación de especificaciones técnicas para la construcción de pistas en un Estado;
- continuación de la asistencia para el establecimiento y las operaciones de la Organización de supervisión de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO) y la Agencia de investigación de accidentes del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGAIA);
- asistencia en la implantación del GNSS en 13 aeropuertos;
- establecimiento de un sistema de otorgamiento de licencias al personal para una CAA;
- asistencia en el establecimiento de un puente aéreo entre dos ciudades para el Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz (DOMP) de las Naciones Unidas;
- instrucción para inspectores de seguridad operacional en materia de certificación de aeródromos y seguridad operacional, e inspecciones de seguridad de vuelo;
- instrucción en el país en materia de transporte de mercancías peligrosas por vía aérea y mantenimiento de aeronaves; y
- continuación de la asistencia para la elaboración de legislación básica de aviación civil para un grupo de Estados.

Región Asia y Pacífico (APAC)

- continuación de la asistencia a 24 Estados y a las Regiones Administrativas Especiales (RAE) en materia de supervisión de la seguridad operacional a través de tres Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) regionales y proyectos por países, que incluyen asistencia técnica a Estados miembros para la resolución de problemas significativos de seguridad operacional, deficiencias identificadas mediante el USOAP y otras cuestiones relacionadas con la seguridad operacional;

- continuación de la asistencia a 16 Estados y las RAE en materia de medicina aeronáutica, a través de los CAPSCA que procuran mitigar los riesgos derivados de emergencias de salud pública que afectan al sector de la aviación civil, por medio de seminarios e instrucción en el trabajo para planificar la preparación en caso de pandemia y evaluaciones de aeropuertos sobre el tema;
- asistencia a 11 Estados y las RAE para mejorar los procedimientos de vuelo (FPP) mediante la preparación de documentos y cursos de instrucción;
- asesoramiento técnico y operacional respecto a la reconversión y el remplazo de sistemas CNS para la administración de un aeropuerto;
- refuerzo de la capacidad de supervisión de la seguridad operacional en los ámbitos de aeródromos, seguridad de vuelo y servicios de navegación aérea para una administración de aviación civil;
- revisión de reglamentos y procedimientos de la DGCA para las direcciones de aeropuertos, navegación aérea, aeronavegabilidad y operaciones en un Estado;
- instrucción en cursos relacionados con la seguridad operacional (GNSS, control y aproximación radar, SMS, inspectores de ingeniería de supervisión de la seguridad operacional) por medio del Programa de instrucción para países en desarrollo;
- realización de estudios sobre CNS/ATM y mantenimiento de aeronaves para un Estado;
- adquisición de vehículos de extinción de incendios para tres aeropuertos;
- adquisición de un sistema de radar primario y secundario, tres Doppler VOR/DME y dos ILS/DME para un Estado; y
- adquisición de varios sistemas de pistas y navegación aérea para la administración de un aeropuerto.

Región del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

- continuación de la asistencia a siete Estados para el fortalecimiento y la modernización de sus autoridades de aviación civil;
- evaluación de la administración de aviación civil de un Estado;
- establecimiento de una junta de investigación de accidentes independiente dentro de la autoridad de aviación civil de un Estado recientemente establecida;
- asistencia a tres Estados por medio de la contratación de expertos internacionales y profesionales nacionales a fin de mantener la capacidad y el nivel necesarios para la supervisión de la seguridad operacional;
- asistencia en la implantación de los SMS y SSP en dos Estados;
- preparación del plan general para un aeropuerto;

- evaluación de los servicios de navegación aérea de un Estado;
- mejoramiento de los servicios de tránsito aéreo para la implantación de un sistema ATM en un Estado;
- asistencia en el análisis e identificación de obstáculos y peligros para la navegación aérea en dos aeropuertos internacionales;
- adquisición de equipos tales como pasarelas telescópicas, repuestos para sistemas de manipulación del equipaje y provisión de apoyo técnico y mantenimiento;
- adquisición de un sistema de radar primario para un Estado;
- construcción de tanques de agua y combustible para responder al aumento de las operaciones en un aeropuerto internacional;
- continuación de la asistencia en la armonización de los reglamentos latinoamericanos (LAR) y los procedimientos conexos para 12 Estados;
- gestión de reuniones regionales de expertos técnicos;
- gestión de actividades de supervisión y certificación multinacionales, programas de instrucción de 12 Estados y apoyo técnico en disciplinas relacionadas con la seguridad operacional;
- continuación de la gestión, en nombre de 14 Estados miembros, de una terminal de apertura muy pequeña (VSAT) y administración del segmento satélite en apoyo de servicios de telecomunicaciones aeronáuticas dentro de la Región;
- elaboración de planes de acción dirigidos a implantar la PBN en ruta (RNAV 5); áreas terminales y aproximación; gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM); mejoramientos de la capacidad CNS; interconexión de ATM automatizada en centros de control de área; e interconexión de sistemas de tratamiento de mensajes ATS (AMHS), con la participación de 9 Estados; y
- asistencia al equipo de rescate de una misión de las Naciones Unidas.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

- elaboración continua de normas, procedimientos y programas de largo plazo para los Estados en materia de seguridad operacional para gestión, supervisión de la seguridad de vuelo, operaciones y mantenimiento de instalaciones y servicios aeroportuarios;
- fortalecimiento y modernización de las administraciones de aviación civil de dos Estados;
- asistencia en la implantación de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación en el Oriente Medio;
- examen del informe de una misión de recolección de datos para la reestructuración del espacio aéreo de un Estado y la reconversión de sus diferentes redes de telecomunicaciones;

- realización de un estudio aeronáutico sobre superficies limitadoras de obstáculos para la preparación de áreas de protección en las cercanías de un aeropuerto; y
- cursos de instrucción sobre una amplia variedad de temas relacionados con la seguridad operacional para los Estados del Golfo.

2.5.2. Seguridad de la aviación

Objetivo estratégico B

En 2011, la OACI se concentró en fomentar la aplicación de la Declaración sobre seguridad de la aviación de la Asamblea de la OACI mediante iniciativas de políticas para reforzar el marco mundial de seguridad de la aviación, auditorías para determinar los problemas de seguridad de la aviación en los Estados miembros y una estrategia perfeccionada de asistencia y creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación.

Progreso regional en la aplicación de la Declaración sobre seguridad de la aviación de la OACI

Con objeto de intensificar la cooperación entre los Estados y facilitar la aplicación de la Declaración sobre seguridad de la aviación adoptada por el 37º período de sesiones de la Asamblea, la OACI planificó una serie de conferencias regionales sobre seguridad de la aviación en todas las regiones del mundo. Las conferencias de 2011, celebradas sucesivamente en Nueva Delhi, Dakar y Moscú, concluyeron con la adopción de declaraciones conjuntas sobre el fortalecimiento de la seguridad de la aviación dentro de las respectivas regiones. Los participantes informaron sobre diversas medidas encaminadas a fortalecer la seguridad de la aviación de conformidad con la mencionada declaración y participaron activamente en mesas redondas en que se analizaron problemas conexos. Las reuniones destacaron las posibilidades de colaboración futura para tratar los problemas de seguridad de la aviación. Si bien se tuvieron en cuenta las diferencias regionales, las conferencias AVSEC permitieron alcanzar un consenso respecto a prioridades críticas de seguridad de la aviación y cuestiones que se examinarán en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación, de alcance mundial, en septiembre de 2012.

Fortalecimiento y armonización de los métodos relativos a la seguridad de la aviación

Una amplia gama de novedades en la esfera de la reglamentación contribuyó al fortalecimiento del marco de la seguridad de la aviación y la armonización de los métodos relativos a la seguridad de la aviación por los Estados, la OACI y otras partes interesadas, como se indica a continuación.

La Enmienda 12 del Anexo 17 — *Seguridad*, con aplicación a partir de julio, abarcaba nuevas y reforzadas disposiciones sobre seguridad de la aviación, incluidas medidas más severas relativas a la seguridad de la carga aérea y el requisito de aplicar la inspección y otros controles de seguridad a categorías de personas que no sean los pasajeros. En la enmienda se destaca la necesidad de que los Estados apliquen medidas de seguridad según un método basado en los riesgos.

Durante su 22^a reunión, celebrada en Montreal en marzo, el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación examinó la manera de mejorar el marco mundial de las políticas relativas a la seguridad de la aviación, a la luz de la amenaza continua para la aviación civil, y estableció nuevos grupos de trabajo para examinar la seguridad de la carga aérea y la cuestión de la inspección obligatoria del personal.

Con objeto de facilitar y mejorar la aplicación, por los Estados, de las disposiciones del Anexo 17, incluidas las que se introducían con la Enmienda 12, se distribuyó una edición revisada del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc. 8973, distribución limitada), cuyo título anterior era *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita*. La octava edición reúne en un solo documento completo los cinco volúmenes de la edición anterior, mejorando así su utilización y eficacia. Entre otras cosas, proporciona a las autoridades de seguridad de la aviación mejor orientación sobre seguridad de la cadena de suministro de la carga, factores humanos y arreglos relativos al control de seguridad único.

A la luz de la amenaza cambiante y la necesidad de que los Estados apliquen medidas basadas en la evaluación de riesgos, la OACI inició la elaboración de un nuevo instrumento de evaluación de riesgos conocido bajo el nombre de Estado del contexto de riesgo. El documento en evolución proporcionará a los Estados una descripción más precisa de la amenaza y el entorno de riesgo, así como un método para preparar sus propias evaluaciones nacionales de riesgos.

A raíz de las inquietudes formuladas por los Estados respecto a la norma del Anexo 17 en que se exige la inspección de personas que no sean los pasajeros, un grupo de trabajo del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación convino en junio en enmiendas distintas que el grupo examinará en 2012. A este respecto, se elaboró una definición de las zonas vulnerables de un aeropuerto que exigen dicha inspección, así como textos de orientación para aplicar las medidas correspondientes.

La OACI y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) intensificaron su cooperación para hacer frente a las amenazas a la seguridad de la carga aérea en el mundo y mejorar la facilitación para la carga. En junio, ambas organizaciones concertaron un Memorando de acuerdo para armonizar la elaboración de políticas, normas y textos de orientación de la OACI y la OMA relativos a la seguridad de la carga aérea, teniendo en cuenta las aportaciones de socios tales como la *Global Express Association* (GEA), la Unión Postal Universal (UPU) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

Como parte de las medidas encaminadas a mejorar la orientación a los Estados sobre el reforzamiento de la seguridad de la carga, la OACI inició la elaboración de un concepto de carga de elevado riesgo. Se instó también a los Estados a elaborar programas de seguridad de la cadena de suministro en que se estableciera una distinción entre carga de elevado riesgo y envíos tradicionales e implantar métodos apropiados de inspección de la carga de elevado riesgo.

La OACI asumió un papel de liderazgo en la elaboración de especificaciones para un futuro puesto de inspección de pasajeros y procedimientos perfeccionados que permitirán lograr los objetivos de seguridad de la aviación reduciendo al mínimo las repercusiones en las operaciones. En colaboración con el Grupo técnico asesor de la próxima generación de procesos de inspección (TAG/NGen), recientemente creado, la Secretaría está coordinando las medidas mundiales para definir conceptos relativos a los puestos de inspección del futuro en colaboración con los socios estatales y de la industria. El TAG/NGen se reunió por primera vez en París en diciembre.

Un grupo de estudio se reunió en diciembre para examinar la orientación sobre la implantación armonizada de tecnologías de inspección para la detección de explosivos en líquidos, aerosoles y geles (LAG). Elaboró principios generales para asegurar un método armonizado respecto a los LAG y recomendó que se elaborara una lista de requisitos mínimos mutuamente reconocidos de inspección para los LAG, que sería mantenida por los Estados y las partes interesadas de la industria.

El número de miembros de la red de puntos de contacto (PoC) AVSEC pasó de un total de 172 en 2010 a 183 Estados y dos RAE. En junio se sometió a prueba el sistema de la red de comunicaciones utilizada para transmitir información sobre amenazas inminentes, así como orientación sobre contramedidas, confirmándose su eficiencia y eficacia.

La OACI lanzó una plataforma basada en la web llamada AVSECPaedia para alentar a los Estados a que intercambien información confidencial sobre tecnologías y técnicas de inspección; está en curso la preparación de una versión perfeccionada de AVSECPaedia dotada de una mejor función de búsqueda y una interfaz de fácil utilización.

Programa de facilitación

El Consejo adoptó la Enmienda 22 del Anexo 9 — *Facilitación*, que contiene normas y métodos recomendados (SARPS) sobre reglamentos de control fronterizo en materia de aduanas, inmigración, sanidad y cuarentena. En la enmienda se tienen en cuenta las dificultades relacionadas con la facilitación, experimentadas por los Estados, así como las de la industria de transporte aéreo y los viajeros por vía aérea. En la misma se refuerzan también los SARPS relativos a los programas de información anticipada sobre los pasajeros (API), obligando a los Estados a que apliquen normas internacionales que garanticen la uniformidad

mundial en el intercambio de datos sobre pasajeros. En abril, una versión revisada de las directrices sobre API, elaborada en colaboración con la OMA y la IATA, se introdujo en el sitio web público de la OACI accesible en <http://www.icao.int/Security/FAL/Pages/Publications.aspx>.

En la Enmienda 22 se recomiendan también medidas que los Estados deberían adoptar para asistir a los viajeros por vía aérea cuyos vuelos son interrumpidos como resultado de situaciones de fuerza mayor. El Consejo también adoptó una amplia revisión de las disposiciones del Anexo 9 relativas a la sanidad, encaminadas a asistir a los Estados a prepararse para los brotes de enfermedades transmisibles (tales como H1N1, SRAS y gripe aviaria) que plantean riesgos de salud pública o emergencias de salud pública de alcance internacional. Por último, con objeto de que las autoridades aduaneras y el sector comercial puedan adaptarse al nuevo entorno de seguridad para la carga, a raíz de los acontecimientos de septiembre de 2011, en la Enmienda 22 figuran nuevas disposiciones destinadas a armonizar los procedimientos conexos de facilitación y seguridad y las prácticas adoptadas por los Estados y los organismos de reglamentación, tales como la OMA.

Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM)

A finales de año, únicamente seis Estados miembros no habían emitido pasaportes de lectura mecánica (PLM) de conformidad con el Anexo 9. Algunos de ellos habían iniciado proyectos que les permitirían emitir PLM en el futuro próximo. (El 1 abril de 2010 era la fecha límite para expedir PLM que se ajustaran a las disposiciones de la OACI). Además, la OACI ofreció su asistencia a cinco Estados que habían emitido PLM que no satisfacían plenamente las especificaciones contenidas en la publicación *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc. 9303).

Actualmente, 93 Estados miembros emiten pasaportes electrónicos y otros 21 anunciaron planes para hacerlo en un plazo de dos años. Como parte de su procedimiento de gestión fronteriza, 56 Estados utilizan datos biométricos.

En diciembre se inició un proyecto de asistencia de tres años para las Américas, organizado con el Comité interamericano contra el terrorismo (CICTE) de la Organización de Estados Americanos (OEA). Dicho proyecto abarca varios seminarios prácticos subregionales, evaluaciones de brechas, misiones de elaboración de proyectos y evaluaciones de resultados de proyectos.

Se prestó asistencia a 24 Estados y organizaciones internacionales para la implantación de DVLM. Entre las principales actividades de creación de capacidades figuran las siguientes:

- proyecto de asistencia para México (coordinado con el Programa de cooperación técnica de la OACI) para analizar el mecanismo de emisión de pasaportes de México y verificar su conformidad con el Doc. 9303;

- asistencia a Uzbekistán, en cooperación con la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), en materia de implantación de un proyecto de pasaportes-e; y
- asistencia a Nepal a fin de verificar la conformidad de sus PLM con el Doc. 9303.

En coordinación con el Programa de cooperación técnica, el programa DVLM asistió a Ecuador, Lesotho, México y la Oficina de Laissez-Passer de las Naciones Unidas para implantar nuevos proyectos de creación de capacidades.

En septiembre se celebró en Montreal el séptimo simposio y exposición sobre los documentos de viaje de lectura mecánica de la OACI, los datos biométricos y las normas de seguridad, que se concentró en la función de los DVLM y los controles fronterizos para la lucha contra el terrorismo y los crímenes transfronterizos y su prevención. Constituyó una preocupación importante para numerosos participantes la falta de recursos en varios Estados para satisfacer los requisitos de la OACI relativos a los DVLM y establecer sistemas eficaces de gestión de la identidad.

Se celebraron en Qatar y Singapur seminarios regionales sobre DVLM, datos biométricos y seguridad fronteriza. Además de la promoción de las mejores prácticas para los procedimientos conexos, dichos seminarios destacaron la importancia del Programa DVLM para las medidas actuales de prevención de los movimientos transfronterizos de terroristas y otros elementos criminales.

Programa de Directorio de claves públicas

Cinco nuevos participantes — Bulgaria, Hungría, Luxemburgo, Noruega y Suecia — se adhirieron al Directorio de claves públicas (DCP) durante el año, con lo que el número de participantes alcanzó un total de 30 Estados y territorios. Creado en 2007 para simplificar y modernizar el intercambio de información sobre pasaportes-e, el DCP constituye un régimen de cooperación común para la seguridad de los pasaportes, al alcance de todos los Estados miembros. Como medio para detectar la alteración de pasaportes o su imitación fraudulenta o el uso de pasaportes robados por impostores, constituye una posible medida de seguridad sumamente eficaz. Habiendo observado la diferencia entre el número de Estados que emiten pasaportes-e y el de participantes en el DCP, la junta de este último destacó que la emisión de pasaportes-e y la participación en el DCP deben correr parejas, como se recomienda en el Anexo 9.

La OACI renegoció el contrato con Netrust, operador del DCP. En virtud del nuevo contrato, la tarifa de este último se reducirá cuando el DCP cuente con 31 participantes activos.

Se realizaron dos seminarios prácticos durante simposios DVLM para fomentar la participación en el DCP, destacándose la importancia de la adhesión de los Estados, lo que reforzará la seguridad y fiabilidad de los pasaportes-e de cada Estado.

Implantación del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación

El Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), creado en 2002, sigue siendo un elemento clave de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación. El segundo ciclo de auditorías del USAP, iniciado en enero de 2008, se concentra en determinar los problemas de seguridad de la aviación en los Estados miembros de la OACI, formulándose recomendaciones para su solución y proporcionando asistencia *in situ*.

Los equipos de la OACI llevaron a cabo 35 auditorías en 2011, con lo que el número total de auditorías del segundo ciclo alcanzó 129 (que incluye 128 Estados miembros y una RAE). Dicho ciclo debería concluir a finales de 2013. En la Figura 5 se indican los resultados globales de las auditorías en relación con la aplicación de los elementos críticos de un sistema de supervisión de la seguridad de la aviación. Respecto al futuro, se creó un grupo de estudio de la Secretaría para formular propuestas sobre la evolución del USAP después del actual ciclo de auditorías, o sea, a partir de 2013.

Además de las auditorías, se dictó en Montreal un curso de instrucción y certificación para auditores USAP. Los auditores USAP actuaron también como observadores durante un curso de instrucción sobre la carga para inspectores de seguridad de la aviación de la Unión Europea y durante una inspección de la Comisión Europea. Además, participaron en dos misiones de asistencia en materia de seguridad de la aviación.

Durante el año, se determinó la existencia de ocho problemas significativos de seguridad de la aviación (SSeC) en relación con cinco Estados, durante auditorías USAP en el marco del mecanismo aprobado por el Consejo en febrero de 2010. Se han resuelto posteriormente cinco de ellos, como lo han confirmado misiones de validación USAP.

Los Estados miembros y las organizaciones regionales siguieron proporcionando apoyo valioso a la OACI mediante la adscripción de auditores USAP a corto o largo plazo. Fueron objeto de adscripción a largo plazo cuatro expertos de Canadá, Estados Unidos, Francia y Suiza. Además, el elenco del USAP comprende a expertos de 63 Estados miembros y dos organizaciones regionales que actúan como miembros de equipos de auditoría del USAP con adscripción a corto plazo.

Asistencia y cooperación internacionales

Considerando su mandato de dirigir y apoyar las medidas mundiales encaminadas a establecer regímenes y sistemas de supervisión de la seguridad de la aviación civil, la OACI siguió estableciendo asociaciones con Estados, organizaciones, la industria y otras partes interesadas con miras a mejorar la coordinación de las medidas de asistencia en el mundo entero. La Organización propor-

cionó también a los Estados miembros que lo necesitaban asistencia y orientación, así como cursos de instrucción y seminarios prácticos sobre seguridad de la aviación normalizados y adaptados.

En el marco de su Programa de apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD-SEC), la OACI llevó a la práctica, en todos los sectores de la Organización, una nueva estrategia en que se prevé un método más uniforme y coordinado para las actividades de asistencia y creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación. En virtud de dicho enfoque, se toman medidas para asegurarse de que las actividades ISD-SEC abarcan proyectos del Programa de cooperación técnica. Se prepararon e iniciaron planes de mejoras amplias para Estados miembros en el caso de cinco Estados y una organización regional. En dichos planes se describe la asociación entre el Estado miembro o región y la OACI, y se asegura que los recursos se atribuyen debidamente y se utilizan para lograr los objetivos convenidos. Se prepararon dos planes de mejoras a raíz del examen de las necesidades de los Estados en materia de seguridad de la aviación.

A nivel regional, las actividades abarcaron la participación en reuniones de organismos regionales, tales como el Grupo regional sobre seguridad de la aviación y facilitación de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (AVSEC/FAL/RG) y la OACI, que establece prioridades para normalizar las prácticas de seguridad de la aviación en toda la región y mejorar las medidas de creación de capacidades. Además, se organizaron, para 27 Estados de las Regiones Norteamérica, Caribe y Sudamérica, programas de instrucción regional con asistencia financiera de Estados donantes. Se prevé que dichos programas de instrucción continúen hasta finales de 2013.

Instrucción en seguridad de la aviación

Siguió siendo un elemento importante del programa ISD-SEC la elaboración de material didáctico en seguridad de la aviación y la supervisión de una red de centros de instrucción afiliados a la OACI. En octubre, una reunión del Grupo de trabajo sobre instrucción en seguridad de la aviación, de la OACI, analizó la preparación de material didáctico sobre factores humanos y seguridad de la carga aérea, así como la actualización de los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) existentes. Están actualmente a la venta siete ASTP: básico, carga, gestión de crisis, ejercicio, instructores, gestión e inspectores nacionales.

Se añadieron a la red mundial de 23 ASTC supervisados y aprobados por la OACI tres nuevos centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) situados en Doncaster (Reino Unido), México, D.F. y Nueva Delhi. Entre otras actividades, dichos centros organizaron 25 cursos y seminarios prácticos patrocinados por la OACI para 495 especialistas en seguridad de la aviación. Se certificó a otros 33 instructores de todas las regiones en respuesta

a la demanda creciente de instrucción en seguridad de la aviación, con lo que el número total de instructores certificados ascendió a 211.

La OACI siguió apoyando el curso de gestión profesional (PMC) ofrecido por la Universidad Concordia de Montreal, un programa basado principalmente en la web, que proporciona nuevas aptitudes de gestión al personal de gestión de la seguridad de la aviación. A finales de año, 384 participantes procedentes de 81 Estados habían obtenido el certificado PMC, en comparación con 317 participantes procedentes de 75 Estados en 2010.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

Se contó con 17 proyectos de cooperación técnica y cuatro proyectos regionales activos que permitieron a administraciones de aviación civil y aeropuertos internacionales mejorar sus sistemas de seguridad de la aviación. Entre los principales logros durante el período figuran los siguientes:

Región Asia y Pacífico (APAC)

- asistencia continua a 24 Estados y regiones administrativas en la esfera de la seguridad de la aviación mediante el programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP) regional, incluida asistencia técnica a Estados miembros y administraciones para corregir deficiencias y otras constataciones relacionadas con la seguridad de la aviación determinadas mediante el USAP; y
- revisión de los reglamentos y procedimientos de la Dirección General de Aviación Civil para una dirección de operaciones y seguridad de la aviación en un Estado.

Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

- realización de un seminario internacional sobre facilitación, con participación de 18 Estados;
- realización de un seminario internacional sobre la planificación respecto a acontecimientos importantes que afecten a la aviación civil, con participación de 14 Estados;
- realización de un seminario internacional sobre planificación, promoción y gestión de infraestructuras para la carga en los aeropuertos, con participación de 13 Estados;
- asesoramiento en aspectos de los DVLM-e y plan de acción para implantar procedimientos fronterizos electrónicos y pasaportes-e en dos Estados; y
- adquisición de sistemas y equipo de seguridad, tales como televisión en circuito cerrado y detectores mediante rayos X, en dos Estados.

2.5.3. Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

Objetivo estratégico C

Protección del medio ambiente

Una parte importante de la labor de la OACI relativa al medio ambiente se concentró en medidas solicitadas por el 37° período de sesiones de la Asamblea, incluida la organización de una conferencia internacional sobre biocombustibles sostenibles, la instrucción para planes de acción de los Estados y adelantos en el programa de trabajo del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP). También revistieron importancia la elaboración de nuevos instrumentos ambientales, una mejor cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas, diversas iniciativas relacionadas con el cambio climático y actividades de divulgación.

Medidas solicitadas por el 37° período de sesiones de la Asamblea de la OACI

Planes de acción de los Estados sobre actividades de reducción de las emisiones de CO₂

La OACI ha elaborado textos de orientación y una interfaz Web para apoyar a los Estados miembros en la preparación de planes de acción para determinar las medidas más apropiadas para reducir las emisiones de CO₂ producidas por la aviación internacional y asistirlos en su aplicación. Los planes de acción permitirán a la OACI evaluar el progreso realizado por los Estados respecto al logro de las metas mundiales a las que se aspira en el sector y responder a necesidades concretas señaladas por los Estados, proporcionándoles asistencia técnica y financiera. En colaboración con sus Oficinas regionales, la OACI organizó durante el año seminarios prácticos regionales sobre planes de acción de los Estados en Bangkok, Dubai, México, D.F., Montreal, Nairobi y París. Asistieron a dichos seminarios más de 200 funcionarios procedentes de 81 Estados que representan el 92,4% de las toneladas-kilómetros de pago mundiales. Hasta la fecha, 81 coordinadores han recibido instrucción.

Combustibles alternativos sostenibles para la aviación

La OACI siguió fomentando activamente la formulación de marcos de reglamentación y financieros para asegurar la disponibilidad de combustibles alternativos sostenibles para la aviación de manera oportuna y en cantidades suficientes. Aprovechando el éxito del seminario y conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos de 2009, de la OACI, la Organización organizó un seminario práctico sobre combustibles alternativos

sostenibles para la aviación (SUSTAF). Más de 230 participantes intercambiaron puntos de vista e información relativa a las actividades emprendidas a escala mundial sobre combustibles alternativos sostenibles para la aviación. Las deliberaciones se centraron en la armonización mundial de los métodos de análisis del ciclo de vida, criterios de sostenibilidad y marcos jurídicos y de reglamentación en relación con la disponibilidad de los combustibles.

Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación

El CAEP siguió avanzando hacia la finalización del programa de trabajo de su novena reunión (CAEP/9), encaminado a seguir elaborando medidas técnicas destinadas a reducir y limitar las repercusiones ambientales de la aviación.

Enmiendas del Anexo 16, Volúmenes I y II.

En su 186^a período de sesiones, la Comisión de Aeronavegación (ANC) examinó dos enmiendas del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volúmenes I y II, así como las observaciones de los Estados al respecto. Las enmiendas técnicas al Volumen I estaban encaminadas a actualizar y mejorar los procedimientos de certificación y las del Volumen II abarcaban, entre una amplia gama de actualizaciones técnicas, una nueva norma relativa a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x). El Consejo aprobó ambas enmiendas durante su 192^o período de sesiones, con efecto a partir del 17 de noviembre de 2011.

Emisiones de las aeronaves

La elaboración de una norma relativa a la certificación CO₂ de las aeronaves constituye una de las tareas más exigentes en el programa de trabajo de CAEP/9. El grupo especial CO₂ (CO₂TG), en el marco del grupo técnico de trabajo sobre emisiones, se ha concentrado en elaborar un requisito de certificación que estaría apoyado por la labor sobre sistemas métricos, procedimientos y aplicabilidad e implantación. Los análisis dieron lugar a la elaboración de diversas opciones de sistemas métricos, así como la introducción de un conjunto de datos comunes (CDS) procedentes de los fabricantes. El CO₂TG está preparando la selección de un sistema métrico único antes de dirigir su atención al procedimiento de reglamentación. El CO₂TG ha efectuado numerosos análisis técnicos y sigue trabajando para la definición técnica de una norma CO₂ en 2013.

Ruido de las aeronaves

El CAEP siguió examinando opciones para limitar o reducir el número de personas expuestas a un ruido sig-

nificativo de las aeronaves, concentrándose en opciones técnicas. El grupo técnico de trabajo sobre el ruido, en colaboración con los grupos de trabajo sobre establecimiento de modelos del CAEP, sigue evaluando futuras opciones sobre normas severas respecto al ruido. La evaluación se presentará al grupo directivo del CAEP de 2012 para que la examine. En el marco de una revisión por un grupo de expertos independientes, se inició un análisis de las tecnologías más modernas de reducción del ruido. En 2012 se presentará al grupo técnico de trabajo un informe al respecto.

Instrumentos ambientales

Calculadora de reuniones ecológicas de la OACI

En el Día mundial del medio ambiente de 2007, el Secretario General de las Naciones Unidas, Ban Ki-moon, invitó públicamente al sistema de las Naciones Unidas a alcanzar la neutralidad climática, así como un carácter más sostenible. En dicha iniciativa de neutralidad climática se pide a todas las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas que reduzcan sus propias emisiones de gases de efecto invernadero, en la medida de lo posible, y hacer que sus operaciones sean más ecológicas. La calculadora de reuniones ecológicas de la OACI (IGMC) asiste a las Naciones Unidas y otras organizaciones para la gestión de sus emisiones de carbono procedentes de los viajes oficiales efectuados para participar en reuniones internacionales. El instrumento calcula el emplazamiento óptimo de una reunión teniendo en cuenta las emisiones de CO₂ producidas por los viajes por vía aérea, basándose en el número de participantes y su ciudad de origen. Aunque numerosos factores pueden afectar a la selección del lugar de una reunión, la calculadora facilita el procedimiento de planificación y la toma de decisiones para las organizaciones que celebran reuniones internacionales. Además, con miras a reducir sus emisiones de CO₂ producidas por los viajes por vía aérea, les permite aplicar un procedimiento de planificación respetuoso con el medio ambiente.

Instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible

Las mejoras operacionales pueden contribuir significativamente a reducir el consumo de combustible de aviación. Hasta ahora, sin embargo, no se contaba con ningún instrumento para asistir a los Estados que carecen de un medio automatizado para estimar, establecer modelos o notificar dichas ventajas de manera armonizada. Esta situación ha cambiado con la creación del instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET) que permite establecer la diferencia en el rendimiento de las trayectorias de vuelo basándose en el consumo de combustible antes y después

de la implantación de mejoras operacionales a nivel local, regional o mundial. El instrumento permitirá a los Estados estimar de manera uniforme las economías de combustible y notificar a la autoridad nacional competente y a la OACI al respecto. Permitirá también que se modernice y actualice la infraestructura de los servicios de navegación aérea de un Estado, lo que contribuirá a la reducción de emisiones.

Cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas

La labor de la OACI en la esfera de la protección del medio ambiente, en particular las actividades relativas al cambio climático, supone la cooperación con varios otros organismos de las Naciones Unidas, en particular la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y sus grupos de trabajo. En 2011, la OACI participó en las siguientes reuniones de las Naciones Unidas:

- Grupo intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), 11º período de sesiones del grupo de trabajo III, Abu Dhabi 5ª reunión de la base de datos sobre emisiones (EFDB) del IPCC, Mumbai.
- Comité de transición sobre el diseño de un fondo verde sobre el clima (GCF), México, D.F.
- Grupo de gestión temática (IMG), 5ª reunión sobre una gestión sostenible, Roma.
- Grupo de gestión ambiental (EMG) de las Naciones Unidas, 17ª reunión, Nueva York.
- Comité Ejecutivo sobre asuntos económicos y sociales (ECESA) y reunión de directivos, Ginebra.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (UNCSD), segunda reunión entre períodos de sesiones, Nueva York.
- Conferencia sobre el cambio climático del CMNUCC, Bonn.
- Conferencia sobre el cambio climático del CMNUCC, Ciudad de Panamá.
- Conferencia sobre el cambio climático del CMNUCC, Durban, incluida la 17ª Conferencia de las Partes (COP17).

Durante la conferencia COP17, la OACI presentó un informe al Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT), así como una declaración en que se describía la evolución reciente respecto a la aviación internacional y el cambio climático. Además, la OACI y la Organización Marítima Internacional (OMI) dieron a conocer las iniciativas ambientales relacionadas con el transporte bajo el tema de «Emisiones del transporte internacional: Medidas mundiales para industrias mundiales». En la presentación de la OACI se destacaba la aplicación de medidas concretas para lograr las metas mundiales a las que se aspira, adoptadas por el 37º perío-

do de sesiones de la Asamblea. La OACI participó también en dos reuniones paralelas: la del sistema de las Naciones Unidas, sobre medidas de reducción, y la del Fondo Monetario Internacional (FMI), sobre aspectos financieros relacionados con el clima.

Inventario del carbono e iniciativa de neutralidad climática de la OACI

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 y estimó que la huella de carbono de la Secretaría correspondiente a 2010, utilizando el calculador de emisiones de gases de efecto invernadero del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), así como su propia calculadora de emisiones de CO₂. Se calculó que la huella total de carbono de la OACI en 2011 era de unas 6.080 toneladas de CO₂, representando los viajes por vía aérea del personal el 40% y la energía y electricidad 60%, la mayor parte de las emisiones de CO₂. La OACI participó también en las reuniones del Grupo de gestión temática (IMG) de las Naciones Unidas sobre gestión de la sostenibilidad y siguió apoyando a los miembros de este grupo pertenecientes a la Organización de las Naciones Unidas a fin de elaborar instrumentos y directrices para la preparación de inventarios de las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por la aviación.

Actividades de divulgación y sensibilización pública

Dos ediciones (tercera y sexta) de la *Revista de la OACI* comprendían el tema del medio ambiente con reseñas, comentarios y noticias procedentes de todo el sector aeronáutico. A raíz del seminario SUSTAF, se publicó un informe sobre el progreso realizado por el sector de biocombustibles de aviación. La OACI presentó un dinámico mensaje en la reunión COP17, destacando la contribución de la aviación en todos los aspectos económicos, ambientales y sociales del desarrollo sostenible. La Organización participó también en numerosas presentaciones, sesiones de información y actividades de divulgación en todo el mundo, utilizando una variedad de banderolas, folletos, informes, prospectos y presentaciones multimedia. Entre las mencionadas reuniones figuran las siguientes:

- Simposio sobre reducción del ruido y las emisiones de las aeronaves (ANERS) 3AF/AIAA de la *Association Aéronautique et Astronautique de France* (3AF) y el *American Institute of Aeronautics and Astronautics* (AIAA), Marsella.
- Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), 11ª reunión del Comité de transporte aéreo, Nairobi.
- Seminario sobre aviación sostenible del Grupo de acción sobre transporte aéreo (ATAG), Río de Janeiro.

- Conferencia de derecho aeronáutico, Bucarest.
- Reunión general de la iniciativa comercial sobre combustibles alternativos de aviación (CAAFI), Washington, D.C.
- Cumbre *Eye on Earth Summit*, Abu Dhabi.
- Reunión de expertos del G20, Washington, D.C.
- *Green Aviation Research and Development Network (GARDN) Fly Green — Making our Dreams a Reality*, Ottawa.
- Conferencia de síntesis, *Sustainable Way for Alternative Fuels and Energy in Aviation (SWAFEA)*, Toulouse

Apoyo voluntario a la labor ambiental de la OACI

Francia e Italia mantuvieron su apoyo a la labor ambiental de la OACI adscribiendo a un funcionario asociado para el medio ambiente y a un funcionario profesional subalterno, respectivamente. Noruega y Chile contribuyeron también de manera voluntaria al programa ambiental.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

Se contaba con 19 proyectos nacionales y cuatro proyectos regionales activos de cooperación técnica, relacionados con la protección del medio ambiente.

Región Asia y Pacífico (APAC)

- realización de un estudio sobre operaciones con dos aeropuertos en el área metropolitana de un Estado; y
- elaboración de un pronóstico de tráfico aéreo para la región de la capital de un Estado.

Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

- establecimiento de un equipo y contratación de 12 expertos para elaborar un plan general y un plan de actividades para un aeropuerto;
- adquisición de un deflector de chorro de reactores; y
- apoyo a un Estado para ampliar aeropuertos y consolidar la ciudad como centro importante de transporte aéreo internacional.

Desarrollo sostenible del transporte aéreo

En 2011, la Organización amplió sus esfuerzos encaminados a crear un entorno favorable de reglamentación mundial para el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional. Fomentando el diálogo entre los Estados miembros y proporcionando innovadores instrumen-

tos de datos en línea, la OACI facilitó la conclusión de acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos, ofreciendo al mismo tiempo orientación práctica para la adopción y aplicación de políticas y prácticas encaminadas a mejorar el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional. Los Estados miembros y la comunidad aeronáutica mundial acogieron positivamente las innovaciones que se describen a continuación.

Meteorología

La OACI supervisó una prueba de asesoramiento SIGMET este año en la región AFI y partes de la región Asia/Pacífico. Esas actividades tenían por objetivo resolver dificultades experimentadas desde hace mucho tiempo por numerosos Estados en la emisión y difusión de SIGMET.

En una reunión celebrada en marzo de 2011, el Grupo de operaciones del Sistema mundial de pronósticos de área (WAFSOPSG) convino en que ciertas presentaciones de pronósticos de nubes pasaran de la categoría de pruebas a la categoría operacional a partir de noviembre de 2013 para su utilización en la planificación previa al vuelo. Se perfeccionó también la radiodifusión del sistema de distribución por satélite (SADIS) mejorando la disponibilidad de pronósticos con datos reticulados del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) relativos a engelamiento, turbulencia y nubes cumulonimbus en el servicio del protocolo de transferencia de ficheros (FTP) SADIS basado en la web. Estos pronósticos facilitarán en gran medida la planificación previa al vuelo de los operadores.

Se llevaron a cabo asimismo mejoras en la calidad de la información MET actualizando la orientación sobre sistemas de gestión de la calidad (QMS) correspondientes. Se elevó a la categoría de norma, que fue adoptada por el Consejo en 2011, surtiendo efecto a partir de noviembre de 2012, el método recomendado relativo al establecimiento e implantación de sistemas QMS para el servicio meteorológico aeronáutico. Numerosos Estados han emprendido dicho ejercicio, obteniendo algunos de ellos la certificación ISO 2000:2008.

Espectro de frecuencias aeronáuticas

Las disposiciones internacionales relativas a la gestión del espectro se actualizan durante las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones (CMR), celebradas cada cuatro años. Las funciones aeronáuticas de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) son críticas para la seguridad operacional de las aeronaves en vuelo y exigen un acceso sin interferencias a una porción importante del espectro de radiofrecuencias disponible. El Consejo aprobó en junio las actualizaciones a la postura de la OACI para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2012 (CMR-12). La OACI siguió elaborando material de apoyo para el procedimiento CMR y realizó en París y

Dakar seminarios sobre el espectro de frecuencias. Se fomentó y defendió la postura de la OACI en diversas reuniones preparatorias de la CMR organizadas por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y organizaciones regionales de telecomunicaciones.

Gestión de la información aeronáutica

La Organización elaboró un plan para la transición del código alfanumérico tradicional hacia futuros métodos de gestión de la información a escala del sistema (SWIM).

Además de los SARPS vigentes y el plan de transición a la gestión de la información aeronáutica (AIM), todas las regiones de la OACI prepararon un plan de transición de AIS a AIM cuya implantación está en curso.

Novedades en materia de políticas sobre transporte aéreo

La liberalización de la reglamentación relativa al transporte aéreo internacional siguió evolucionando a nivel bilateral y regional. Diversos Estados concertaron nuevos acuerdos bilaterales de servicios aéreos y acuerdos de «cielos abiertos», generalmente encaminados a introducir mayor flexibilidad respecto a designaciones, derechos de ruta, capacidad, frecuencias, compartición de códigos y tarifas. A nivel multilateral, la Organización Mundial del Comercio (OMC) prosiguió la segunda revisión del Anexo sobre los servicios de transporte aéreo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS). La Secretaría siguió de cerca la evolución en la OMC donde continúan bajo examen propuestas para ampliar el alcance del Anexo.

Base de datos AMSA en línea

La Base de datos en línea sobre acuerdos mundiales de servicios aéreos (AMSA) fue lanzada en reemplazo del CD-ROM «Base de datos de acuerdos de servicios aéreos del mundo» (Doc 9511). La nueva base de datos contiene los textos de los acuerdos de servicios aéreos bilaterales actuales y sus enmiendas en formato PDF. También abarca resúmenes codificados de las principales disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos bilaterales y sus enmiendas, que los Estados miembros han registrado en la OACI, así como acuerdos no registrados obtenidos de otras fuentes, tales como sitios web nacionales oficiales.

Derechos de los pasajeros

Se confirmó la tendencia general hacia la introducción de mecanismos de reglamentación encaminados a proteger a los pasajeros de las líneas aéreas, ya observada en

años anteriores. En los Estados Unidos, la norma del Departamento de Transporte encaminada a incrementar la protección de los pasajeros de las líneas aéreas, amplía los reglamentos existentes (en materia de compensación por equipaje perdido, divulgación de tarifas opcionales o límites de las demoras en la plataforma), y aumenta las multas en caso de violación. En Europa, siguió dando lugar a debates el alcance del reglamento EU 261/2004 relativo a la compensación de los pasajeros, y se adoptó la directiva de la Unión Europea sobre derechos de los consumidores, en que se prohíbe a las empresas en línea que exijan tarifas más elevadas a los consumidores que efectúan pagos mediante tarjetas de crédito.

La OACI siguió observando la evolución de los compromisos voluntarios respecto a los intereses de los consumidores, así como los reglamentos gubernamentales al respecto. En particular, se reestructuró, para mayor claridad, el Resumen de compromisos y medidas de reglamentación voluntarios, que abarca referencias a los reglamentos de protección del consumidor; además, se actualizó dicho Resumen para tener en cuenta la evolución reciente.

Facilitación de las negociaciones sobre servicios aéreos

La OACI organizó la cuarta conferencia de negociación de servicios aéreos (ICAN/2011) en Mumbai con un record de asistencia de 350 delegados procedentes de 65 Estados, así como representantes de cuatro organizaciones regionales. Durante la conferencia, tuvieron lugar más de 370 reuniones bilaterales oficiales y no oficiales, que dieron lugar a la concertación de más de 120 acuerdos y arreglos bilaterales de servicios aéreos. La conferencia coincidió con el centenario del inicio de las operaciones de la aviación comercial en la India.

Conferencia mundial de transporte aéreo

El 37º período de sesiones de la Asamblea pidió que se convocara una conferencia de transporte aéreo oportunamente durante el trienio. En junio de 2011, el Consejo seleccionó las fechas del 18 al 22 de marzo de 2013 para la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) en la Sede de la OACI en Montreal. En dicha conferencia se evaluará la situación actual y se determinará la manera de mejorar el entorno de reglamentación, fomentando al mismo tiempo el desarrollo sostenible del transporte aéreo. También se examinarán cuestiones importantes como el acceso a los mercados, la propiedad y control de los transportistas aéreos, la protección del consumidor, la competencia leal y las salvaguardias, los impuestos, los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, así como medidas para mejorar la aplicación de las políticas de reglamentación y la orientación de la OACI.

Gestión de infraestructuras

En su 194° período de sesiones, el Consejo de la OACI aprobó la versión revisada de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc. 9082), que se publicará como novena edición. La debida aplicación de los principios básicos en materia de derechos contenidos en el Doc. 9082 — no discriminación, relación con los costos, transparencia y consulta con los usuarios — facilita el desarrollo sostenible de la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea. La OACI también revisó y actualizó siete estudios de casos sobre comercialización, privatización y supervisión económica de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), y añadió 19 casos nuevos a esta base de datos.

Derechos aeronáuticos puestos en línea por la OACI

Basándose en las *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc. 7100), se inauguró un nuevo producto en línea llamado «derechos aeronáuticos» en que se enumeran los derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea aplicados en 184 Estados.

En materia de instrucción, se dictaron tres cursos sobre derechos aeroportuarios impuestos a los usuarios, organizados en el marco del programa de acreditación profesional en gestión aeroportuaria (AMPAP), elaborado conjuntamente por la OACI y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).

Programa de estadísticas de la OACI

La implantación y aplicación de las recomendaciones de la 10ª Reunión departamental de estadísticas (STA/10) comenzó con la emisión de la cláusula de confidencialidad para origen y destino por vuelo (OFOD), la solicitud de nombrar a coordinadores encargados de la recopilación de datos estadísticos y la difusión de una lista mundial de transportistas económicos. Se organizó en la Sede de la OACI una sesión de instrucción en el puesto de trabajo sobre estadística que permitió proporcionar a algunos Estados africanos de habla francesa experiencia práctica en la aplicación de métodos estadísticos y la utilización de formularios estadísticos. Al vigilar el desarrollo sostenible del transporte aéreo y con objeto de evaluar más eficazmente el logro de las metas a las que se aspira en materia de repercusiones de la aviación en el cambio climático, la OACI introdujo una recopilación de datos sobre combustible, por transportista aéreo, que permitirá evaluar el progreso en materia de rendimiento del combustible.

Nueva plataforma en línea sobre estadísticas de la OACI

Se elaboró la nueva plataforma en línea sobre estadísticas, ICAO DATA+, como instrumento de comparación mundial de los datos de la aviación que satisfará las elevadas normas de distribución de datos requerida por los Estados miembros, organizaciones regionales de aviación civil y usuarios externos. Se ofreció el primer módulo de ICAO DATA+, que permite el acceso a estadísticas de aviación en un nuevo entorno gráfico, facilitando la notificación de los datos, la navegación en línea y el acceso a los mismos, que tradicionalmente se proporcionaban en forma de tablas estadísticas. Dicha plataforma de fácil uso permite a los usuarios modificar libremente la presentación gráfica de los datos, dependiendo de sus selecciones. Todos los datos recopilados mediante el programa de estadísticas de la OACI serán accesibles progresivamente mediante dicha plataforma. El primer módulo presentado abarca las estadísticas mundiales sobre tráfico de los transportistas aéreos, recopilados mediante el formulario de información de transporte aéreo A. A fin de tener acceso a la plataforma en línea, las personas deben registrarse con la OACI en el enlace siguiente: www2.icao.int/en/G-CAD.

Actividades de pronóstico

Se organizaron las reuniones del Grupo de pronósticos de tráfico África-Océano Índico (AFI TFG) y el subgrupo de pronósticos de tráfico (TF-SG) del Grupo regional Oriente Medio de planificación y ejecución de la navegación aérea (MIDANPIRG) a fin de proporcionar asistencia al Grupo regional AFI de planificación y ejecución de la navegación aérea (APIRG) y a MIDANPIRG para la elaboración de la futura planificación de los servicios de navegación aérea en sus respectivas regiones. Ambas reuniones tenían por objeto elaborar pronósticos de tráfico concentrándose en el volumen de pasajeros y los movimientos de aeronaves en el futuro, así como pronósticos de pares de ciudades y análisis de los datos de los períodos de mayor intensidad de tráfico en las respectivas FIR. Se publicaron dos informes, *África-Indian Ocean Regional Traffic Forecasts 2010 — 2030* (Doc 9970) y el informe de *TF SG/4* (El Cairo, 15-17 de noviembre de 2011), que se presentarán a las próximas reuniones de APIRG y MINDANPIRG, respectivamente, para que los evalúen y para la futura planificación e implantación de instalaciones de navegación aérea. Asistieron a la reunión AFI TFG 15 participantes procedentes de cinco Estados miembros africanos y una organización internacional; 16 participantes, procedentes de Estados miembros de Oriente Medio, asistieron a la reunión TF-SG.

La OACI publicó un nuevo estudio innovador, *Pronósticos mundiales y regionales para 20 años — pilotos, personal de mantenimiento, controladores de tránsito aéreo* (Doc 9956), disponible en todos los idiomas de la OACI, que proporciona a los Estados, explotadores de aeronaves y aeropuertos, proveedores de servicios de nave-

gación aérea y organizaciones de instrucción en aviación, información sobre las consecuencias del crecimiento previsto del tráfico y de la flota en la demanda de personal aeronáutico cualificado. Se cuantifican mundialmente y por región la falta de capacidad en materia de instrucción o su exceso con objeto de asistir a los Estados en la determinación de problemas posibles y, en consecuencia, en la adaptación de su infraestructura de instrucción.

Análisis económico

Siguieron realizándose estudios sobre diferencias regionales en los aspectos económicos operacionales de las líneas aéreas internacionales. Dichos estudios siguieron constituyendo una fuente importante de datos e información para diversas tareas esenciales, entre las cuales se encuentran el análisis de los aspectos económicos de las operaciones de las líneas aéreas, la evaluación de las repercusiones de los cambios en la reglamentación y la planificación ambiental. Los resultados de estos estudios también constituyen la base del cálculo, por la agencia de prorrateo de la IATA, de los factores relacionados con los ingresos de los servicios a los pasajeros procedentes de los viajes entre líneas. En el marco de un plan similar, se realizaron análisis de tráfico y financieros para calcular la tarifa básica de transporte del correo aéreo para la Unión Postal Universal (UPU). Ambos productos generaron ingresos para la OACI.

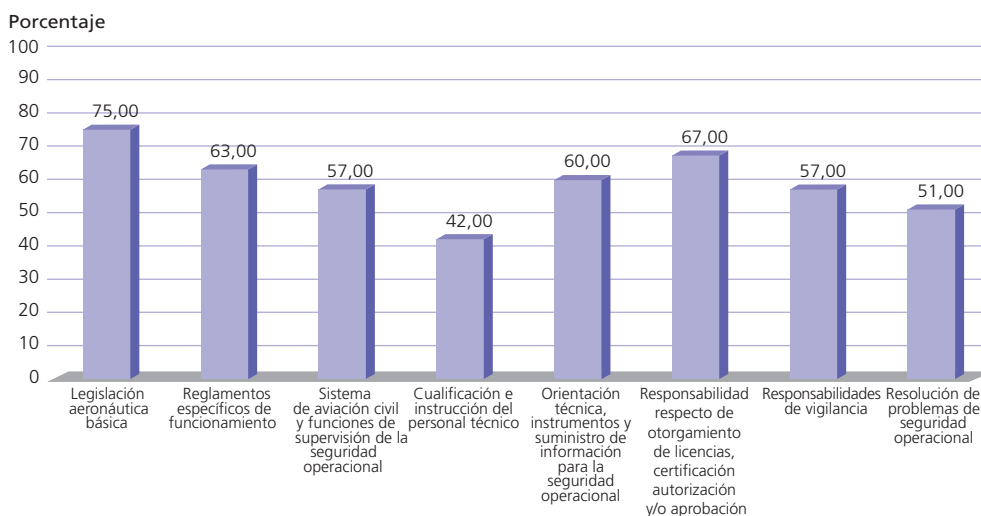
Acuerdos de financiamiento colectivo

La Organización continuó asumiendo sus responsabilidades para la administración de los acuerdos de financiamiento colectivo con Dinamarca e Islandia de los que son partes contratantes 23 y 24 Estados respectivamente. Dichos acuerdos abarcan la provisión, en Groenlandia e Islandia, de servicios de control de tránsito aéreo, comunicaciones y meteorológicos a la aviación civil internacional en el Atlántico septentrional. A partir del 1 de enero, la administración de dichos acuerdos está a cargo de la dependencia de financiamiento colectivo, bajo la supervisión del jefe de la Sección de políticas y análisis económicos. Por invitación de las autoridades de Dinamarca e Islandia, el Comité de ayuda colectiva visitó algunas de las instalaciones financiadas colectivamente en Islandia y Groenlandia.

Apoyo voluntario a la labor de la OACI en materia de sostenibilidad

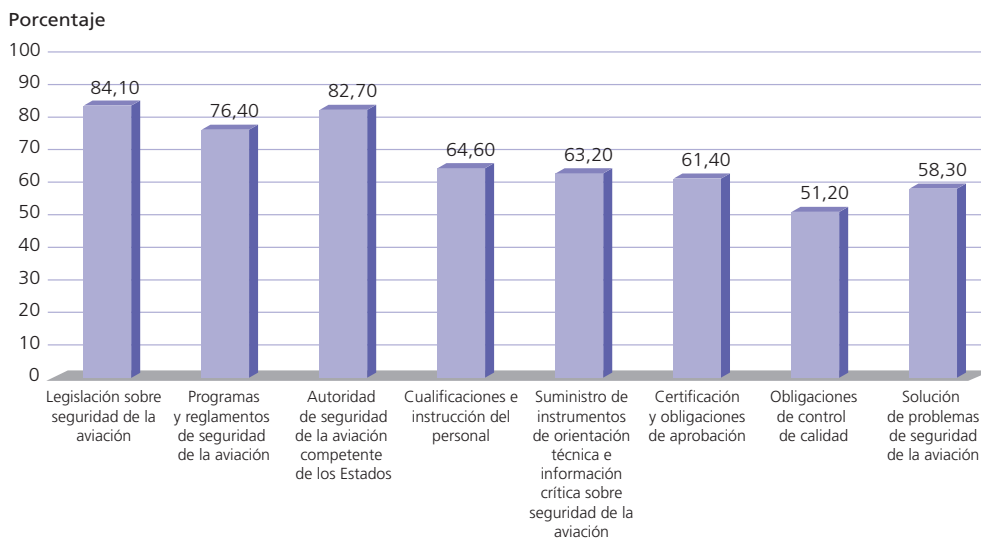
La República Popular de China apoyó la labor de la OACI relacionada con el desarrollo sostenible del transporte aéreo mediante la adscripción de un funcionario especialista en bases de datos y un funcionario de pronósticos de mercados. El programa se benefició también de la adscripción de dos estudiantes en prácticas procedentes de Francia.

Gráfico 2.5.1. Seguridad operacional: Nivel de cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de supervisión (*) (Resultado de las auditorías a escala mundial) (a 31 de diciembre de 2011)



(*) Nivel medio de cumplimiento real de los elementos críticos basándose en los 180 Estados auditados: 60%
Fuente: OACI.

Gráfico 2.5.2 Seguridad de la aviación: Nivel de implantación de los elementos críticos de un sistema de supervisión (*) (Resultados globales de las auditorías) (a 31 de diciembre de 2011)



(*) Implantación efectiva de los elementos críticos. Promedio mundial: 128 Estados y 1 RAE auditados: 67,72%
Fuente: OACI.

El Marco Legislativo

2

1. El Marco Legislativo del transporte y las infraestructuras en el año 2011 y primer semestre de 2012

A continuación se comentan sucintamente referencias a disposiciones propias del Departamento en materia de Transportes e Infraestructuras, así como las de carácter general señaladas en el Anexo Legislativo, tanto de ámbito estatal como europeo, durante el periodo de referencia, pudiendo destacarse los siguientes aspectos:

- Reforma del Régimen Electoral.
- Reforma del Poder Judicial.
- Economía Sostenible.
- Arbitraje y de regulación del arbitraje institucional en la Administración General del Estado
- Cualificaciones Profesionales.
- Legislación de derechos y libertades de extranjeros en España.
- Regularización y control del empleo sumergido y fomento de la rehabilitación de viviendas.
- Instrucción de Acero Estructural (EAE).
- Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo.
- Estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.
- Puertos del Estado y Marina Mercante.
- Seguridad Aérea.

1.1. Normativa estatal

1.1.1. Generalidades

En este apartado hay que señalar la Ley Orgánica 1/2011, 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, la Ley Orgánica 7/2011, de 15 de julio, de modificación del artículo 160 de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, la Ley Orgánica 8/2011, de 21 de julio, complementaria de la Ley del Registro Civil, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, la Ley Orgánica y 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,

También interesa resaltar 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), el Real Decreto 1329/2011, de 26 de septiembre, de disolución del Congreso de los Diputados y del Senado y de convocatoria de elecciones, el Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo, el Real Decreto 1822/2011, de 20 de diciembre, por el que se nombra Presidente del Gobierno a Don Mariano Rajoy Brey, el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales 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.

Ya en el primer semestre del año 2012, resaltar la Ley Orgánica 1/2012, de 3 de abril, por la que se excluye del ámbito de aplicación de la disposición adicional de la Ley Orgánica 3/2006, de 26 de mayo, de reforma de la

Ley Orgánica 5/2001, de 13 de diciembre, complementaria de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, a determinados mecanismos de financiación, la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera y la Orden FOM/1057/2012, de 7 de mayo, 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 2012 por las entidades de crédito colaboradoras en la financiación del Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012.

1.1.2. Transporte terrestre e infraestructuras

En este apartado, cabe destacar 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, el Real Decreto 1203/2011, de 19 de agosto, por el que se autoriza la escisión parcial de la sociedad concesionaria Autopistas, Concesionaria Española, S.A., a favor de Infraestructuras Viarias de Catalunya, S.A., y se dispone la separación de los planes económico-financieros de las concesiones de las sociedades resultantes, el Real Decreto 1387/2011, de 14 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, el Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico AP-9, para la ampliación de capacidad de diversos tramos de dicha autopista, el Real Decreto 1617/2011, de 14 de noviembre, y el Real Decreto 1635/2011, de 14 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en materia de tiempo de presencia en los transportes por carretera.

En cuanto a Ordenes Ministeriales, se puede incluir la Orden FOM/3478/2010, de 29 de diciembre, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regu-

lares 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, la Orden FOM/2015/2011, de 30 de junio, 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. (Corrección de errores BOE de 12-08-2011), la Orden FOM/2033/2011, de 30 de junio, 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/2069/2011, de 21 de julio, 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/2833/2011, de 30 de septiembre, por la que se modifica el modelo de libro de reclamaciones aprobado por Orden FOM/3398/2002, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera, la Orden FOM/2842/2011, de 29 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las acciones a considerar en el proyecto de puentes de carretera (IAP-11), la Orden FOM/3218/2011, de 7 de noviembre, por la que se modifican los Anexos II, V y VI del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general, la Orden FOM/3527/2011, de 21 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/287/2009, de 9 de febrero, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de prestación de caución a favor de personas no residentes en territorio español que cometan infracciones en España en materia de transporte, y la Orden FOM/3528/2011, de 15 de diciembre, por la que se establece un nuevo régimen transitorio para la rehabilitación de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera.

En el primer semestre del año 2012, cabe señalar el Real Decreto 525/2012, de 9 de marzo, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje: Autopista AP-6, conexión con Segovia y autopista AP-6, conexión Ávila y para la conservación y explotación de la autopista de peaje AP-6 tramo: Villalba-Adanero, el Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, la Orden FOM/802/2012, de 30 de marzo, por la que se convocan ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operan en el sector del transporte por carretera y la Orden FOM/803/2012, de 30 de marzo, por la que se convocan ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera.

1.1.3. Transporte marítimo e infraestructuras

Por lo que se refiere al transporte marítimo, cabe destacar el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el Real Decreto 190/2011, de 18 de febrero, por el que se modifica el Estatuto de la Gerencia del Sector de la Construcción Naval, aprobado por Real Decreto 3451/2000, de 22 de diciembre, 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 y el Real Decreto 1616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de derecho marítimo.

Igualmente se señala por su interés 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, así como 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 y la Orden PRE/3028/2011, de 4 de noviembre, por la que se establecen los protocolos de actuación y de formación de las tripulaciones de los buques de pasaje y la formación del personal de las empresas navieras que presten servicio en las terminales portuarias para la atención de las personas con discapacidad.

Ya en el primer semestre del año 2012, cabe citar el Real Decreto 201/2012, de 23 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece el sistema de seguimiento y de infor-

mación sobre el tráfico marítimo, el Real Decreto 769/2012, de 27 de abril, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el plan de acción asociado y el mapa de ruido del aeropuerto de Palma de Mallorca, la Orden FOM/568/2012, de 16 de marzo, 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.

1.1.4. Transporte aéreo e infraestructuras

En el sector del transporte aéreo subrayar, 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, el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, el Real Decreto 11/2011, de 26 de agos-

to, por el que se crea la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria, se regula su composición y funciones, y se modifica el régimen jurídico del personal laboral de Aena, el Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, el Real Decreto 1238/2011, de 8 de septiembre, por el que se regula el servicio de dirección en la plataforma aeroportuaria, y el Real Decreto 1678/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula la información sobre los derechos de tráfico aéreo procedentes de los acuerdos con terceros Estados en los que España sea parte y el régimen de su ejercicio.

En cuanto a Ordenes Ministeriales, cabe citar la Orden FOM/3414/2010, de 29 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Ibiza, la 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/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, 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/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, la Orden FOM/1508/2011, de 18 de mayo, por la que se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Barcelona, la Orden FOM/1509/2011, de 18 de mayo, por la que se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Málaga, 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», la Orden FOM/1608/2011, de 24 de mayo, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Córdoba, la 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, la 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, la Orden PRE/1671/2011, de 13 de junio, por la que se habilita la terminal civil de la base aérea de Matagán (Salamanca) como puesto fronterizo, la Orden PRE/1802/2011, de 24 de junio, por la que se introducen modificaciones de carácter técnico en el Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a la seguridad de los servicios de tránsito aéreo, la Orden FOM/1859/2011, de 6 de junio, por la que se modifica la delimitación de la zona de ser-

vicio del Plan Director del Aeropuerto de Bilbao, aprobado por Orden de 17 de julio de 2001, la Orden PRE/2071/2011, de 18 de julio, por la que se corrigen errores en la Orden PRE/1802/2011, de 24 de junio, por la que se introducen modificaciones de carácter técnico en el Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a la seguridad de los servicios de tránsito aéreo, la Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio, por la que se actualizan las normas técnicas contenidas en el Anexo al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, la Orden FOM/2363/2011, de 30 de agosto, por la que se determinan para el año 2010 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 en el Real Decreto 349/2011, de 11 de marzo, por el que se incrementa hasta el 70% la compensación máxima, la Orden FOM/2364/2011, de 30 de agosto, por la que se determinan para el año 2010 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, y en el Real Decreto 350/2011, de 11 de marzo, por el que se incrementa hasta el 70% la compensación máxima, la Orden FOM/2550/2011, de 31 de agosto, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Son

Bonet, la Orden PRE/2686/2011, de 5 de octubre, por la que se crea la Comisión de Seguimiento Ambiental del nuevo aeropuerto de la Región de Murcia, la Orden FOM/3226/2011, de 2 de noviembre, por la que se designa al Aeropuerto de Huesca como Aeropuerto con Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) a efectos de la provisión de servicios de tránsito aéreo, la Orden PRE/3275/2011, de 29 de noviembre, por la que se habilita el aeropuerto de Lleida-Alguaire como puesto fronterizo, la Orden PRE/3481/2011, de 16 de diciembre, por la que se crea la Comisión de Seguimiento Ambiental del aeropuerto de Córdoba, la Orden PRE/3482/2011, de 16 de diciembre, por la que se crea la Comisión de Seguimiento Ambiental del aeropuerto de Sabadell, y la Orden FOM/3553/2011, de 5 de diciembre, por la que se modifica el Anexo 2 del Real Decreto 1749/1984, de 1 de agosto, por el que se aprueban el Reglamento Nacional sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, para actualizar las Instrucciones Técnicas.

En el primer semestre del año 2012, interesa señalar la Orden FOM/568/2012, de 16 de marzo, 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, y la Circular aeronáutica 1/2012, de 23 de mayo, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se modifica el anexo III del 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.

1.2. Normativa de la Unión Europea

1.2.1. Generalidades

En el aspecto general cabe resaltar el Reglamento (UE) n° 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI 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/L185), y la Decisión de la Comisión, de 14 de julio de 2011, por la que se corrige, en lo relativo a la modificación de los anexos de la Directiva 2007/46/CE, la Directiva 2010/19/UE, 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. (2011/L185).

En el primer semestre de 2012, mencionar el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte» [COM(2011) 650 final — 2011/0294 (COD)]. (2012/C143).

1.2.2. Transporte terrestre e infraestructuras

En el campo del transporte terrestre, señalar el Reglamento (UE) n° 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) n° 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) n° 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) n° 2006/2004. (2011/L55), el Reglamento (UE) n° 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) n° 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) n° 653/2007 (1). (2011/L122), el Reglamento (UE) n° 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de 2011, relativa a la especificación técnica de interoperabilidad corres-

pondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo. (2011/L123), el Reglamento (UE) n° 459/2011 de la Comisión, de 12 de mayo de 2011, que modifica el anexo del Reglamento (CE) n° 631/2009, por el que se establecen las normas de desarrollo del anexo I del Reglamento (CE) n° 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). Corrección de errores «2011/C229» (06-09-2011), el Reglamento (UE) n° 582/2011 de la Comisión, de 25 de mayo de 2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) n° 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 el Reglamento (UE) n° 1214/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2011, relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro. (2011/L316).

En cuanto a las Directivas, cabe señalar 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).

Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, 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. (2011/L269), la Directiva 2011/82/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. (2011/L288), y la Directiva 2011/94/UE de la Comisión, de 28 de noviembre de 2011, que modifica la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción. (2011/L314).

Igualmente destacar 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 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), 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 Eu-

ropeo 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 Ejecución de la Comisión, de 15 de septiembre de 2011, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria. (2011/L256), la Decisión de Ejecución de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, relativa a la aplicación de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que se refiere a los controles del seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles. (2011/L310), y la Decisión de Ejecución de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, por la que se confirma el cálculo provisional de las emisiones medias específicas de CO₂ y de los objetivos de emisiones específicas aplicables a los fabricantes de turismos, en relación con el año natural 2010, en aplicación del Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2011/L343).

Por su interés cabe citar la Posición (UE) n° 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), la Posición (UE) n° 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), la Información sobre la entrada en vigor del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999. (2011/L183), y la Recomendación de la Comisión, de 8 de septiembre de 2011, relativa al apoyo de un servicio eCall a escala de la UE en las redes de comunicación electrónica para la transmisión de llamadas de urgencia desde un vehículo, basado en el número 112 («llamada eCall»). (2011/L303).

En el primer semestre del año 2012, indicar el Reglamento (UE) n° 64/2012 de la Comisión, de 23 de enero de 2012, que modifica el Reglamento (UE) n° 582/2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI). (2012/L28), el Reglamento (UE) n° 65/2012 de la Comisión, de 24 de enero de 2012, por el que se ejecuta el Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo referente a los indicadores de cambio de velocidad y se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2012/L28), el Reglamento (UE) n° 70/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2012, sobre la relación esta-

dística de los transportes de mercancías por carretera. (2012/L32), el Reglamento (UE) n° 328/2012 de la Comisión, de 17 de abril de 2012, que modifica el Reglamento (CE) n° 62/2006 sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente a las aplicaciones telemáticas para el subsistema del transporte de mercancías del sistema ferroviario transeuropeo convencional. (2012/L106), el Reglamento (UE) n° 347/2012 de la Comisión, de 16 de abril de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los requisitos de homologación de tipo para determinadas categorías de vehículos de motor con respecto a los sistemas avanzados de frenado de emergencia. (2012/L109), el Reglamento (UE) n° 351/2012 de la Comisión, de 23 de abril de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo para la instalación de sistemas de advertencia de abandono del carril en los vehículos de motor. (2012/L110), el Reglamento (UE) n° 459/2012 de la Comisión, de 29 de mayo de 2012, por el que se modifican el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión en lo que respecta a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (2012/L142).

También interesa señalar la Decisión n° 1/2011 del Comité Conjunto creado en virtud del Convenio Interbus sobre el transporte discrecional internacional de los viajeros en autocar y autobús, de 11 de noviembre de 2011, por la que adopta su reglamento interno y adapta el anexo 1 del Convenio sobre las condiciones relativas a los transportistas de viajeros por carretera, el anexo 2 del Convenio, relativo a las normas técnicas aplicables a autobuses y autocares, y los requisitos relativos a las disposiciones sociales contempladas en el artículo 8 del Convenio. (2012/L8), la Decisión de Ejecución de la Comisión, de 17 de febrero de 2012, sobre disposiciones de ejecución del cobro de las primas por exceso de emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos de conformidad con el Reglamento (UE) n° 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2012/L47). (p.69), la Decisión de la Comisión, de 17 de febrero de 2012, sobre un método para el cobro de las primas por exceso de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos de conformidad con el Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (2012/L47). (p.71), la Decisión de la Comisión, de 25 de enero de 2012, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo [notificada con el número C(2012) 172]. (2012/L51), la Decisión del Consejo, de 14 de febrero de 2012, sobre la adhesión de la Unión Europea al Reglamento n° 29 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, referente a las prescripciones uniformes sobre la homologación de vehículos en lo relativo a la protección de los ocupantes de la cabina de un vehículo comercial. (2012/L71), la Decisión de Ejecución

de la Comisión, de 4 de abril de 2012, 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(2012) 2166]. (2012/L101), la Decisión de la Comisión, de 23 de abril de 2012, por la que se establece la segunda serie de objetivos comunes de seguridad para el sistema ferroviario [notificada con el número C(2012) 2084]. (2012/L115), y la de la Comisión, de 31 de mayo de 2012, relativa a la creación de un grupo de expertos en el ámbito de la seguridad del transporte terrestre. (2012/L142).

Asimismo cabe añadir, la Recomendación n° 1/2011 del Comité conjunto creado en virtud del Convenio Interbus sobre el transporte discrecional internacional de los viajeros en autocar y autobús, de 11 de noviembre de 2011, relativa a la utilización de un informe técnico para autocares y autobuses, con el fin de facilitar el control de la aplicación de las disposiciones de los artículos 1 y 2 del anexo 2 del Convenio. (2012/L8), la Modificación del Convenio relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR de 1975) —De conformidad con la Notificación del Depositario de la ONU C.N.659.2011.TREATIES— 3 las siguientes modificaciones del Convenio TIR entrarán en vigor el 1 de enero de 2012 para todas las Partes contratantes. (2012/L66), la Estrategia exterior de la UE sobre el registro de nombres de los pasajeros (PNR). Resolución del Parlamento Europeo, de 11 de noviembre de 2010, sobre el enfoque global de las transferencias de datos de los registros de nombres de los pasajeros (PNR) a los terceros países y las Recomendaciones de la Comisión al Consejo para autorizar la apertura de negociaciones para un Acuerdo entre la Unión Europea y Australia, Canadá y Estados Unidos. (2012/C74E), y la Posición (UE) n° 8/2012 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único Adoptada por el Consejo el 8 de marzo de 2012. (2012/C108E).

1.2.3. Transporte marítimo e infraestructuras

En este sector, citar el Reglamento (UE) n° 1255/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2011, por el que se establece un Programa de apoyo para la consolidación de la política marítima integrada. (2011/L321), 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), la Directiva 2011/75/UE de la Comisión, de 2 de septiembre de 2011, por la que se modifica la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos. (2011/L239), la Decisión n° 104/2011/UE del Parlamento Europeo y del

Consejo, de 25 de octubre de 2011, relativa a las modalidades de acceso al servicio público regulado ofrecido por el sistema mundial de radionavegación por satélite resultante del programa Galileo. 2011/L287), la Decisión del Consejo, de 12 de diciembre de 2011, relativa a la celebración del Acuerdo sobre la promoción, suministro y utilización de Galileo y los sistemas GPS de navegación por satélite y las aplicaciones conexas entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos de América, por otra. (2011/L348), el Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval. (2011/C364), 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).

En el primer semestre del año 2012, señalar la Decisión del Consejo, de 23 de enero de 2012, relativa a la posición que debe adoptar la Unión Europea en el Comité Mixto del EEE respecto a la creación de un Grupo de Trabajo Conjunto para controlar la aplicación del capítulo II bis del Protocolo 10 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo relativo a la simplificación de los controles y formalidades respecto al transporte de mercancías y establecer su reglamento interno. (2012/L4), la Decisión de Ejecución de la Comisión, de 2 de febrero de 2012, sobre el reconocimiento de RINA s.p.a (Registro Naval Italiano) como sociedad de clasificación para las embarcaciones de la navegación interior [notificada con el número C(2012) 402. (2012/L33), la Decisión de Ejecución de la Comisión, de 2 de febrero de 2012, sobre el reconocimiento del Registro naval ruso (Russian Maritime Register of Shipping) como sociedad de clasificación para las embarcaciones de la navegación interior [notificada con el número C(2012) 42. (2012/C43), la Decisión de Ejecución de la Comisión, de 2 de febrero de 2012, sobre el reconocimiento de Polski Rejestr Statków SA (Registro Naval Polaco) como sociedad de clasificación para las embarcaciones de la navegación interior [notificada con el número C(2012) 43. (2012/L33), y la Decisión Delegada de la Comisión, de 3 de febrero de 2012, 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. (2012/L101), así como el Informe Especial n° 4/2012 «¿Resulta una inversión eficaz la utilización de los Fondos Estructurales para cofinanciar las infraestructuras de transportes en puertos marítimos?». (2012/C121).

1.2.4. Transporte aéreo e infraestructuras

En este sector cabe destacar el Reglamento (UE) n° 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) n° 334/2011 de la Comisión, de 7 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (UE) n° 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) n° 390/2011 de la Comisión, de 19 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2011/L104), el Reglamento (UE) n° 394/2011 de la Comisión, de 20 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (CE) n° 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), el Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión, de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 691/2010. (2011/L185), el Reglamento (UE) n° 720/2011 de la Comisión, de 22 de julio de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 272/2009 que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil en lo que se refiere a la introducción gradual del control de líquidos, aerosoles y geles en los aeropuertos de la UE. (2011/L193), el Reglamento (UE) n° 805/2011 de la Comisión, de 10 de agosto de 2011, por el que se establecen normas detalladas para las licencias y determinados certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2011/L206), el Reglamento de Ejecución (UE) n° 859/2011 de la Comisión, de 25 de agosto de 2011, que modifica en lo que atañe a la carga y al correo aéreo el Reglamento (UE) n° 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2011/L220), el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1034/2011 de la Comisión, de 17 de octubre de 2011, relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea y que modifica el Reglamento (UE) n° 691/2010. (2011/L271), el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1035/2011 de la Comisión, de 17 de octubre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea y se modifican el Reglamento (CE) n° 482/2008 y el Reglamento (UE) n° 691/2010. (2011/L271), el Reglamento (UE) n° 1141/2011 de la Comisión, de 10 de noviembre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 272/2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil, en lo que respecta al uso de escáneres de seguridad en los aeropuertos de la UE. (2011/L293), el Reglamento de

Ejecución (UE) n° 1147/2011 de la Comisión, de 11 de noviembre de 2011, que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010, y por el que se desarrollan las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil en lo que respecta al uso de escáneres de seguridad en los aeropuertos de la UE. (2011/L294), el Reglamento (UE) n° 1149/2011 de la Comisión, de 21 de octubre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 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. (2011/L298), el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1197/2011 de la Comisión, de 21 de noviembre de 2011, que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2011/L303), el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1206/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos en materia de identificación de aeronaves para la vigilancia del cielo único europeo. (2010/L305), el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1207/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo. (2010/L305), el Reglamento (UE) n° 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2010/L311), el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1216/2011 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 691/2010 de la Comisión, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red. (2010/L310), y el Reglamento (UE) n° 1332/2011 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo. (2011/L336).

También se señala por su interés la 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), 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), la Decisión de la Comisión, de 8 de marzo de 2011, relativa a la medida C 18/10 (ex NN 20/10) ejecutada por la República Francesa en favor de los proveedores de componentes del sector aeronáutico (garantía «Aero 2008») [notificada con el número C(2011) 1378]. (2011/L176).

Decisión del Consejo, de 31 de marzo de 2011, relativa a la firma, en nombre de la Unión, y aplicación provisional de un Memorando de Cooperación entre la Unión Europea y la Organización de Aviación Civil Internacional sobre un marco para el mejoramiento de la cooperación. (2011/L232), la Decisión del Consejo, de 16 de junio de 2011, relativa a la posición que ha de adoptar la Unión Europea, en el seno del Comité Mixto UE-OACI, respecto a la adopción de un anexo sobre seguridad operacional de la aviación al Memorando de Cooperación entre la Unión Europea y la Organización de Aviación Civil Internacional sobre un marco para la cooperación reforzada. (2011/L232), la Decisión del Consejo, de 19 de julio de 2011, relativa a la celebración de un Acuerdo sobre seguridad en la aviación civil entre la Comunidad Europea y Canadá. (2011/L195), la Decisión del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2011, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2009. (2011/L250), la Decisión del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2011, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Empresa Común SESAR para el ejercicio 2009. (2011/L250), la Decisión de la Comisión, de 26 de septiembre de 2011, por la que se fijan los valores de referencia para asignar gratuitamente derechos de emisión de gases de efecto invernadero a los operadores de aeronaves en virtud del artículo 3 sexies de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2011/L252), la Decisión del Consejo, de 26 de septiembre de 2011, relativa a la celebración de un Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Federativa de Brasil sobre seguridad en la aviación civil. (2011/L273), la Decisión del Consejo, de 26 de noviembre de 2007, relativa a la firma, en nombre de la Comunidad, de un Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación

civil. (2011/L291) y la Decisión del Consejo, de 7 de marzo de 2011, relativa a la celebración del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil. (2011/L291).

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) n° 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. (2011/C142).

En el primer semestre del año 2012, subrayar el Reglamento (UE) n° de Ejecución (UE) n° 90/2012 de la Comisión, de 2 de febrero de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 736/2006 sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización. (2012/L31), el Reglamento de Ejecución (UE) N° 173/2012 de la Comisión, de 29 de febrero de 2012, que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que atañe a la aclaración y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea. (2012/L59), el Reglamento (UE) n° 465/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2012, por el que se modifican el Reglamento (CE) n° 883/2004, sobre la coordinación de los sistemas de seguridad social, y el Reglamento (UE) n° 494/2012 de la Comisión, de 11 de junio de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 593/2007 relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea. (2012/L151), la Decisión del Consejo, de 8 de marzo de 2012, relativa a la celebración de un Memorando de Cooperación entre la Unión Europea y la Organización de Aviación Civil Internacional sobre un marco para el mejoramiento de la cooperación, y por la que se fijan reglas de procedimiento conexas. (2012/L121), la Decisión 2012/312/PESC del Consejo, de 18 de junio de 2012, sobre la Misión PCSD de la Unión Europea en materia de seguridad de la aviación en Sudán del Sur (EUAVSEC-Sudán del Sur). (2012/L158), 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) n° 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. (2012/C84).

2. Anexos legislativos

2.1. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2011

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	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.	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.
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.	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.
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.	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.
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.	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.
19-01-11	REAL DECRETO 30/2011, de 14 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.	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.
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.		

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
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.	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».
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.	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.
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.	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.
21-03-11	ORDEN FOM/603/2011, de 8 de marzo, sobre delegación de competencias en la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento.	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).
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 Cartocidad a partir de las coberturas del territorio con ortofotografía de alta resolución.	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.
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.	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.
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.	06-05-11	RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 2011, de SE-PES 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.

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
19-05-11	ORDEN FOM/1273/2011, de 29 de abril, sobre delegación de competencias en SEPES Entidad Pública Empresarial de Suelo.	23-06-11	REAL DECRETO 751/2011, de 27 de mayo, por el que se aprueba la Instrucción de Acero Estructural (EAE).
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.	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.
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.	28-06-11	RESOLUCIÓN de 3 de junio de 2011, de la Secretaría 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.
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.	28-06-11	RESOLUCIÓN de 3 de junio de 2011, de la Secretaría 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.
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.	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.
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.	01-07-11	LEY ORGÁNICA 6/2011, de 30 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando.
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	16-07-11	LEY ORGÁNICA 7/2011, de 15 de julio, de modificación del artículo 160 de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General.
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.	16-07-11	RESOLUCIÓN de 29 de junio de 2011, de la Subsecretaría, por la que se establece el procedimiento para la presentación de la autoliquidación y las condiciones para el pago por vía telemática de diversas tasas correspondientes al Ministerio de Fomento.
		22-07-11	LEY ORGÁNICA 8/2011, de 21 de julio, complementaria de la Ley del Registro Civil, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
28-07-11	LEY ORGÁNICA 9/2011, de 27 de julio, de derechos y deberes de los miembros de las Fuerzas Armadas.	06-10-11	RESOLUCIÓN de 23 de septiembre de 2011, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2010.
28-07-11	LEY ORGÁNICA 10/2011, de 27 de julio, de modificación de los artículos 31 bis y 59 bis de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.	01-11-11	RESOLUCIÓN de 28 de octubre de 2011, del Comisionado del Gobierno para las actuaciones derivadas del terremoto de Lorca, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de octubre de 2011, por el que se adoptan medidas complementarias a las contenidas en los Reales Decretos-leyes 6/2011, de 13 de mayo, y 17/2011, de 28 de octubre, para reparar los daños causados por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en Lorca (Murcia).
02-08-11	LEY ORGÁNICA 11/2011, de 1 de agosto, para la aplicación a la Guardia Civil del artículo 13.1 de la Ley Orgánica 9/2011, de 27 de julio, de derechos y deberes de los miembros de las Fuerzas Armadas.	09-11-11	REAL DECRETO 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo.
10-08-11	RESOLUCIÓN de 27 de julio de 2011, 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 2011.	14-11-11	RESOLUCIÓN de 25 de octubre de 2011, 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.
11-08-11	ORDEN FOM/2258/2011, de 21 de julio, sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento.	14-11-11	ORDEN FOM/3042/2011, de 18 de octubre, por la que se concede la Placa de la Orden Civil al Mérito Postal a don Pere Macías I Arau.
10-09-11	ORDEN FOM/2399/2011, de 1 de septiembre, por la que se publica la convocatoria de becas para la formación de titulados superiores en el Instituto Geográfico Nacional.	14-11-11	ORDEN FOM/3043/2011, de 18 de octubre, por la que se concede la Placa de la Orden Civil al Mérito Postal a don Rafael Simancas Simancas.
16-09-11	ORDEN FOM/2457/2011, de 7 de septiembre, por la que se inscribe en el Registro de Fundaciones la Fundación Vivienda y Desarrollo Social.	14-11-11	ORDEN FOM/3044/2011, de 18 de octubre, por la que se concede la Placa de la Orden Civil al Mérito Postal a don Román Ruiz Llamas.
23-09-11	LEY ORGÁNICA 12/2011, de 22 de septiembre, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.	14-11-11	ORDEN FOM/3045/2011, de 18 de octubre, por la que se califican como preferentes en el periodo 2011 las entidades de crédito colaboradoras seleccionadas para la financiación del Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012 y se publica su relación y la de las restantes entidades de crédito colaboradoras.
27-09-11	REAL DECRETO 1329/2011, de 26 de septiembre, de disolución del Congreso de los Diputados y del Senado y de convocatoria de elecciones.	21-12-11	REAL DECRETO 1822/2011, de 20 de diciembre, por el que se nombra Presidente del Gobierno a don Mariano Rajoy Brey.
05-10-11	RESOLUCIÓN de 7 de septiembre de 2011, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica Adenda nº 3 del Convenio marco con el Gobierno de Cantabria para la realización del Plan Nacional de Actualización de las Delimitaciones Territoriales en Cantabria.	31-12-11	REAL DECRETO 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.
06-10-11	RESOLUCIÓN de 31 de agosto de 2011, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2010.		

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	2. Transporte terrestre e infraestructuras	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.
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.	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.
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).	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.
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.	23-04-11	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.
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.	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.
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	07-05-11	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.
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 Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la actualización para el año 2011, del documento de declaración sobre la red.	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.
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.	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).
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.		

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
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).		conservación y explotación de la autopista de peaje Santiago de Compostela-Ourense, tramo: Santiago de Compostela- Alto de Santo Domingo, para compensar los sobre costes por obras adicionales, 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.
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.	18-07-11	ORDEN FOM/2015/2011, de 30 de junio, 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. (Corrección de errores BOE de 12-08-2011).
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.	19-07-11	ORDEN FOM/2033/2011, de 30 de junio, 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.
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.	21-07-11	REAL DECRETO 971/2011, de 1 de julio, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos de la autopista AP-6 conexión con Segovia (AP-61) y autopista AP-6 conexión con Ávila (AP-51), así como para la conservación y explotación, a partir del 30 de enero de 2018 de la autopista de peaje AP-6, tramo Villalba-Adanero, para compensar los sobrecostes por obras adicionales, 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.
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; 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.	23-07-11	ORDEN FOM/2069/2011, de 21 de julio, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera.
04-07-11	RESOLUCIÓN de 6 de junio de 2011, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se modifica la de 15 de octubre de 2007, por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario.	30-07-11	RESOLUCIÓN de 28 de junio de 2011, de RENFE-Operadora, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2010.
04-07-11	REAL DECRETO 832/2011, de 10 de junio, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción,	10-08-11	RESOLUCIÓN de 29 de julio de 2011, de la Secretaría de Estado de Transportes, 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 2010 y se aprueba el modelo de presentación de solicitudes.

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
12-08-11	RESOLUCIÓN de 6 de julio 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 2010.	21-10-11	ORDEN FOM/2842/2011, de 29 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las acciones a considerar en el proyecto de puentes de carretera (IAP-11).
14-09-11	REAL DECRETO 1203/2011, de 19 de agosto, por el que se autoriza la escisión parcial de la sociedad concesionaria Autopistas, Concesionaria Española, S.A., a favor de Infraestructuras Viarias de Catalunya, S.A., y se dispone la separación de los planes económico-financieros de las concesiones de las sociedades resultantes.	21-10-11	RESOLUCIÓN de 3 de octubre de 2011, de Ferrocarriles de Vía Estrecha, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2010.
15-09-11	RESOLUCIÓN de 6 de septiembre de 2011, 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 15 de abril de 2011.	27-10-11	RESOLUCIÓN de 7 de octubre de 2011, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y RENFE-Operadora relativo a la gestión integral y administración de estaciones de cercanías.
26-09-11	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2011, 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.	29-10-11	REAL DECRETO 1387/2011, de 14 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.
06-10-11	RESOLUCIÓN de 27 de julio de 2011, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2010.	24-11-11	ORDEN FOM/3203/2011, de 18 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.
20-10-11	RESOLUCIÓN de 10 de octubre de 2011, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establece la imagen distintiva de los autobuses adscritos a la red de servicios públicos de transporte regular permanente y de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Administración General del Estado.	24-11-11	REAL DECRETO 1733/2011, de 18 de noviembre, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima, por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la Autopista del Atlántico AP-9, para la ampliación de capacidad de diversos tramos de dicha autopista.
20-10-11	ORDEN FOM/2833/2011, de 30 de septiembre, por la que se modifica el modelo de libro de reclamaciones aprobado por Orden FOM/3398/2002, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera.	25-11-11	ORDEN FOM/3218/2011, de 7 de noviembre, por la que se modifican los Anexos II, V y VI del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general.
		26-11-11	ORDEN FOM/3230/2011, de 31 de octubre, por la que se inscribe en el Registro de Fundaciones de la Fundación Quijote para el Transporte.
		26-11-11	RESOLUCIÓN de 26 de octubre de 2011, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se convocan exámenes para la

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	obtención y renovación de los certificados de consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.		
14-12-11	REAL DECRETO 1617/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula la concesión de una subvención directa del Ministerio de Fomento a la Sociedad Municipal de Viviendas de San Cristóbal de La Laguna, S.A.U. (MUVISA) para la realización de la reposición y reurbanización del ámbito denominado urbanización Las Chumbebras, en el término municipal de San Cristóbal de La Laguna (Santa Cruz de Tenerife).	01-01-11	3. Transporte marítimo e infraestructuras 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.
17-12-11	REAL DECRETO 1635/2011, de 14 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en materia de tiempo de presencia en los transportes por carretera.	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.
17-12-11	ORDEN FOM/3417/2011, de 1 de diciembre, por la que se determina la clasificación del nuevo tramo Ourense-Santiago de Compostela de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia y de la nueva estación de Vigo, con motivo de sus respectivas puestas en servicio.	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.
28-12-11	ORDEN FOM/3527/2011, de 21 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/287/2009, de 9 de febrero, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de prestación de caución a favor de personas no residentes en territorio español que cometan infracciones en España en materia de transporte.	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.
28-12-11	ORDEN FOM/3528/2011, de 15 de diciembre, por la que se establece un nuevo régimen transitorio para la rehabilitación de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera.	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.
28-12-11	RESOLUCIÓN de 2 de diciembre de 2011, de la Dirección General de Carreteras, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Junta de Galicia para la ejecución y financiación del enlace entre la variante de Marín y la red de carreteras del Estado.	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.
29-12-11	RESOLUCIÓN de 14 de diciembre de 2011, 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 2012 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).	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 ob-

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	tención 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).	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.
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.	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.
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 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 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 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 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 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 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 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 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 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 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-2041, 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 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.		

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
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.	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.
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.	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.
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.	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.
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.	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.
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-2000E, 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 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.
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.	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.
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.	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,

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	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.		por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2009.
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.	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.
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.	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 practicaaje.
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.	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.
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.	19-03-11	REAL DECRETO 190/2011, de 18 de febrero, por el que se modifica el Estatuto de la Gerencia del Sector de la Construcción Naval, aprobado por Real Decreto 3451/2000, de 22 de diciembre.
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.	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.
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.	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.
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.	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.
17-02-11	RESOLUCIÓN de 9 de diciembre de 2010, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras,	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 equi-

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	po receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle modelo Fishstrike 1000C/Seachamp 1000CDF, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.		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 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 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 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 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 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 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 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 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 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.	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 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 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 10 de diciembre de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante,	22-03-11	RESOLUCIÓN de 18 de enero de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	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.	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.
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.	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.
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.	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.
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 F, 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 radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Standard Horizon, modelo HX-751E, 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.	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.
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.	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.
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.	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.
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.	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 re-

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	ceptor de navegación por satélite No-Solas, marca Raymarine, modelo RS125 PLUS, 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.
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.	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.
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.	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.
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.	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.
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.	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.
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.	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.
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.		

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
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.	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.
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.	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.
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.	21-04-11	ORDEN FOM/992/2011, de 24 de marzo, por la que se convocan becas en la especialidad profesional marítima.
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.	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.
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.	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.
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.	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.
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.	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.
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.	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

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Taiyo, modelo Tgc-200, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.		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.
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.	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.
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.	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
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.	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.
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.	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.
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.	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.
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.	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 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	02-05-11	RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	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.	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.
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.	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.
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.	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.
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.	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.
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.	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.
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).	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.
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.	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.
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.	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.
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.		

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
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.	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.
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 practica, en el puerto de Tarragona.	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 Formació Professional Nauticopesquera de Palma» para impartir cursos.
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 Qualcomm, modelo GSP-1700, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	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 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 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 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 Samsung, modelo AIS 50B, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	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 «Carasco y Gallego SL» para impartir cursos.
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, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	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 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 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.

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
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.	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.
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.	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.
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.	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.
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.	30-06-11	REAL DECRETO 898/2011, de 24 de junio, sobre ampliación de las funciones y servicios traspasados por el Real Decreto 3391/1981, de 29 de diciembre, en materia de enseñanzas náutico-pesqueras, y por el Real Decreto 1544/1994, de 8 de julio, en materia de enseñanzas náutico-deportivas y subacuático-deportivas, así como de traspaso de funciones y servicios en materia de buceo profesional a la Comunidad Autónoma del País Vasco.
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.	30-06-11	REAL DECRETO 900/2011, de 24 de junio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de transporte marítimo.
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).	04-07-11	RESOLUCIÓN de 4 de mayo 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 Solo Plb, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
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.	04-07-11	RESOLUCIÓN de 10 de mayo 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-M 23 (Sumergible IPX7), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
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.	04-07-11	RESOLUCIÓN de 12 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca JRC modelo JMA-3314, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
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.		

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
04-07-11	RESOLUCIÓN de 12 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca JRC modelo JMA -3340-4/3340-4HS (Gran Velocidad), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.		que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo LMS-339CDF IGPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
04-07-11	RESOLUCIÓN de 12 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca JRC modelo JMA-3316/3316HS (Gran Velocidad), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	04-07-11	RESOLUCIÓN de 1 de junio 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 Eagle, modelo Seacharter 640CDF, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
04-07-11	RESOLUCIÓN de 12 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca JRC modelo JMA-3340-6/3340-6HS (Gran Velocidad), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	04-07-11	RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el «Centro de estudios Alfer SL» para impartir cursos. (BOE. A2011-11465).
04-07-11	RESOLUCIÓN de 13 de mayo 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 Icom modelo MA-500TR, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	04-07-11	RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el «Centro de estudios Alfer SL» para impartir cursos. (BOE. A2011-11466).
04-07-11	RESOLUCIÓN de 19 de mayo 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 Navicom modelo RT-550 AIS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	04-07-11	RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la «Escuela Canaria de Navegación y Seguridad Marítima SL» para impartir cursos.
04-07-11	RESOLUCIÓN de 1 de junio 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 Eagle, modelo Seacharter 642C DF, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	04-07-11	RESOLUCIÓN de 9 de junio 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.
04-07-11	RESOLUCIÓN de 1 de junio 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 Eagle, modelo Seafinder 640CDF, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española..	07-07-11	RESOLUCIÓN de 19 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo registrador de datos de travesía simplificado (VDR-S), marca Kelvin Hughes, modelo Manta Digital S-VDR, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
04-07-11	RESOLUCIÓN de 1 de junio 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 Eagle, modelo Seafinder 640CDF, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española..	07-07-11	RESOLUCIÓN de 23 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Seiwa, modelo SRW 9, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
04-07-11	RESOLUCIÓN de 1 de junio 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,	07-07-11	RESOLUCIÓN de 23 de mayo 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,

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	marca Garmin, modelo GPSMAP298, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.		marca Eagle, modelo Fishelite 640C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
07-07-11	RESOLUCIÓN de 25 de mayo 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 597 CXI HD, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	13-07-11	RESOLUCIÓN de 27 de mayo de 2011, de la Autoridad Portuaria de Alicante, por la que se crea y regula el registro electrónico de la entidad.
		15-07-11	RESOLUCIÓN de 27 de mayo de 2011, de la Autoridad Portuaria de Alicante, por la que se crea y regula la Sede Electrónica de la Entidad.
07-07-11	RESOLUCIÓN de 30 de mayo 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 383C Combo, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	15-07-11	ORDEN FOM/1954/2011, de 21 de junio, 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.
07-07-11	RESOLUCIÓN de 30 de mayo 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 363, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	18-07-11	RESOLUCIÓN de 15 de junio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la «Dirección Provincial de Ceuta del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos.
07-07-11	RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiobaliza hombre al agua No-Solas, marca ACR, modelo Minib 300 ILS H2ON, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	18-07-11	RESOLUCIÓN de 16 de junio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del «Centro de F.P. Náutico Pesquera de Gijón» para impartir cursos.
07-07-11	RESOLUCIÓN de 31 de mayo 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 Lowrance, modelo Globalmap 6500C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	18-07-11	RESOLUCIÓN de 22 de junio de 2011, de la Secretaría de Estado de Transportes, por la que se prorroga la homologación a la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona y al Consejo de Usuarios del Transporte de Cataluña para impartir cursos.
07-07-11	RESOLUCIÓN de 31 de mayo 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 Lowrance, modelo Globalmap 7500C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	18-07-11	RESOLUCIÓN de 22 de junio de 2011, de la Secretaría de Estado de Transportes, por la que se prorroga la homologación a la Escuela Canaria de Navegación y Seguridad Marítima, SL para impartir cursos.
07-07-11	RESOLUCIÓN de 2 de junio 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,	18-07-11	RESOLUCIÓN de 22 de junio de 2011, de la Secretaría de Estado de Transportes, por la que se prorroga la homologación a la Escuela Técnica Superior de Náutica de la Universidad de Cantabria para impartir cursos.
		18-07-11	RESOLUCIÓN de 22 de junio de 2011, de la Secretaría de Estado de Transportes, por la que se prorroga la homologación a Laix Universal para impartir cursos.

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
26-07-11	RESOLUCIÓN de 24 de junio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Escuela Náutica Baleares (Valnáutica SL)» para impartir cursos.	10-08-11	RESOLUCIÓN de 29 de julio de 2011, de la Secretaría de Estado de Transportes, 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 2010 y se aprueba el modelo de presentación de solicitudes.
26-07-11	RESOLUCIÓN de 6 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se delega en el Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos» de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima para impartir cursos.	11-08-11	RESOLUCIÓN de 20 de julio de 2011, de la Autoridad Portuaria de Almería, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2010.
26-07-11	RESOLUCIÓN de 6 de julio 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	12-08-11	RESOLUCIÓN de 1 de junio 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 Lowrance, modelo LMS-334C IGPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-07-11	RESOLUCIÓN de 8 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «ISM Dirección Provincial de Cantabria» para impartir cursos.	12-08-11	RESOLUCIÓN de 2 de junio 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 Eagle, modelo Fishelite 642C IGPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-07-11	RESOLUCIÓN de 18 de julio 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 practicaaje.	12-08-11	RESOLUCIÓN de 17 de junio 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 Navicom, modelo RT-311, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
30-07-11	RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2011, de la Autoridad Portuaria de Valencia, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2010.	12-08-11	RESOLUCIÓN de 17 de junio 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 363, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-08-11	RESOLUCIÓN de 18 de julio de 2011, de la Autoridad Portuaria de Avilés, por la que se crea y regula el registro electrónico de la Entidad.	12-08-11	RESOLUCIÓN de 8 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación I.S.M. Dirección Provincial de Melilla para impartir cursos.
08-08-11	RESOLUCIÓN de 18 de julio de 2011, de la Autoridad Portuaria de Avilés, por la que se crea la Sede Electrónica de la Entidad.	12-08-11	RESOLUCIÓN de 12 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Centro de Simulación de Radiocomunicación Marítima para impartir cursos.
09-08-11	RESOLUCIÓN de 30 de junio de 2011, de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, por la que se crea la Sede Electrónica del Organismo.		
09-08-11	RESOLUCIÓN de 30 de junio de 2011, de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, por la que se crea y regula el registro electrónico del organismo.		

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
12-08-11	RESOLUCIÓN de 14 de julio de 2011, de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2010.		que se declara la homologación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (SIA/AIS No-Solas), marca EM-TRAK, modelo B-100 AIS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-08-11	RESOLUCIÓN de 29 de junio de 2011, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2010.	14-09-11	RESOLUCIÓN de 13 de julio 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 Furuno, modelo FM-2721, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-08-11	RESOLUCIÓN de 30 de junio de 2011, de la Autoridad Portuaria de A Coruña, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2010.		
03-09-11	ORDEN FOM/2363/2011, de 30 de agosto, por la que se determinan para el año 2010 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 en el Real Decreto 349/2011, de 11 de marzo, por el que se incrementa hasta el 70% la compensación máxima.	14-09-11	RESOLUCIÓN de 13 de julio 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 JRC, modelo JLR-31, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
03-09-11	ORDEN FOM/2364/2011, de 30 de agosto, por la que se determinan para el año 2010 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, y en el Real Decreto 350/2011, de 11 de marzo, por el que se incrementa hasta el 70% la compensación máxima.	14-09-11	RESOLUCIÓN de 13 de julio 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 JRC, modelo JLR-21, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
12-09-11	RESOLUCIÓN de 26 de mayo de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se corrige la de 17 de mayo de 2011, por la que se proroga la homologación de la «Dirección Provincial de Madrid del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos.	14-09-11	RESOLUCIÓN de 18 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Lowrance/Simrad/B&G, modelo 3 G TM, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
14-09-11	RESOLUCIÓN de 27 de junio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Icom, modelo MR-570 R, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	14-09-11	RESOLUCIÓN de 19 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo DX45, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
14-09-11	RESOLUCIÓN de 11 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la	14-09-11	RESOLUCIÓN de 19 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo DX60, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
		14-09-11	RESOLUCIÓN de 21 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Onwa, modelo KR-1668 (C), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
14-09-11	RESOLUCIÓN de 21 de julio 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 Intellian Technologies, modelo V-60/V-110/V-130, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	15-09-11	RESOLUCIÓN de 28 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la «Dirección Provincial de Las Palmas del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos.
14-09-11	RESOLUCIÓN de 21 de julio 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 Advalue, modelo Seagull 5000, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	15-09-11	RESOLUCIÓN de 29 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el «Centro de Formación Marítimo Denia» para impartir cursos.
14-09-11	RESOLUCIÓN de 21 de julio 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 Digital Yacht, modelo IAIS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	15-09-11	RESOLUCIÓN de 29 de julio de 2011, de la Secretaría de Estado de Transportes, por la que se prorroga la homologación al Centro de Formación San Nicolás, SL para impartir cursos.
14-09-11	RESOLUCIÓN de 22 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Onwa, modelo KR-1338 (C), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	15-09-11	RESOLUCIÓN de 29 de julio de 2011, de la Secretaría de Estado de Transportes, por la que se homologa a la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona y al Consejo de Usuarios del Transporte de Cataluña para impartir cursos.
14-09-11	RESOLUCIÓN de 26 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiobaliza hombre al agua No-Solas, marca Indra, modelo RP-GPS-LHA, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	15-09-11	RESOLUCIÓN de 19 de julio 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 Simrad, modelo RS-8400, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-09-11	RESOLUCIÓN de 8 de julio 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 Cantabria» para impartir cursos.	15-09-11	RESOLUCIÓN de 19 de julio 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 Simrad, modelo HT53 (Sumergible IPX7), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-09-11	RESOLUCIÓN de 21 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la «Dirección Provincial de Barcelona del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos.	15-09-11	RESOLUCIÓN de 19 de julio 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 GS10, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-09-11	RESOLUCIÓN de 21 de julio 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.	15-09-11	RESOLUCIÓN de 20 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	que se declara la homologación del equipo radiobaliza No-Solas, marca Ocean Signal, modelo E 100G, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	26-09-11	RESOLUCIÓN de 1 de agosto de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del «Centro Nacional de Formación Marítima de Isla Cristina (ISM Dirección Provincial de Huelva)» para impartir cursos.
15-09-11	RESOLUCIÓN de 21 de julio 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 Standart Horizon, modelo GX 1100, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	26-09-11	RESOLUCIÓN de 3 de agosto 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.
15-09-11	RESOLUCIÓN de 21 de julio 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 B & G, modelo ZG 50, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	26-09-11	RESOLUCIÓN de 31 de agosto de 2011, de Puertos del Estado, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2010.
16-09-11	RESOLUCIÓN de 30 de julio de 2011, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2010.	26-09-11	RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la «Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Bueu (Pontevedra)» para impartir cursos.
16-09-11	ORDEN FOM/2456/2011, de 5 de septiembre, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento (Autoridad Portuaria de Baleares).	29-09-11	RESOLUCIÓN de 25 de agosto de 2011, de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2010.
20-09-11	RESOLUCIÓN de 4 de agosto de 2011, de la Autoridad Portuaria de Avilés, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2010.	29-09-11	RESOLUCIÓN de 29 de agosto de 2011, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2010.
20-09-11	RESOLUCIÓN de 27 de julio de 2011, de la Autoridad Portuaria de Bilbao, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2010.	29-09-11	RESOLUCIÓN de 29 de agosto de 2011, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2009.
23-09-11	ORDEN FOM/2527/2011, de 8 de septiembre, por la que se aprueba la valoración de los terrenos afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión tiene atribuida la Autoridad Portuaria de Vigo.	29-09-11	RESOLUCIÓN de 16 de septiembre 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 practica, en los puertos de A Coruña y Ceuta.
26-09-11	RESOLUCIÓN de 11 de julio de 2011, de la Autoridad Portuaria de Sevilla, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2010.	05-10-11	RESOLUCIÓN de 27 de julio 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.
26-09-11	RESOLUCIÓN de 22 de julio de 2011, de la Autoridad Portuaria de Baleares, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2010.	06-10-11	RESOLUCIÓN de 27 de julio de 2011, de la Autoridad Portuaria de Vigo, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2010.

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
07-10-11	RESOLUCIÓN de 11 de agosto de 2011, de la Autoridad Portuaria de Santander, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2010.		por la que se homologa el centro de formación Euroshipping Consulting & Survey SL para impartir cursos.
18-10-11	RESOLUCIÓN de 14 de abril de 2011, de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía de Arousa, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2009.	11-11-11	ORDEN PRE/3028/2011, de 4 de noviembre, por la que se establecen los protocolos de actuación y de formación de las tripulaciones de los buques de pasaje y la formación del personal de las empresas navieras que presten servicio en las terminales portuarias para la atención de las personas con discapacidad.
20-10-11	REAL DECRETO Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.	14-11-11	RESOLUCIÓN de 28 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Euroshipping Consulting & Survey SL para impartir cursos.
20-10-11	ORDEN FOM/2832/2011, de 27 de septiembre, por la que se aprueba la segunda modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Cartagena.	14-11-11	RESOLUCIÓN de 28 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación del «Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio» del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
21-10-11	RESOLUCIÓN de 7 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación de la Dirección Provincial de Baleares del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.	14-11-11	RESOLUCIÓN de 28 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación del «ISM Dirección Provincial de Villagarcía (Pontevedra)» para impartir cursos.
21-10-11	RESOLUCIÓN de 7 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación del Instituto de Formación Logística y de Transporte SL para impartir cursos.	14-11-11	RESOLUCIÓN de 30 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se reconoce al «Instituto Politécnico de FP Marítimo-Pesquero de Canarias (Arrecife)» para impartir cursos.
21-10-11	RESOLUCIÓN de 13 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro de Buceo de Benalmádena, SL, para impartir cursos.	14-11-11	RESOLUCIÓN de 13 de octubre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Lusavant SA» para impartir cursos.
21-10-11	RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro de Estudios de Formación Alfer SL para impartir cursos.	15-11-11	REAL DECRETO 1616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de derecho marítimo.
21-10-11	RESOLUCIÓN de 19 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación San Nicolás SL para impartir cursos.	16-11-11	RESOLUCIÓN de 30 de septiembre de 2011, de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, por la que se publican las cuentas anuales, del ejercicio 2010.
21-10-11	RESOLUCIÓN de 26 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera de Canarias (Arrecife) para impartir cursos.	16-11-11	RESOLUCIÓN de 13 de octubre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Lusavant SA» para impartir cursos.
21-10-11	RESOLUCIÓN de 30 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante,		

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
17-11-11	RESOLUCIÓN de 27 de junio de 2011, de la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, por la que se publican las cuentas anuales, del ejercicio 2010.		la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo NSS7, NSS8, NSS12, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-11-11	RESOLUCIÓN de 30 de septiembre de 2011, de la Autoridad Portuaria de Cartagena, por la que se publican las cuentas anuales, del ejercicio 2010.	26-11-11	RESOLUCIÓN de 21 de octubre 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 Thuraya modelo Satmate I60, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-11-11	RESOLUCIÓN de 11 de julio de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, Solas, con LSD, marca Thrane & Thrane modelo Sailor 6222, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	26-11-11	RESOLUCIÓN de 21 de octubre 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 Em-Trak, modelo R-100, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-11-11	RESOLUCIÓN de 13 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Bahía del Sur» para impartir cursos.	26-11-11	RESOLUCIÓN de 26 de octubre 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 KVH Tracphone modelo V3, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-11-11	RESOLUCIÓN de 13 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Bahía del Sur» para impartir cursos.	26-11-11	RESOLUCIÓN de 28 de octubre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación del «Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio» del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
26-11-11	RESOLUCIÓN de 26 de septiembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera de Canarias (Arrecife) para impartir cursos.	26-11-11	RESOLUCIÓN de 28 de octubre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación del Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos» para impartir cursos.
26-11-11	RESOLUCIÓN de 17 de octubre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación de «Cantábrica Consultores Marítimos SL» para impartir cursos.	26-11-11	RESOLUCIÓN de 28 de octubre 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-3500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-11-11	RESOLUCIÓN de 18 de octubre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación del centro de formación «Centre Integrat de Formación Professional Nauticopesquera de Palma» para impartir cursos.	26-11-11	RESOLUCIÓN de 28 de octubre 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-3500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-11-11	RESOLUCIÓN de 20 de octubre 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 Navicom, modelo RT-330BT, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	12-12-11	RESOLUCIÓN de 2 de noviembre de 2011, de la Presidencia de Puertos del Estado, por la que se publica la segunda modificación no sustancial del Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Bilbao.
26-11-11	RESOLUCIÓN de 20 de octubre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por		

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
12-12-11	RESOLUCIÓN de 16 de noviembre 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 practica, en los puertos de Vigo y su ría y Málaga. (Corrección de errores BOE de 7-02-2012).	28-12-11	RESOLUCIÓN de 26 de octubre 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 NSO, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
12-12-11	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Transportes, por la que se prorroga la homologación al Centro de Estudios Marítimos del Atlántico para impartir cursos.	28-12-11	RESOLUCIÓN de 27 de octubre 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 CA50, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
12-12-11	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Transportes, por la que se prorroga la homologación al Centro de Formación Internacional Marítimo, SL para impartir cursos.	28-12-11	RESOLUCIÓN de 27 de octubre 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 CP42, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
14-12-11	RESOLUCIÓN de 19 de octubre de 2011, de la Autoridad Portuaria de Gijón, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2010.	28-12-11	RESOLUCIÓN de 27 de octubre 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 CR50, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
19-12-11	RESOLUCIÓN de 26 de octubre de 2011, de la Autoridad Portuaria de Motril, por la que se publican las cuentas anuales, del ejercicio 2010.	28-12-11	RESOLUCIÓN de 27 de octubre 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 CR40, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
27-12-11	RESOLUCIÓN de 18 de noviembre de 2011, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, por la que se crea y regula el registro electrónico de la entidad.	28-12-11	RESOLUCIÓN de 27 de octubre 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 CA40, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
27-12-11	RESOLUCIÓN de 18 de noviembre de 2011, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, por la que se crea la Sede Electrónica de la entidad.	28-12-11	RESOLUCIÓN de 7 de noviembre 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 Smart GPS Antenna, modelo AV MAP, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-12-11	RESOLUCIÓN de 20 de octubre 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 Thrane & Thrane, modelo Sailor 6248, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.		
28-12-11	RESOLUCIÓN de 22 de noviembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la cual se prorroga la homologación del Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos» para impartir cursos.		

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
28-12-11	RESOLUCIÓN de 7 de noviembre 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 Digital Yacht, modelo AIS AIS100, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	03-01-11	4. Transporte aéreo e infraestructuras ORDEN FOM/3414/2010, de 29 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Ibiza.
28-12-11	RESOLUCIÓN de 10 de noviembre 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 M-1715, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	03-01-11	ORDEN FOM/3415/2010, de 29 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Menorca.
28-12-11	RESOLUCIÓN de 10 de noviembre 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 N430, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	03-01-11	ORDEN FOM/3416/2010, de 29 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Santiago.
28-12-11	RESOLUCIÓN de 10 de noviembre 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 N430, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	03-01-11	ORDEN FOM/3417/2010, de 29 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Valencia.
28-12-11	RESOLUCIÓN de 10 de noviembre 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-3500 F, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	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.
28-12-11	RESOLUCIÓN de 10 de noviembre 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 NF430, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	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.
28-12-11	RESOLUCIÓN de 10 de noviembre 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 Co. Ltd, modelo NF430, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	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.
28-12-11	RESOLUCIÓN de 10 de noviembre 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 True Heading, modelo CTRX Carbon/ Carbon (+), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	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.
29-12-11	RESOLUCIÓN de 25 de noviembre de 2011, de la Autoridad Portuaria de Alicante, por la que se publican cuentas anuales del ejercicio 2010.	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.
29-12-11	RESOLUCIÓN de 30 de noviembre de 2011, de la Autoridad Portuaria de Pasajes, por la que se publican cuentas anuales del ejercicio 2010.	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.

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
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.	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.
16-02-11	REAL DECRETO 171/2011, de 11 de febrero, de traspaso de funciones y servicios de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma de Aragón en materia de aeropuertos, aeródromos y helipuertos que no tengan la calificación de interés general, aeropuertos y aeródromos deportivos.	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).
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.	31-03-11	REAL DECRETO 367/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Alicante.
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.	31-03-11	REAL DECRETO 368/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Reus.
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.	31-03-11	REAL DECRETO 369/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del NDB de Andratx.
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.	31-03-11	REAL DECRETO 370/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Bilbao.
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.	31-03-11	REAL DECRETO 371/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del VOR/DME de Lluçmajor.
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.	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.

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
31-03-11	REAL DECRETO 376/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Son Bonet.	01-07-11	ORDEN PRE/1802/2011, de 24 de junio, por la que se introducen modificaciones de carácter técnico en el Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a la seguridad de los servicios de tránsito aéreo.
31-03-11	REAL DECRETO 377/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Vitoria.	04-07-11	RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2011, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se modifica el Anexo de la de 23 de diciembre de 2010, 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.
31-03-11	REAL DECRETO 378/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del VOR/DME de Capdepera.	04-07-11	RESOLUCIÓN de 7 de junio 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.
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.	05-07-11	ORDEN FOM/1859/2011, de 6 de junio, por la que se modifica la delimitación de la zona de servicio del Plan Director del Aeropuerto de Bilbao, aprobado por Orden de 17 de julio de 2001.
06-06-11	ORDEN FOM/1508/2011, de 18 de mayo, por la que se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Barcelona.	12-07-11	ORDEN PRE/1921/2011, de 7 de julio, por la que se crea la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de Alicante.
06-06-11	ORDEN FOM/1509/2011, de 18 de mayo, por la que se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Málaga.	12-07-11	ORDEN PRE/1922/2011, de 7 de julio, por la que se crea la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de Bilbao.
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».	12-07-11	ORDEN PRE/1923/2011, de 7 de julio, por la que se crea la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de Gran Canaria.
14-06-11	ORDEN FOM/1608/2011, de 24 de mayo, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Córdoba.	12-07-11	ORDEN PRE/1924/2011, de 7 de julio, por la que se crea la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de Ibiza.
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.	12-07-11	ORDEN PRE/1925/2011, de 7 de julio, por la que se crea la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de Palma de Mallorca.
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.	12-07-11	ORDEN PRE/1926/2011, de 7 de julio, por la que se crea la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de Sevilla.
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.		

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
12-07-11	ORDEN PRE/1927/2011, de 7 de julio, por la que se crea la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de Tenerife Norte.	25-08-11	REAL DECRETO 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
12-07-11	ORDEN PRE/1928/2011, de 7 de julio, por la que se crea la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de Valencia.		
12-07-11	ORDEN PRE/1929/2011, de 7 de julio, por la que se crea la Comisión Mixta para las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de Málaga.		
21-07-11	REAL DECRETO 1002/2011, de 8 de julio, por el que se confirman las servidumbres aeronáuticas acústicas, el Plan de acción asociado y el mapa de ruido del aeropuerto de Barcelona, establecidos por Orden FOM/3320/2010, de 16 de noviembre.	30-08-11	REAL DECRETO 11/2011, de 26 de agosto, por el que se crea la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria, se regula su composición y funciones, y se modifica el régimen jurídico del personal laboral de Aena.
21-07-11	REAL DECRETO 1003/2011, de 8 de julio, por el que se confirman las servidumbres aeronáuticas acústicas, el Plan de acción asociado y el mapa de ruido del aeropuerto de Madrid - Barajas, establecidos por Orden FOM/231/2011, de 13 de enero.	31-08-11	REAL DECRETO 1150/2011, de 29 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles.
26-07-11	ORDEN PRE/2071/2011, de 18 de julio, por la que se corrigen errores en la Orden PRE/1802/2011, de 24 de junio, por la que se introducen modificaciones de carácter técnico en el Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a la seguridad de los servicios de tránsito aéreo.	02-09-11	REAL DECRETO 1204/2011, de 26 de agosto, por el que se regula la concesión directa de la prestación financiera del programa del avión de transporte militar A400M a la empresa EADS Construcciones Aeronáuticas SAU en aplicación de los acuerdos internacionales suscritos por España para dicho programa.
26-07-11	ORDEN FOM/2086/2011, de 8 de julio, por la que se actualizan las normas técnicas contenidas en el Anexo al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.	03-09-11	ORDEN FOM/2363/2011, de 30 de agosto, por la que se determinan para el año 2010 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 en el Real Decreto 349/2011, de 11 de marzo, por el que se incrementa hasta el 70% la compensación máxima.
10-08-11	RESOLUCIÓN de 29 de julio de 2011, de la Secretaría de Estado de Transportes, 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 2010 y se aprueba el modelo de presentación de solicitudes.	03-09-11	ORDEN FOM/2364/2011, de 30 de agosto, por la que se determinan para el año 2010 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

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	aéreo de mercancías no incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias, y en el Real Decreto 350/2011, de 11 de marzo, por el que se incrementa hasta el 70% la compensación máxima.		tubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo.
20-09-11	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2011, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2010.	20-10-11	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2011, de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2010.
26-09-11	ORDEN FOM/2550/2011, de 31 de agosto, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Son Bonet.	25-11-11	ORDEN FOM/3226/2011, de 2 de noviembre, por la que se designa al Aeropuerto de Huesca como Aeropuerto con Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) a efectos de la provisión de servicios de tránsito aéreo.
30-09-11	REAL DECRETO 1238/2011, de 8 de septiembre, por el que se regula el servicio de dirección en la plataforma aeroportuaria.	25-11-11	RESOLUCIÓN de 15 de noviembre de 2011, de la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se delega en Aena la potestad de renovar la anotación de unidad en las licencias de controlador de tránsito aéreo.
01-10-11	RESOLUCIÓN de 20 de septiembre de 2011, de la Dirección de Seguridad de Aeronaves de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se convoca proceso selectivo para la designación y autorización de examinadores calificados para la realización de pruebas de pericia en vuelo y verificaciones de competencia atribuidas a la autoridad aeronáutica, para la obtención y mantenimiento de la validez de los títulos, licencias, habilitaciones y autorizaciones aeronáuticos civiles de avión y helicóptero y se establecen las bases para su desarrollo.	01-12-11	ORDEN PRE/3275/2011, de 29 de noviembre, por la que se habilita el aeropuerto de Lleida-Alguaire como puesto fronterizo.
05-10-11	RESOLUCIÓN de 22 de septiembre de 2011, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se corrige error en la de 31 de mayo de 2011, 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.	15-12-11	REAL DECRETO 1678/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula la información sobre los derechos de tráfico aéreo procedentes de los acuerdos con terceros Estados en los que España sea parte y el régimen de su ejercicio.
10-10-11	ACUERDO de transporte aéreo entre el Reino de España y el Estado de Qatar, hecho en Madrid el 26 de abril de 2011.	23-12-11	ORDEN PRE/3481/2011, de 16 de diciembre, por la que se crea la Comisión de Seguimiento Ambiental del aeropuerto de Córdoba.
10-10-11	ORDEN PRE/2686/2011, de 5 de octubre, por la que se crea la Comisión de Seguimiento Ambiental del nuevo aeropuerto de la Región de Murcia.	23-12-11	ORDEN PRE/3482/2011, de 16 de diciembre, por la que se crea la Comisión de Seguimiento Ambiental del aeropuerto de Sabadell.
14-10-11	RESOLUCIÓN de 11 de octubre de 2011, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se regula el procedimiento de canje de licencias, habilitaciones y anotaciones de controladores civiles de tránsito aéreo, en relación con el Real Decreto 1516/2009, de 2 de oc-	28-12-11	RESOLUCIÓN de 13 de diciembre de 2011, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, relativa a la realización durante el año 2012 de los exámenes on line de conocimientos teóricos para la obtención de títulos, licencias y habilitaciones aeronáuticos civiles, por la que se establecen las bases para su desarrollo.
		29-12-11	ORDEN FOM/3553/2011, de 5 de diciembre, por la que se modifica el Anexo 2 del Real Decreto 1749/1984, de 1 de agosto, por el que se aprueban el Reglamento Nacional sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, para actualizar las Instrucciones Técnicas.

2.2. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2012. (cerrado a 30 de junio)

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	1. Generalidades		
12-01-12	RESOLUCIÓN de 14 de diciembre de 2011, de Sepes Entidad Pública Empresarial de Suelo, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2010. (Corrección de errores BOE de 10-02-2012).	30-04-12	ORDEN FOM/879/2012, de 19 de abril, por la que se convocan becas «Ministerio de Fomento-Fulbright» para el período 2012-2013.
22-02-12	ORDEN FOM/311/2012, de 10 de febrero, por la que se inscribe en el Registro de Fundaciones la Fundación Bautista Renart Ocheda «Vivienda Digna».	21-05-12	ORDEN FOM/1057/2012, de 7 de mayo, 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 período 2012 por las entidades de crédito colaboradoras en la financiación del Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012.
28-02-12	RESOLUCIÓN de 13 de febrero de 2012, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de enero de 2012, por el que se establece la cuantía del Módulo Básico Estatal para 2012 (Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012).	16-06-12	RESOLUCIÓN de 25 de mayo de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 18 de mayo de 2012, por el que se revisan los tipos de interés efectivos anuales vigentes para los préstamos cualificados o convenidos concedidos en el marco de los programas 1997 (Plan de Vivienda 1996-1999), Plan de Vivienda 1998-2001, Plan de Vivienda 2002-2005 y Plan de Vivienda 2005-2008.
31-03-12	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2012, de Sepes Entidad Pública Empresarial de Suelo, por la que se publica la creación y regulación de la sede electrónica y el registro electrónico.	23-06-12	LEY 1/2012, de 22 de junio, de simplificación de las obligaciones de información y documentación de fusiones y escisiones de sociedades de capital.
04-04-12	LEY ORGÁNICA 1/2012, de 3 de abril, por la que se excluye del ámbito de aplicación de la disposición adicional de la Ley Orgánica 3/2006, de 26 de mayo, de reforma de la Ley Orgánica 5/2001, de 13 de diciembre, complementaria de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, a determinados mecanismos de financiación.	28-06-12	ORDEN FOM/1400/2012, de 18 de junio, por la que se concede beca en los Estados Unidos de América (Becas «Ministerio de Fomento-Fulbright») para el curso académico 2012-2013.
11-04-12	RESOLUCIÓN de 15 de marzo de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se proroga la homologación a Formación Industrial y Medioambiental, SL para impartir cursos.	30-06-12	LEY 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012. (Corrección de errores BOE de 21-09-2012).
25-04-12	RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2012, de la Comisión Nacional del Sector Postal, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda, para la prestación de servicios técnicos y de seguridad aplicables a la certificación de firma electrónica y en el ámbito de la Administración electrónica.	16-02-12	RESOLUCIÓN de 9 de febrero de 2012, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la actualización para el año 2012, del documento de declaración sobre la red.
30-04-12	LEY ORGÁNICA 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.	24-02-12	RESOLUCIÓN de 9 de febrero de 2012, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ad-

2. Transporte terrestre e infraestructuras

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	ministración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias.	25-05-12	RESOLUCIÓN de 25 de abril de 2012, de la Dirección General de Ferrocarriles, 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.
16-03-12	RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2012, de la Dirección General de Ferrocarriles, 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 26 de octubre de 2011.	07-06-12	RESOLUCIÓN de 11 de mayo de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se encomienda al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la construcción del tramo A Coruña-Vigo del Eje Atlántico de Alta Velocidad.
16-03-12	REAL DECRETO 525/2012, de 9 de marzo, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje: Autopista AP-6, conexión con Segovia y autopista AP-6, conexión Ávila y para la conservación y explotación de la autopista de peaje AP-6 tramo: Villalba-Adanero.	07-06-12	RESOLUCIÓN de 11 de mayo de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se encomienda al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la construcción de la conexión del Corredor Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa: Vandellós-Área de Tarragona.
11-04-12	RESOLUCIÓN de 15 de marzo de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se prorroga la homologación a Formación Industrial y Medioambiental, SL para impartir cursos.	08-06-12	REAL DECRETO 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.
14-04-12	REAL DECRETO 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.	14-06-12	RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se establece la composición y funciones de la Mesa de Contratación.
19-04-12	ORDEN FOM/802/2012, de 30 de marzo, por la que se convocan ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operen en el sector del transporte por carretera.	14-06-12	RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica la Resolución de la Presidencia del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se establecen la composición y funciones de la Mesa de Contratación.
19-04-12	ORDEN FOM/803/2012, de 30 de marzo, por la que se convocan ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera.	14-06-12	RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias.
24-04-12	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se convocan ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.	14-06-12	RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias.
28-04-12	RESOLUCIÓN de 27 de marzo de 2012, de la Presidencia de RENFE-Operadora, sobre delegación de competencias.	14-06-12	RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	do del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la Resolución de la Presidencia, sobre delegación de competencias.	27-01-12	RESOLUCIÓN de 15 de diciembre 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.
3. Transporte marítimo e infraestructuras			
24-01-12	RESOLUCIÓN de 20 de octubre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el «Instituto de FP Náutico-Pesquero de Santa Cruz de Tenerife» para impartir cursos.	04-02-12	REAL DECRETO 201/2012, de 23 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece el sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.
24-01-12	RESOLUCIÓN de 14 de diciembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación del Centro de Buceo Benalmádena para impartir cursos.	08-02-12	RESOLUCIÓN ORDEN PRE/198/2012, de 6 de febrero, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a los tripulantes de buques pesqueros españoles afectados por la paralización temporal de la actividad pesquera.
24-01-12	RESOLUCIÓN de 14 de noviembre 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 Raymarine, modelo AIS-650, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	10-02-12	RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación de la Escuela Oficial Náutico Pesquera de Ribeira para impartir cursos.
24-01-12	RESOLUCIÓN de 15 de diciembre 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.	10-02-12	RESOLUCIÓN de 20 de diciembre 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.
24-01-12	RESOLUCIÓN de 15 de diciembre 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 2012 y se actualiza el contenido de las mismas.	10-02-12	RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación del «Centre Integrat de Formació Professional Nauticopesquera de Palma» para impartir cursos.
26-01-12	RESOLUCIÓN de 13 de septiembre de 2011, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2010.	10-02-12	RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación del centro de formación marítima «Mediterranean Services School» para impartir cursos.
26-01-12	RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 2011, 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.	10-02-12	RESOLUCIÓN de 21 de diciembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación de la Escuela Técnica Superior de Náutica de Santander para impartir cursos.
27-01-12	RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se modifican los anexos I, III, V, VIII y 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.	10-02-12	RESOLUCIÓN de 16 de enero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Previnsa SL para impartir cursos.

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
10-02-12	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del «Centro de formación marítimo Denia» para impartir cursos.		marca Garmin modelo GPSMAP 62SC/62STC, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-02-12	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2012, 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 Furuno modelo FM-4721, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	13-02-12	RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2012, de la Autoridad Portuaria de Huelva, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2010.
10-02-12	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de alarma hombre al agua, marca Indra modelo NMEA-LHA, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	16-02-12	RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2011, de la Autoridad Portuaria de Castellón, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2009.
10-02-12	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de alarma hombre al agua, marca Indra modelo CRX-LHA, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	16-02-12	RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2011, de la Autoridad Portuaria de Castellón, por lo que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2010.
10-02-12	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2012, 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 E62355-E7D, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	27-02-12	RESOLUCIÓN de 13 de febrero de 2012, 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 practicaaje.
10-02-12	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2012, 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 HS70GPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	27-02-12	RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2012, 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 practicaaje, en los puertos de Vigo y su Ría y Villanueva y La Geltrú.
10-02-12	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2012, 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 E62354-E7, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	13-03-12	RESOLUCIÓN de 3 de febrero de 2012, de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, por la que se crea el registro electrónico de la entidad.
10-02-12	RESOLUCIÓN de 24 de enero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas,	13-03-12	RESOLUCIÓN de 3 de febrero de 2012, de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, por la que se crea la sede electrónica de la entidad.
		13-03-12	ORDEN FOM/498/2012, de 29 de febrero, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento (Autoridad Portuaria de Huelva).
		13-03-12	RESOLUCIÓN de 24 de enero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela de vela puerto de Málaga para impartir cursos.
		13-03-12	RESOLUCIÓN de 31 de enero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española para impartir cursos.

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
13-03-12	RESOLUCIÓN de 3 de febrero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Global Marine Consultants para impartir cursos.		marca Furuno, modelo GP-320 B, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-03-12	RESOLUCIÓN de 6 de febrero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Global Marine Consultants para impartir cursos.	22-03-12	RESOLUCIÓN de 20 de febrero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Náutica Baleares para impartir cursos.
13-03-12	RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Facultad de Náutica de Barcelona (Universidad Politécnica de Cataluña) para impartir cursos.	22-03-12	RESOLUCIÓN de 21 de febrero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Técnica Superior de Náutica de Santander para impartir cursos.
13-03-12	RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación IMK Pasaia para impartir cursos.	22-03-12	RESOLUCIÓN de 27 de febrero de 2012, 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 2010 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-03-12	RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Instituto de Formación Logística y de Transporte SL para impartir cursos.	22-03-12	RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2012, 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-M33 (Sumergible IPX7), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-03-12	RESOLUCIÓN de 23 de febrero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se modifica la de 15 de diciembre de 2011, por la que se convocan exámenes teóricos ordinarios para la obtención de titulaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo y motos náuticas.	22-03-12	RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2012, 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 2006 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
22-03-12	RESOLUCIÓN de 3 de febrero de 2012, 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 J.R.C., modelo JLR-4341, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	22-03-12	RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2012, 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 2006, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
22-03-12	RESOLUCIÓN de 10 de febrero de 2012, 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.	22-03-12	RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2012, 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 2010, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
22-03-12	RESOLUCIÓN de 10 de febrero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas,		

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
27-03-12	RESOLUCIÓN de 9 de marzo de 2012, de Puestos del Estado, sobre delegación de competencias.		marca Garmin, modelo GPSMAP 60 CSX, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-04-12	RESOLUCIÓN de 13 de febrero de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF No-Solas, marca Navicom, modelo RT-500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	02-04-12	RESOLUCIÓN de 13 de marzo de 2012, 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 CSX, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-04-12	RESOLUCIÓN de 13 de marzo de 2012, 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 152, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	11-04-12	RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2012, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, por la que se crea y regula el registro electrónico.
02-04-12	RESOLUCIÓN de 13 de marzo de 2012, 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, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	11-04-12	RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2012, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, por la que se crea la sede electrónica.
02-04-12	RESOLUCIÓN de 13 de marzo de 2012, 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 76, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	11-04-12	RESOLUCIÓN. Resolución de 2 de marzo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro Nacional de Formación de Isla Cristina de la Dirección Provincial de Huelva del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
02-04-12	RESOLUCIÓN de 13 de marzo de 2012, 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 76, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	11-04-12	RESOLUCIÓN de 2 de marzo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Dirección Provincial de Ceuta del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
02-04-12	RESOLUCIÓN de 13 de marzo de 2012, 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 CX, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	11-04-12	RESOLUCIÓN de 2 de marzo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Dirección Provincial de Melilla del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
02-04-12	RESOLUCIÓN de 13 de marzo de 2012, 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 CX, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	11-04-12	RESOLUCIÓN de 6 de marzo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Dirección Provincial de Gijón del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
02-04-12	RESOLUCIÓN de 13 de marzo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas,	11-04-12	RESOLUCIÓN de 16 de marzo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Ensinso Profesional Galego (Enproga SL)», para impartir cursos.
02-04-12	RESOLUCIÓN de 13 de marzo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas,	11-04-12	ORDEN FOM/709/2012, de 9 de abril, por la que se aprueba la modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Santander. (Corrección de errores BOE de 04-06-2012).

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
12-04-12	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2012, de la Autoridad Portuaria de Motril, por la que se crea y regula el registro electrónico.	24-04-12	RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo FAR-2157, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
12-04-12	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2012, de la Autoridad Portuaria de Motril, por la que se crea la sede electrónica.	24-04-12	RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo FAR-2167DS (Banda S), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-04-12	RESOLUCIÓN de 12 de marzo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 001/0608 de balsa salvavidas, marca Plastimo, modelo Ibiza 6P, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera	24-04-12	RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2012, 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 RO4700, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-04-12	RESOLUCIÓN de 12 de marzo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 001/0709 de balsa salvavidas, marca Plastimo, modelo Ibiza 8P, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	24-04-12	RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2012, 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 F80B-EU, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-04-12	RESOLUCIÓN de 12 de marzo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 001/1210 de balsa salvavidas, marca Plastimo, modelo Ibiza 4P, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	24-04-12	RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF para el SMSSM, marca Entel, modelo HT-649, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-04-12	RESOLUCIÓN de 12 de marzo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 002/0608 de balsa salvavidas, marca Plastimo, modelo Ibiza 10P, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	24-04-12	RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2012, 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 HH325 EU (VP EU) (Sumergible IPX7), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-04-12	ORDEN FOM/720/2012, de 27 de marzo, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Málaga.	24-04-12	RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2012, 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 HH125 EU, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
19-04-12	RESOLUCIÓN de 23 de diciembre de 2011, de la Autoridad Portuaria de Melilla, por la que se crea y regula el registro electrónico de la entidad.	24-04-12	RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2012, 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 HH125 EU, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
19-04-12	RESOLUCIÓN de 23 de diciembre de 2011, de la Autoridad Portuaria de Melilla, por la que se crea y regula la sede electrónica de la entidad.	24-04-12	RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2012, 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 HH125 EU, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-12	RESOLUCIÓN de 27 de marzo de 2012, de Puertos del Estado, por la que se publica el Acuerdo del Consejo Rector sobre composición de la Mesa de Contratación Permanente.	24-04-12	RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
	que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF, No-Solas, marca Standard Horizon, modelo HX-290E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	21-05-12	RESOLUCIÓN de 4 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la EFPNP Nuestra Señora de la Antigua de Ondarroat (Vizcaya) para impartir cursos.
24-04-12	RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2012, 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-400E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	21-05-12	RESOLUCIÓN de 10 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Academia Náutica Medimar» para impartir cursos.
		21-05-12	RESOLUCIÓN de 13 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Superior de Marina Civil de Gijón para impartir cursos.
24-04-12	RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2012, 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 Etrex 10/20/30, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	21-05-12	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Dirección Provincial de Sevilla del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
24-04-12	RESOLUCIÓN de 13 de abril de 2012, 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 Icom, modelo MA-500TR, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	21-05-12	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del IES Universidad Laboral para impartir cursos.
		21-05-12	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Garmin, modelo GMR 18, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
25-04-12	RESOLUCIÓN de 2 de marzo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Dirección Provincial de Las Palmas del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.	21-05-12	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Garmin, modelo GMR 24, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
25-04-12	ORDEN FOM/840/2012, de 10 de abril, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento (Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra).		
26-04-12	RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2012, 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 Furuno modelo FA-30, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	21-05-12	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Garmin, modelo GMR 404, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
		21-05-12	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Garmin, modelo GMR 406, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
21-05-12	RESOLUCIÓN de 2 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Tepesa para impartir cursos.		

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
21-05-12	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Seiwa, modelo SWR1, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	06-06-12	RESOLUCIÓN de 4 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Fonade» para impartir cursos.
21-05-12	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2012, 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-1500E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	06-06-12	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2012, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se crea y regula el registro electrónico de la entidad.
21-05-12	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2012, 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.	06-06-12	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2012, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se crea la sede electrónica de la entidad.
21-05-12	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2012, 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 CP500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	06-06-12	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Sailor, modelo SP-3515 (Sumergible IPX7), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
21-05-12	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2012, 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 CP 300/300I, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	06-06-12	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2012, 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 E-125, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-12	RESOLUCIÓN de 22 de mayo de 2012, 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 practica, en el puerto de Cartagena.	06-06-12	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2012, 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 E-95, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-06-12	RESOLUCIÓN de 3 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación CSRCM para impartir cursos.	06-06-12	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2012, 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 C-125, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-06-12	RESOLUCIÓN de 3 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación FIREM para impartir cursos.	06-06-12	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2012, 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 E-97, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
06-06-12	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2012, 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 C-97, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	16-06-12	RESOLUCIÓN de 16 de mayo de 2012, 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 238, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-06-12	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2012, 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 C-95, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	16-06-12	RESOLUCIÓN de 16 de mayo de 2012, 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 420 S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-06-12	RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Vicente Gradaille» para impartir cursos.	16-06-12	RESOLUCIÓN de 16 de mayo de 2012, 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 420, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-06-12	RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Dirección Provincial de Madrid del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos.	16-06-12	RESOLUCIÓN de 16 de mayo de 2012, 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 520 S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-06-12	RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Global Marine» para impartir cursos.	16-06-12	RESOLUCIÓN de 16 de mayo de 2012, 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 520, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-06-12	RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Vicente Gradaille» para impartir cursos.	16-06-12	RESOLUCIÓN de 16 de mayo de 2012, 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 525 S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
07-06-12	ORDEN FOM/1207/2012, de 22 de mayo, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento (Autoridad Portuaria de Motril).	16-06-12	RESOLUCIÓN de 16 de mayo de 2012, 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 525 S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
07-06-12	RESOLUCIÓN de 23 de mayo de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, 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 Illes Balears realizados en el año 2011 y se aprueba el modelo de presentación de solicitudes.	16-06-12	RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Lowrance / Simrad / B & G, modelo Broadband 4G Radar, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
16-06-12	RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2012, 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 Jopix Marine, modelo DSC-10, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	18-06-12	RESOLUCIÓN de 17 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Cancomar para impartir cursos.
16-06-12	RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2012, 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 MT-550, modelo M-TECH para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	18-06-12	RESOLUCIÓN de 17 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Instituto de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Canarias (Arrecife) para impartir cursos.
16-06-12	RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2012, 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 Nexus, modelo NX2000, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	18-06-12	RESOLUCIÓN de 18 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Jovellanos para impartir cursos.
16-06-12	RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2012, 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 RS130GPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	18-06-12	ORDEN FOM/1318/2012, de 6 de junio, por la que se aprueba la primera modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de A Coruña.
16-06-12	RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2012, 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 Mark 4 / Mark 4 DSI, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	23-06-12	RESOLUCIÓN de 18 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo «sistema radioeléctrico de localización personal», marca SCIO modelo S2S BELT, para su uso en buques y embarcaciones de pesca de bandera española.
16-06-12	RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2012, 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 4/ 4M / 4DSI, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	23-01-12	RESOLUCIÓN de 13 de enero de 2012, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se convocan para el año 2012 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).
18-06-12	RESOLUCIÓN de 14 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Vicente Gradaille para impartir cursos.	22-02-12	RESOLUCIÓN de 25 de enero de 2012, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se crean ficheros de datos de carácter personal.
18-06-12	RESOLUCIÓN de 16 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Vicente Gradaille para impartir cursos.	22-03-12	ORDEN FOM/568/2012, de 16 de marzo, 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.

4. Transporte aéreo e infraestructuras

Fecha publicación BOE	Disposición y materia	Fecha publicación BOE	Disposición y materia
10-04-12	ORDEN PRE/697/2012, de 2 de abril, por la que se establecen las normas de funcionamiento de la Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo.		iniciar el procedimiento para el otorgamiento de compensaciones a los transportes marítimos y aéreos de mercancías con origen o destino en Illes Balears realizados en el año 2011 y se aprueba el modelo de presentación de solicitudes.
18-05-12	REAL DECRETO 769/2012, de 27 de abril, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el plan de acción asociado y el mapa de ruido del aeropuerto de Palma de Mallorca.	13-06-12	CIRCULAR aeronáutica 1/2012, de 23 de mayo, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se modifica el anexo III del 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.
07-06-12	RESOLUCIÓN de 23 de mayo de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se acuerda		

2.3. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2011

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).		minadas 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. (2011/L185).
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).	15-07-11	REGLAMENTO (UE) nº 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI 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/L185).
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).	29-07-11	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 28 de julio de 2011, por la que se excluye la prospección de petróleo y gas y la explotación de petróleo en Dinamarca, con exclusión de Groenlandia y las Islas Feroe, 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) 5312]. (2011/L197).
15-03-11	APROBACIÓN definitiva del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2011. (2011/L68). Corrección de errores «2011/L172» (30-06-2011).	19-08-11	APROBACIÓN definitiva del presupuesto rectificativo nº 2 de la Unión Europea para el ejercicio 2011. (2011/L213).
15-05-11	APROBACIÓN definitiva del presupuesto rectificativo nº 1 de la Unión Europea para el ejercicio 2011. (2011/L172).	25-08-11	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los neumáticos de los vehículos de motor y de sus remolques así como de su montaje (Texto codificado) [COM(2011) 120 final — 2011/0053 (COD)]. (2011/C248).
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).	14-11-11	COMUNICACIÓN de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo y al Tribunal de Cuentas — Cuentas anuales de la Unión Europea — Ejercicio financiero de 2010. (2011/C332).
02-07-11	DICTAMEN nº 4/2011 sobre el Libro Verde de la Comisión sobre la modernización de la política de contratación pública de la UE [presentado con arreglo al artículo 287, apartado 4, del TFUE]. C195 1 (2011/C195).		
15-07-11	DECISIÓN de la Comisión, de 14 de julio de 2011, por la que se corrige, en lo relativo a la modificación de los anexos de la Directiva 2007/46/CE, la Directiva 2010/19/UE, que modifica, para adaptarlas al progreso técnico en el ámbito de los sistemas antiproyección de deter-	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. (2011/15).

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
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).		men exploratorio a petición de la Presidencia belga). (2011/C44).
12-01-11	REGLAMENTO (UE) n° 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) n° 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).	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).
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).	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).
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).	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).
22-01-11	DECISIÓN n° 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).	19-02-11	DECISIÓN n° 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).
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).	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).
11-02-11	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Hacia una utilización a gran escala de los vehículos eléctricos» (Dicta-	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) n° 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).

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
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).	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).
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).	25-03-11	INFORMACIÓN de Estonia relativa a la aplicación de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2011/C93).
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).	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).
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)	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).
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).	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).
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).	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).
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).	31-03-11	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2011. (2011/C100).
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).	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).
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	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
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).		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).
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).	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).
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).	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).
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).	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).
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).	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).
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).	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).
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	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
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).	13-05-11	REGLAMENTO (UE) n° 459/2011 de la Comisión, de 12 de mayo de 2011, que modifica el anexo del Reglamento (CE) n° 631/2009, por el que se establecen las normas de desarrollo del anexo I del Reglamento (CE) n° 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). Corrección de errores «2011/C229» (06-09-2011).
06-05-11	POSICIÓN (UE) n° 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).	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).
07-05-11	REGLAMENTO n° 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).	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).
11-05-11	REGLAMENTO (UE) n° 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) n° 653/2007 (1). (2011/L122).	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).
12-05-11	REGLAMENTO (UE) n° 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).	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).
13-05-11	REGLAMENTO (UE) n° 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) n° 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).	16-06-11	REGLAMENTO (UE) n° 566/2011 de la Comisión, de 8 de junio de 2011, por el que se modifican el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n° 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) n° 582/2011 de la Comisión, de 25 de mayo de 2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) n° 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).

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
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).	12-07-11	DECISIÓN de la Comisión, de 11 de julio de 2011, relativa a la posición que debe adoptar la Unión Europea, en el seno del Comité mixto UE-Suiza, en relación con el reglamento interno del mismo, que se establecerá de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19, apartado 4, del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza relativo a la facilitación de los controles y formalidades en el transporte de las mercancías, y a las medidas aduaneras de seguridad. (2011/L182).
28-06-11	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). Corrección de errores «2011/C220» (26-07-2011).	13-07-11	INFORMACIÓN sobre la entrada en vigor del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (CO-TIF), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999. (2011/L183).
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).	20-07-11	COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (refundición) (1)(Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la directiva). (2011/C214).
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).	23-07-11	DECISIÓN nº 1/2011 del Comité de transportes terrestres Comunidad/Suiza, de 10 de junio de 2011, relativa a la concesión de un descuento en el canon de circulación de vehículos pesados en función de las prestaciones para los vehículos de las clases de emisión EURO II y III con sistema homologado de reducción de partículas. (2011/L193).
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).	23-07-11	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión sobre el seguimiento y la presentación de datos relativos a la matriculación de los turismos nuevos» [COM(2010) 657 final]. (2011/C218).
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).	26-07-11	DECISIÓN del Consejo, de 19 de julio de 2011, relativa a la posición que deberá adoptar la Unión Europea en el seno del Comité Mixto del EEE respecto a una modificación del anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L194).
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).	28-07-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 52/2011, de 20 de mayo de 2011, por la que se
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).		

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
	modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L196).		mologación de: I. Cinturones de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX para ocupantes de vehículos de motor — II. Vehículos equipados con cinturones de seguridad, sistema de alerta de olvido del cinturón, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX. (2011/L233).
28-07-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 53/2011, de 20 de mayo de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L196).		
28-07-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 54/2011, de 20 de mayo de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L196).	15-09-11	AYUDA estatal — Grecia — Ayuda estatal SA.32544 (11/C) (ex N/11) — Reestructuración de los ferrocarriles griegos — Trainose SA — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2011/C272).
28-07-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 55/2011, de 20 de mayo de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L196).		
28-07-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 56/2011, de 20 de mayo de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L196).	20-09-11	DECISIÓN del Consejo, de 12 de septiembre de 2011, relativa al establecimiento de un intercambio automatizado de datos por lo que respecta a los datos de matriculación de vehículos (DMV) en Rumanía. (2011/L242).
25-08-11	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Cómo han influido las políticas de la UE en las oportunidades de empleo, las necesidades de formación y las condiciones de trabajo de los transportistas» (Dictamen exploratorio). (2011/C248).	21-09-11	RECOMENDACIÓN de la Comisión, de 20 de septiembre de 2011, sobre el procedimiento para la demostración del nivel de cumplimiento con los parámetros básicos de las especificaciones técnicas de interoperabilidad por parte de las líneas ferroviarias existentes. (2011/L243).
25-08-11	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «El desarrollo sostenible de la política de transportes de la UE y la planificación de la RTE-T» (Dictamen exploratorio). (2011/C248).	27-09-11	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2011, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2009. (2011/L250).
25-08-11	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas» [COM(2010) 781 final — 2010/0377 (COD)]. (2011/C248).	27-09-11	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2011, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2009. (2011/L250).
26-08-11	NO OPOSICIÓN a una concentración notificada (Asunto COMP/M.6150 — Veolia Transport/Trenitalia/JV). (2011/C249).	27-09-11	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2011, 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 2009. (2011/L250).
02-09-11	DICTAMEN del Comité de las Regiones sobre el Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte». (2011/C259).	27-09-11	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2011, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2009. (2011/L250).
09-09-11	REGLAMENTO nº 16 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la ho-		

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
01-10-11	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 15 de septiembre de 2011, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria. (2011/L256).		vicios de transporte local en autobús — Ayuda existente — Obligación de motivación — Decisión de archivar el caso sin incoar el procedimiento formal de investigación). (2011/C336).
06-10-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 80/2011, de 1 de julio de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L262).	22-11-11	RECOMENDACIÓN de la Comisión, de 8 de septiembre de 2011, relativa al apoyo de un servicio eCall a escala de la UE en las redes de comunicación electrónica para la transmisión de llamadas de urgencia desde un vehículo, basado en el número 112 («llamada eCall»). (2011/L303).
06-10-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 81/2011, de 1 de julio de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L262).	23-11-11	MODIFICACIONES de 2010 del Reglamento nº 30 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Disposiciones uniformes para la homologación de neumáticos para vehículos de motor y sus remolques. (2011/L307).
06-10-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 82/2011, de 1 de julio de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L262).		
06-10-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 90/2011, de 19 de julio de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L262).	23-11-11	MODIFICACIONES de 2010 del Reglamento nº 54 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): prescripciones uniformes para la homologación de neumáticos para vehículos industriales y sus remolques. (2011/L307).
08-10-11	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 4 de octubre de 2011, sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios [notificada con el número C(2011) 6974] (2011/L264).	23-11-11	REGLAMENTO nº 117 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de neumáticos por lo que se refiere a las emisiones de ruido de rodadura, a la adherencia en superficie mojada y/o a la resistencia a la rodadura. (2011/L307).
14-10-11	DIRECTIVA 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, 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. (2011/L269).	25-11-11	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, relativa a la aplicación de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que se refiere a los controles del seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles. (2011/L310).
29-10-11	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo «Revisión de la política del BEI en el ámbito de los préstamos para el sector del transporte» (Dictamen de iniciativa). (2011/C318).	25-11-11	REGLAMENTO (UE) nº 1214/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2011, relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro. (2011/L316).
05-11-11	DIRECTIVA 2011/82/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. (2011/L288).		
17-11-11	SENTENCIA del Tribunal, de 22 de agosto de 2011, en el asunto E-14/10 — Konkurrenten.no AS contra Órgano de Vigilancia de la AELC (Recurso de anulación de una Decisión del Órgano de Vigilancia de la AELC — Ayuda estatal — Ser-	29-11-11	DIRECTIVA 2011/94/UE de la Comisión, de 28 de noviembre de 2011, que modifica la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción. (2011/L314).

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
30-11-11	REGLAMENTO (UE) n° 1235/2011 de la Comisión, de 29 de noviembre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la clasificación de los neumáticos en relación con la adherencia en superficie mojada, la medición de la resistencia a la rodadura y el procedimiento de verificación. (2011/L317).	22-12-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 118/2011, de 21 de octubre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L341).
		22-12-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 119/2011, de 21 de octubre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L341).
01-12-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 102/2011, de 30 de septiembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L318).	22-12-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 120/2011, de 21 de octubre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2011/L341).
01-12-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 103/2011, de 30 de septiembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2011/L318).	23-12-11	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, por la que se confirma el cálculo provisional de las emisiones medias específicas de CO ₂ y de los objetivos de emisiones específicas aplicables a los fabricantes de turismos, en relación con el año natural 2010, en aplicación del Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2011/L343).
01-12-11	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 104/2011, de 30 de septiembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) y el Protocolo 37 (que contiene la lista prevista en el artículo 101) del Acuerdo EEE. (2011/L318).		
06-12-11	REGLAMENTO n° 3 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Disposiciones uniformes para la homologación de dispositivos catadióptricos para vehículos de motor y sus remolques. (2011/L323).	19-01-11	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «El sector naval europeo frente a la crisis». (2011/C18).
06-12-11	REGLAMENTO n° 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. (2011/L323).	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).
06-12-11	REGLAMENTO n° 48 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa. (2011/L323).	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).
20-12-11	CORRECCIÓN de errores del Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, 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 (DO L 200 de 31.7.2009). (2011/L337).	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).

3. Transporte marítimo e infraestructuras

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
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).	25-08-11	Decisión del Órgano de Vigilancia de la AELC nº 328/09/COL, de 15 de julio de 2009, relativa a las Leyes de puertos islandesas (Islandia). (2011/L219).
31-03-11	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2011. (2011/C100). Corrección de errores «2011/C197» (05-07-2011).	27-08-11	DECISIÓN de la Comisión, de 29 de junio de 2011, relativa a la medida SA.27106 (C 13/09 — ex N 614/08) que Francia tiene previsto ejecutar a favor del sector portuario [notificada con el número C(2011) 4391]. (2011/L221).
02-04-11	DICTAMEN del Comité de las Regiones — Desarrollo de una política marítima integrada y del conocimiento del medio marino 2020. (2011/C104).	01-09-11	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 31 de agosto de 2011, sobre el reconocimiento de Marruecos de conformidad con la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los sistemas de formación y titulación de la gente de mar [notificada con el número C(2011) 6020]. (2011/C226).
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).	15-09-11	DIRECTIVA 2011/75/UE de la Comisión, de 2 de septiembre de 2011, por la que se modifica la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos. (2011/L239).
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).	27-09-11	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2011, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2009. (2011/L250).
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).	27-09-11	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2011, 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 2009. (2011/L239).
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).	11-10-11	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 — DO L 328 de 24.11.2006, p. 1]. (2011/C299).
05-07-11	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2011 — Presupuesto rectificativo nº 1 (2011/C197).	29-10-11	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Ayudas estatales a la construcción naval» (Dictamen adicional). (2011/C318).

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
29-01-11	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 relativas a los servicios aéreos regulares. (2011/C29).		plotación 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).
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).	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 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 53 de 16.2.2011. (2011/C53).
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).	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).
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).	24-02-11	NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.5976 — Lufthansa Technik/Panasonic Avionics/Idair JV). (2011/C58).
12-02-11	ACUERDO sobre determinados aspectos de los servicios aéreos entre la Unión Europea y los Estados Unidos Mexicanos. (2011/L38).	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).
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).	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).
18-02-11	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).	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).
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 ex-	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 forma-

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
	ción de pilotos de líneas aéreas en el Condado de Troms (Noruega). (2011/L78).		Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado. (2011/C123).
25-03-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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).	27-04-11	REGLAMENTO (UE) n° 394/2011 de la Comisión, de 20 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (CE) n° 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).
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).	03-05-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 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).
06-04-11	PROCEDIMIENTO nacional belga de asignación de derechos de tráfico aéreo limitados. (2011/C107).	03-05-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17 del Reglamento (CE) n° 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).
08-04-11	REGLAMENTO (UE) n° 334/2011 de la Comisión, de 7 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (UE) n° 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).	12-05-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 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).
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).	12-05-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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).
20-04-11	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n° 390/2011 de la Comisión, de 19 de abril de 2011, que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2011/L104).		
21-04-11	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6208 — Aeroports de Paris/JCDecaux Airport France/JV) —	12-05-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n°

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	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 — 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).	10-06-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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).
12-05-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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).	10-06-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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).
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) n° 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. (2011/C142).	11-06-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 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).
17-05-11	COMUNICACIÓN de la Comisión relativa a la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 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).	18-06-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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).
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).	21-06-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 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).
24-05-11	NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.6208 — Aeroports de Paris/JCDecaux Airport France/IV). (2011/C153).	24-06-11	COMUNICACIÓN de la Comisión sobre la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 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).
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).	02-07-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 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).

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
	sejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2011/C193).		de servicios aéreos en la Comunidad — Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2011/C122).
05-07-11	DECISIÓN de la Comisión, de 8 de marzo de 2011, relativa a la medida C 18/10 (ex NN 20/10) ejecutada por la República Francesa en favor de los proveedores de componentes del sector aeronáutico (garantía «Aero 2008») [notificada con el número C(2011) 1378]. (2011/L176).	11-08-11	REGLAMENTO (UE) n° 805/2011 de la Comisión, de 10 de agosto de 2011, por el que se establecen normas detalladas para las licencias y determinados certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2011/L206).
15-07-11	REGLAMENTO (UE) n° 677/2011 de la Comisión, de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 691/2010. (2011/L185).	23-08-11	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6371 — OTPP/Macquarie/Copenhagen Airports) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado. (2011/C244).
16-07-11	DECISIÓN n° 1/2011 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 4 de julio de 2011, por la que se sustituye el anexo del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo. (2011/L187).	23-08-11	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6372 — OTPP/Macquarie/SFPI-FPIM/The Brussels Airport Company) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado. (2011/C244).
22-07-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 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/C216).	25-08-11	ANUNCIO de información del Órgano de Vigilancia de la AELC basado en el artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 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 en Noruega. (2011/C247).
23-07-11	REGLAMENTO (UE) n° 720/2011 de la Comisión, de 22 de julio de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 272/2009 que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil en lo que se refiere a la introducción gradual del control de líquidos, aerosoles y geles en los aeropuertos de la UE. (2011/L193).	25-08-11	ANUNCIO de información del Órgano de Vigilancia de la AELC basado en el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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 en Noruega. (2011/C247).
27-07-11	DECISIÓN del Consejo, de 19 de julio de 2011, relativa a la celebración de un Acuerdo sobre seguridad en la aviación civil entre la Comunidad Europea y Canadá. (2011/L195).	26-08-11	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n° 859/2011 de la Comisión, de 25 de agosto de 2011, que modifica en lo que atañe a la carga y al correo aéreos el Reglamento (UE) n° 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (2011/L220).
28-07-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación	01-09-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
	del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2011/C257-P.3).	13-09-11	AYUDA estatal — Rumanía — Ayuda estatal SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) — Aeropuerto Internacional de Timi oara — Wizz Air — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE. (2011/C257).
01-09-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 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/C257-P.5).	20-09-11	NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.6371 — OTPP/Macquarie/Copenhagen Airports). (2011/C275).
		20-09-11	NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.6372 — OTPP/Macquarie/SFPI-FPIM/The Brussels Airport Company). (2011/C275)
01-09-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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/C257-P.4).	24-09-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Nuevo anuncio de licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público indicadas en el anuncio publicado en el DO C 174 de 1.7.2010. (2011/C281).
01-09-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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/C257-P.6).	24-09-11	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6263 — Aelia/Aéroports de Paris/JV). (2011/C281).
		27-09-11	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2011, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2009. (2011/L250).
09-09-11	DECISIÓN del Consejo, de 31 de marzo de 2011, relativa a la firma, en nombre de la Unión, y aplicación provisional de un Memorando de Cooperación entre la Unión Europea y la Organización de Aviación Civil Internacional sobre un marco para el mejoramiento de la cooperación. (2011/L232).	27-09-11	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2011, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Empresa Común SESAR para el ejercicio 2009. (2011/L250).
09-09-11	DECISIÓN del Consejo, de 16 de junio de 2011, relativa a la posición que ha de adoptar la Unión Europea, en el seno del Comité Mixto UE-OACI, respecto a la adopción de un anexo sobre seguridad operacional de la aviación al Memorando de Cooperación entre la Unión Europea y la Organización de Aviación Civil Internacional sobre un marco para la cooperación reforzada. (2011/L232).	27-09-11	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2011, sobre el cierre de las cuentas de la Empresa Común SESAR para el ejercicio 2009. (2011/L250).
		27-09-11	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2011, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2009. (2011/L250).
09-09-11	MEMORANDO de Cooperación entre la Unión Europea y la Organización de Aviación Civil Internacional sobre un marco para el mejoramiento de la cooperación. (2011/L232).	27-09-11	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2011, que contiene las observacio-

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
	nes 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 Aérea para el ejercicio 2009. (2011/L250).		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/C285-P11).
27-09-11	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2011, 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 Empresa Común SESAR para el ejercicio 2009. (2011/L250).	08-10-11	ACUERDO entre la Unión Europea y el Gobierno de la República de Indonesia sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2011/L264).
28-09-11	AYUDA estatal — Alemania — Ayuda estatal SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) — Financiación de medidas de infraestructura en el aeropuerto de Leipzig/Halle (2) — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE. (2011/C284).	08-10-11	DECISIÓN del Consejo, de 16 de junio de 2011, relativa a la firma, en nombre de la Unión, y aplicación provisional del Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República de Indonesia sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2011/L264).
28-09-11	DECISIÓN de la Comisión, de 26 de septiembre de 2011, por la que se fijan los valores de referencia para asignar gratuitamente derechos de emisión de gases de efecto invernadero a los operadores de aeronaves en virtud del artículo 3 sexies de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2011/L252).	11-10-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 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/C299).
29-09-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 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/C285-P9).	11-10-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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/C299).
29-09-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 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/C285-P.12).	18-10-11	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n° 1034/2011 de la Comisión, de 17 de octubre de 2011, relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea y que modifica el Reglamento (UE) n° 691/2010. (2011/L271).
29-09-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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/C285-P.10).	18-10-11	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n° 1035/2011 de la Comisión, de 17 de octubre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea y se modifican el Reglamento (CE) n° 482/2008 y el Reglamento (UE) n° 691/2010. (2011/L271).
29-09-11	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n°	19-10-11	ACUERDO entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Federativa de Brasil sobre seguridad en la aviación civil. (2011/L273).

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
19-10-11	DECISIÓN del Consejo, de 26 de septiembre de 2011, relativa a la celebración de un Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Federativa de Brasil sobre seguridad en la aviación civil. (2011/L273).		res de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2011/C321).
29-10-11	ACUERDO Subsidiario entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, Islandia, por otra, y el Reino de Noruega, por otra, sobre la aplicación del Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América, por una parte, la Unión Europea y sus Estados miembros, por otra, Islandia, por otra, y el Reino de Noruega, por otra. (2011/L283).	05-11-11	DICTAMEN del Supervisor Europeo de Protección de Datos sobre la propuesta de Decisión del Consejo relativa a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y Australia sobre el tratamiento y transferencia de datos del registro de nombres de pasajeros (PNR) por los transportistas aéreos al Servicio de Aduanas y de Protección de las Fronteras de Australia. (2011/C322).
29-10-11	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 16 de junio de 2011, relativa a la firma, en nombre de la Unión, y la aplicación provisional del Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América, por una parte, la Unión Europea y sus Estados miembros, por otra, Islandia, por otra, y el Reino de Noruega, por otra, y relativa a la firma, en nombre de la Unión, y la aplicación provisional del Acuerdo Subsidiario entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, Islandia, por otra, y el Reino de Noruega, por otra, sobre la aplicación del Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América, por una parte, la Unión Europea y sus Estados miembros, por otra, Islandia, por otra, y el Reino de Noruega, por otra. (2011/L283).	09-11-11	ACUERDO entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil. (2011/L291).
29-10-11	DECISIÓN del Consejo, de 20 de octubre de 2011, relativa a la celebración del Acuerdo sobre determinados aspectos de los servicios aéreos entre la Unión Europea y los Estados Unidos Mexicanos. (2011/L283).	09-11-11	DECISIÓN del Consejo, de 26 de noviembre de 2007, relativa a la firma, en nombre de la Comunidad, de un Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil. (2011/L291).
04-11-11	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/C321).	09-11-11	DECISIÓN del Consejo, de 7 de marzo de 2011, relativa a la celebración del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil. (2011/L291).
04-11-11	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 de explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regula-	11-11-11	REGLAMENTO (UE) nº 1141/2011 de la Comisión, de 10 de noviembre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 272/2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil, en lo que respecta al uso de escáneres de seguridad en los aeropuertos de la UE. (2011/L293).
		12-11-11	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 1147/2011 de la Comisión, de 11 de noviembre de 2011, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010, y por el que se desarrollan las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil en lo que respecta al uso de escáneres de seguridad en los aeropuertos de la UE. (2011/L294).
		12-11-11	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/C330).

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
12-11-11	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 de explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2011/C330).	23-11-11	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 1207/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo. (2010/L305).
14-11-11	DECISIÓN del Consejo, de 8 de noviembre de 2011, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Cabo Verde sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2011/L269).	24-11-11	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 — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2010/C344).
15-11-11	AYUDAS estatales — Francia — Ayudas estatales SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) — Ayudas estatales al aeropuerto de Marsella-Provenza y a las compañías aéreas que utilizan el aeropuerto — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2011/C334).	25-11-11	REGLAMENTO (UE) nº 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2010/L311).
16-11-11	NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.6263 — Aelia/Aéroports de Paris/JV). (2011/C335).	25-11-11	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 1216/2011 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 691/2010 de la Comisión, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red. (2010/L310).
16-11-11	REGLAMENTO (UE) nº 1149/2011 de la Comisión, de 21 de octubre de 2011, 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. (2011/L298).	20-12-11	REGLAMENTO (UE) nº 1332/2011 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo. (2011/L336).
22-11-11	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 1197/2011 de la Comisión, de 21 de noviembre 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/L303).	21-12-11	DECISIÓN nº 2/2011 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 25 de noviembre de 2011, por la que se sustituye el anexo del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo. (2011/L338).
23-11-11	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 1206/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos en materia de identificación de aeronaves para la vigilancia del cielo único europeo. (2010/L305).	22-12-11	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Cielo Único Europeo II» (Dictamen de iniciativa). (2011/C376).

2.4. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2012 (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		
04-01-12	DECISIÓN del Consejo, de 23 de enero de 2012, relativa a la posición que debe adoptar la Unión Europea en el Comité Mixto del EEE respecto a la creación de un Grupo de Trabajo Conjunto para controlar la aplicación del capítulo II bis del Protocolo 10 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo relativo a la simplificación de los controles y formalidades respecto al transporte de mercancías y establecer su reglamento interno. (2012/L4).	22-05-12	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte» [COM(2011) 650 final — 2011/0294 (COD)]. (2012/C143).
10-01-12	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el «Libro Blanco — Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» COM(2011) 144 final. (2012/C7).	21-06-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 33/2012, de 10 de febrero de 2012, por la que se crea un Grupo de Trabajo Conjunto para controlar la aplicación del capítulo II bis del Protocolo 10 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo relativo a la simplificación de los controles y formalidades respecto al transporte de mercancías y establecer su reglamento interno. (2012/L161).
10-01-12	CONVOCATORIAS de propuestas conforme al programa anual de trabajo de 2011 con vistas a la concesión de subvenciones en el ámbito de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) para el período 2007-2013 [Decisión C(2011) 1772 de la Comisión, en su versión modificada por la Decisión C(2011) 9531 de la Comisión]. (2012/C7). (Corrección de errores 2012/C35 de 09-02-12).	29-06-12	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales»[COM(2011) 895 final — 2011/0439 (COD)], la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la contratación pública»[COM(2011) 896 final — 2011/0438 (COD)], y la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la adjudicación de contratos de concesión»[COM(2011) 897 final — 2011/0437 (COD)]. (2012/C191).
27-01-12	DECISIÓN del Consejo, de 23 de enero de 2012, relativa a la posición que debe adoptar la Unión Europea en el Comité Mixto del EEE respecto a la creación de un Grupo de Trabajo Conjunto para controlar la aplicación del capítulo II bis del Protocolo 10 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo relativo a la simplificación de los controles y formalidades respecto al transporte de mercancías y establecer su reglamento interno. (2012/L24).	06-01-12	INFORMACIÓN comunicada por los Estados miembros con relación a la ayuda concedida en virtud del Reglamento (CE) n° 800/2008 de la Comisión, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado (Reglamento general de exención por categorías). (2012/C4).
09-02-12	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2011 - Presupuesto rectificativo n° 1. (2012/C36).	07-01-12	DECISIÓN del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la movilización del Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización de conformidad con el punto 28 del Acuerdo interinstitucional, de 17 de mayo de 2006, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre disciplina presu-
29-02-12	APROBACIÓN definitiva del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2012. (2012/L79). (Corrección de errores 2012/L79). (19-03-2012).		
30-03-12	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2012. (2012/C95).		
			2. Transporte terrestre e infraestructuras

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
	puestaria y buena gestión financiera (solicitud EGF/2011/005 PT/Norte-Centro Automotiv de Portugal). (2012/L4).	07-01-12	MODIFICACIONES de 2010 del Reglamento nº 91 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Disposiciones uniformes para la homologación de luces de posición laterales para vehículos de motor y sus remolques. (2012/L4).
07-01-12	MODIFICACIONES de 2010 del Reglamento nº 4 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes para la homologación de los dispositivos para el alumbrado de las placas de matrícula trasera de los vehículos a motor y sus remolques. (2012/L4).	07-01-12	MODIFICACIONES de 2010 del Reglamento nº 105 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas en lo que respecta a sus características particulares de construcción. (2012/L4).
07-01-12	MODIFICACIONES de 2010 del Reglamento nº 23 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Disposiciones uniformes para la homologación de las luces de marcha atrás para vehículos de motor y sus remolques. (2012/L4).	12-01-12	DECISIÓN nº 1/2011 del Comité Conjunto creado en virtud del Convenio Interbus sobre el transporte discrecional internacional de los viajeros en autocar y autobús, de 11 de noviembre de 2011, por la que adopta su reglamento interno y adapta el anexo 1 del Convenio sobre las condiciones relativas a los transportistas de viajeros por carretera, el anexo 2 del Convenio, relativo a las normas técnicas aplicables a autobuses y autocares, y los requisitos relativos a las disposiciones sociales contempladas en el artículo 8 del Convenio. (2012/L8).
07-01-12	MODIFICACIONES de 2010 del Reglamento nº 38 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Disposiciones uniformes para la homologación de las luces antiniebla traseras de los vehículos de motor y de sus remolques. (2012/L4).	12-01-12	RECOMENDACIÓN nº 1/2011 del Comité conjunto creado en virtud del Convenio Interbus sobre el transporte discrecional internacional de los viajeros en autocar y autobús, de 11 de noviembre de 2011, relativa a la utilización de un informe técnico para autocares y autobuses, con el fin de facilitar el control de la aplicación de las disposiciones de los artículos 1 y 2 del anexo 2 del Convenio. (2012/L8).
07-01-12	MODIFICACIONES de 2010 del Reglamento nº 77 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes sobre la homologación de las luces de estacionamiento de los vehículos de motor. (2012/L4).	14-01-12	PUBLICACIÓN de la intención del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Noruega de adjudicar directamente un contrato de servicio público de conformidad con lo dispuesto en el REGLAMENTO (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 (2012/C12).
07-01-12	MODIFICACIONES de 2010 del Reglamento nº 87 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Prescripciones uniformes sobre la homologación de las luces de circulación diurna de los vehículos de motor. (2012/L4).	27-01-12	REGLAMENTO (UE) nº 65/2012 de la Comisión, de 24 de enero de 2012, por el que se ejecuta el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo referente a los indicadores de cambio de velocidad
07-01-12	MODIFICACIONES de 2008 y 2010 del Reglamento nº 89 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de: I. Vehículos, por lo que se refiere a la limitación de su velocidad máxima o de su función ajustable de limitación de velocidad. — II. Vehículos, por lo que se refiere a la instalación de un dispositivo de limitación de velocidad (DLV) o un dispositivo ajustable de limitación de velocidad (DALV) de un tipo homologado — III. Dispositivo de limitación de velocidad (DLV) y dispositivo ajustable de limitación de velocidad (DALV). (2012/L4).		

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
	y se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2012/L28).		del Consejo, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo. (2012/C44).
31-01-12	REGLAMENTO (UE) n° 64/2012 de la Comisión, de 23 de enero de 2012, que modifica el Reglamento (UE) n° 582/2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI). (2012/L28).	16-02-12	REGLAMENTO (UE) n° 130/2012 de la Comisión, de 15 de febrero de 2012, relativo a los requisitos de homologación de tipo para determinados vehículos de motor con respecto al acceso al vehículo y su maniobrabilidad y por el que se aplica el Reglamento (CE) n° 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. (2012/L43).
01-02-12	DECISIÓN del Consejo, de 23 de enero de 2012, relativa a la posición que deberá adoptar la Unión Europea en el Comité Mixto del EEE respecto a una modificación del anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2012/L29).		
03-02-12	REGLAMENTO (UE) n° 70/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2012, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera. (2012/L32).	16-02-12	REGLAMENTO n° 116 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas: Prescripciones técnicas uniformes relativas a la protección de los vehículos a motor contra la utilización no autorizada. (2012/L45).
10-02-12	DICTAMEN del Supervisor Europeo de Protección de Datos sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2012/C37).	18-02-12	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 17 de febrero de 2012, sobre disposiciones de ejecución del cobro de las primas por exceso de emisiones de CO ₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos de conformidad con el Reglamento (UE) n° 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2012/L47). (p.69).
15-02-12	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo»[COM(2011) 451 final — 2011/0196 (COD)]. (2012/C43).	18-02-12	DECISIÓN de la Comisión, de 17 de febrero de 2012, sobre un método para el cobro de las primas por exceso de emisiones de CO ₂ de los turismos nuevos de conformidad con el Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (2012/L47). (p.71).
15-02-12	REGLAMENTO n° 83 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que respecta a la emisión de contaminantes según las necesidades del motor en materia de combustible. (2012/L42).	23-02-12	DECISIÓN de la Comisión, de 25 de enero de 2012, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo [notificada con el número C(2012) 172]. (2012/L51).
16-02-12	PUBLICACIÓN de la notificación del Consejo del condado Sogn og Fjordane de un procedimiento de licitación con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y	29-02-12	DECISIÓN del Consejo, de 14 de diciembre de 2011, relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y a la aplicación provisional del Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la Federación de Rusia sobre el comercio de piezas y componentes de vehículos automóviles entre la Unión Europea y la Federación de Rusia. (2012/L57). (p.14).

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
29-02-12	ACUERDO entre la Unión Europea y el Gobierno de la Federación de Rusia sobre el comercio de piezas y componentes de vehículos automóviles entre la Unión Europea y la Federación de Rusia. (2012/L57). (p.15).	15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 145/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).
06-03-12	MODIFICACIÓN del Convenio relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR de 1975) — De conformidad con la Notificación del Depositario de la ONU C.N.659.2011.TREATIES — 3 las siguientes modificaciones del Convenio TIR entrarán en vigor el 1 de enero de 2012 para todas las Partes contratantes. (2012/L66).	15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 146/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).
09-03-12	DECISIÓN del Consejo, de 14 de febrero de 2012, sobre la adhesión de la Unión Europea al Reglamento no 29 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, referente a las prescripciones uniformes sobre la homologación de vehículos en lo relativo a la protección de los ocupantes de la cabina de un vehículo comercial. (2012/L71).	15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 147/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).
15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 139/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).	15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 148/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).
15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 140/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).	15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 149/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).
15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 141/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).	15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 150/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).
15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 142/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).	15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 151/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).
15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 143/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).	15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 152/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).
15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 144/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).	15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 163/2011, de 19 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).
		15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 164/2011, de 19 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).
		15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 165/2011, de 19 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
22-03-12	REGLAMENTO (UE) n° 249/2012 de la Comisión, de 21 de marzo de 2012, que modifica el Reglamento (UE) n° 19/2011, respecto a los requisitos de homologación de tipo en lo referente a la placa reglamentaria del fabricante de los vehículos de motor y sus remolques. (2012/L82).	27-04-12	DECISIÓN de la Comisión, de 23 de abril de 2012, por la que se establece la segunda serie de objetivos comunes de seguridad para el sistema ferroviario [notificada con el número C(2012) 2084]. (2012/L115).
30-03-12	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2012. (2012/C95).	01-06-12	REGLAMENTO (UE) n° 459/2012 de la Comisión, de 29 de mayo de 2012, por el que se modifican el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión en lo que respecta a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (2012/L142).
11-04-12	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 4 de abril de 2012, 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(2012) 2166]. (2012/L101).	01-06-12	DECISIÓN de la Comisión, de 31 de mayo de 2012, relativa a la creación de un grupo de expertos en el ámbito de la seguridad del transporte terrestre. (2012/L142).
14-04-12	POSICIÓN (UE) n° 8/2012 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un espacio ferroviario europeo único Adoptada por el Consejo el 8 de marzo de 2012. (2012/C108E).	21-06-12	REGLAMENTO (UE) n° 523/2012 de la Comisión, de 20 de junio de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 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. (2012/L160).
18-04-12	REGLAMENTO (UE) n° 328/2012 de la Comisión, de 17 de abril de 2012, que modifica el Reglamento (CE) n° 62/2006 sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente a las aplicaciones telemáticas para el subsistema del transporte de mercancías del sistema ferroviario transeuropeo convencional. (2012/L106).	21-06-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 23/2012, de 10 de febrero de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L161).
24-04-12	REGLAMENTO (UE) n° 347/2012 de la Comisión, de 16 de abril de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los requisitos de homologación de tipo para determinadas categorías de vehículos de motor con respecto a los sistemas avanzados de frenado de emergencia. (2012/L109).	21-06-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 24/2012, de 10 de febrero de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L161).
24-04-12	REGLAMENTO (UE) n° 351/2012 de la Comisión, de 23 de abril de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo para la instalación de sistemas de advertencia de abandono del carril en los vehículos de motor. (2012/L110).	21-06-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 25/2012, de 10 de febrero de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L161).
		21-06-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 26/2012, de 10 de febrero de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L161).
		21-06-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 27/2012, de 10 de febrero de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L161).

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
28-06-12	DECISIÓN del Consejo, de 25 de junio de 2012, relativa a la posición que debe tomar la Unión Europea en el Comité Mixto del EEE referente a la modificación del anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L168).	15-02-12	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas» [COM(2011) 456 final — 2011/0197 (COD)]. (2012/C43).
29-06-12	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor» [COM(2011) 856 final — 2011/0409 (COD)]. (2012/C191).	30-03-12	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2011. Presupuesto rectificativo nº 3. (2012/C95).
		30-03-12	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2012. (2012/C95).
3. Transporte marítimo e infraestructuras			
12-01-12	DECISIÓN del Consejo, de 12 de diciembre de 2011, sobre la adhesión de la Unión Europea al Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 1974, en relación con lo dispuesto en sus artículos 10 y 11. (2012/L8).	11-04-12	DECISIÓN Delegada de la Comisión, de 3 de febrero de 2012, 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. (2012/L101).
04-02-12	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 2 de febrero de 2012, sobre el reconocimiento de RINA s.p.a (Registro Naval Italiano) como sociedad de clasificación para las embarcaciones de la navegación interior [notificada con el número C(2012) 402. (2012/L33).	24-04-12	INFORME Especial nº 4/2012 «¿Resulta una inversión eficaz la utilización de los Fondos Estructurales para cofinanciar las infraestructuras de transportes en puertos marítimos?». (2012/C121).
04-02-12	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 2 de febrero de 2012, sobre el reconocimiento del Registro naval ruso (Russian Maritime Register of Shipping) como sociedad de clasificación para las embarcaciones de la navegación interior [notificada con el número C(2012) 42. (2012/C43).	20-06-12	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 — DO L 328 de 24-11-2006, p.1] (2012/C177).
04-02-12	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 2 de febrero de 2012, sobre el reconocimiento de Polski Rejestr Statków SA (Registro Naval Polaco) como sociedad de clasificación para las embarcaciones de la navegación interior [notificada con el número C(2012) 43. (2012/L33).	20-06-12	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2012 — Presupuesto rectificativo nº 1. (2012/C178).
15-02-12	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único» (Refundición) [COM(2011) 566 final — 011/0243 (COD)]. (2012/C43).	4. Transporte aéreo e infraestructuras	
		21-01-12	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 — Imposición de obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares entre los aeropuertos de Lampedusa y Pantelleria y los aeropuertos de Trapani, Palermo y Catania. (2012/C8).

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
21-01-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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 acuerdo con las obligaciones de servicio público enumeradas en la nota informativa publicada en el DO C 53 de 19 de febrero de 2011. (2012/C8).	24-02-12	DECISIÓN del Consejo, de 14 de febrero de 2012, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República de Indonesia sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2012/L52).
02-02-12	DECISIÓN de la Comisión de 31 de octubre de 2011 — Ayuda estatal SA. 30931 (C/11), Rumanía — Régimen de ayudas para el desarrollo de la infraestructura de transporte aéreo [notificada con el número C(2011) 7863]. (2012/L30).	01-03-12	REGLAMENTO de Ejecución (UE) N° 173/2012 de la Comisión, de 29 de febrero de 2012, que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que atañe a la aclaración y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea. (2012/L59).
03-02-12	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n° 90/2012 de la Comisión, de 2 de febrero de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 736/2006 sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización.. (2012/L31).	13-03-12	ESTRATEGIA exterior de la UE sobre el registro de nombres de los pasajeros (PNR). Resolución del Parlamento Europeo, de 11 de noviembre de 2010, sobre el enfoque global de las transferencias de datos de los registros de nombres de los pasajeros (PNR) a los terceros países y las Recomendaciones de la Comisión al Consejo para autorizar la apertura de negociaciones para un Acuerdo entre la Unión Europea y Australia, Canadá y los Estados Unidos. (2012/C74E).
04-02-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 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.. (2012/C31).	22-03-12	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) n° 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. (2012/C84).
11-02-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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 DOC 10 de 12 de enero de 2012. (2012/C38).	30-03-12	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2012. (2012/C95). (Corrección de errores 2012/C178). (20-06-2012).
17-02-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Modificaciones de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2012/C46).	31-03-12	EMPRESA Común SESAR — Presupuesto 2012 y plan de personal para 2012. (2012/C96).
		24-04-12	COMUNICACIÓN de la Comisión de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Modificación de las obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2012/C119).
		04-05-12	AYUDAS estatales — Francia — Ayudas estatales SA.26494 (12/C) (ex 12/NN) — Aeropuerto de La Rochelle — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2012/C130).

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
08-05-12	DECISIÓN del Consejo, de 8 de marzo de 2012, relativa a la celebración de un Memorando de Cooperación entre la Unión Europea y la Organización de Aviación Civil Internacional sobre un marco para el mejoramiento de la cooperación, y por la que se fijan reglas de procedimiento conexas. (2012/L121).		Modificación de obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares en Noruega. (2012/C168).
16-05-12	DECISIÓN n° 1/2012 del Comité Mixto de Transporte Aéreo Unión Europea/Suiza instituido por el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo, de 10 de mayo de 2012, por la que se sustituye el anexo del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo. (2012/L128).	14-06-12	ANUNCIO de información del Órgano de Vigilancia de la AELC basado en el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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 en Noruega. (2012/C168).
25-05-12	AYUDA estatal — Alemania — Ayuda estatal n° SA.26500 (ex 227/2008) — Aeropuerto de Altenburg Nobitz — Ayudas a favor de Ryanair (denuncia BDF) — Asociación Federal de las compañías aéreas alemanas — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2012/C149).	14-06-12	COMUNICACIÓN de la Comisión sobre la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (2) (Publicación de títulos y referencias de especificaciones comunitarias según lo previsto en el Reglamento). (2012/C168).
25-05-12	AYUDAS estatales — Francia — Ayudas estatales SA.26494 (12/C) (ex 12/NN) — Aeropuerto de Angulema — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2012/C149).	19-06-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 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. (2012/C175).
08-06-12	REGLAMENTO (UE) n° 465/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2012, por el que se modifican el Reglamento (CE) n° 883/2004, sobre la coordinación de los sistemas de seguridad social, y el Reglamento (CE) n° 987/2009, por el que se adoptan las normas de aplicación del Reglamento (CE) n° 883/2004. (2012/L149).	19-06-12	DECISIÓN 2012/312/PESC del Consejo, de 18 de junio de 2012, sobre la Misión PCSD de la Unión Europea en materia de seguridad de la aviación en Sudán del Sur (EUAVSEC-Sudán del Sur). (2012/L158).
12-06-12	REGLAMENTO (UE) n° 494/2012 de la Comisión, de 11 de junio de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 593/2007 relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea. (2012/L151).	19-06-12	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6490 — EADS/Israel Aerospace Industries/JV). (2012/C175).
14-06-12	ANUNCIO de información del Órgano de Vigilancia de la AELC de conformidad con el artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad —	20-06-12	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio presupuestario 2012 — Presupuesto rectificativo n° 1 (2012/C178).
		21-06-12	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el Paquete aeroportuario que incluye los cuatro documentos siguientes: Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Política aeroportuaria de la Unión Europea: Resolver los problemas de capacidad y de calidad para pro-

Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia	Fecha publicación DOUE (L y C)	Disposición y materia
	<p>mover el crecimiento, la conectividad y la movilidad sostenible [COM(2011) 823 final], Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión y por el que se deroga la Directiva 96/67/CE del Consejo [COM(2011) 824 final — 2011/0397 (COD)], Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión Europea (Refundición) [COM(2011) 827 final — 2011/0391 (COD)] y Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque</p>		<p>equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [COM(2011) 828 final — 2011/0398 (COD)]. (2012/C181).</p>
		20-03-12	<p>5. Transporte por cable e infraestructuras</p> <p>DECISIÓN nº 1/2011 del Comité creado de conformidad con el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el reconocimiento mutuo en materia de evaluación de la conformidad, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la inclusión en el anexo 1 de un nuevo capítulo 19 sobre las instalaciones de transporte por cable y la actualización de las referencias jurídicas que figuran en el anexo 1(2012/L80).</p>

