los transportes, y las infraestructuras

informe anual 2012

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:
www.fomento.gob.es

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

Título de la obra: ***Los Transportes y las Infraestructuras. Informe Anual 2012***
Año de edición: ***Diciembre 2***013
Edición digital:
1ªedición electrónica: ***diciembre 2013***
Formato: ***PDF***
Tamaño: ***5 MB***

NIPO: 161-13-187-5

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

Aviso Legal: Todos los derechos reservados. Esta publicación no podrá ser reproducida ni en todo, ni en parte, ni transmitida por sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico o cualquier otro.

Prólogo

El Informe Anual sobre los Transportes y las Infraestructuras —2012—, 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 2012 y durante el primer semestre del año 2013.

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

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

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

Resulta obligado manifestar el agradecimiento a todos aquellos que han cooperado o participado en la elaboración de este trabajo y han hecho posible disponer de esta nueva edición del Informe Anual sobre «Los Transportes y las Infraestructuras 2012».

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 2012 15
1.2. Transporte e infraestructuras de carretera 29
1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias 58
1.4. Transporte e infraestructuras marítimas 82
1.5. Transporte e infraestructuras aéreas 99
1.6. Seguridad en los transportes 119

2. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL 135

2.1. El transporte y sus infraestructuras 135
2.2. El transporte marítimo 163
2.3. El transporte aéreo 170
2.4. Actividades de la Unión Europea (UE) 180
2.5. Actividades de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) 198

2ª Parte. EL MARCO LEGISLATIVO

1. EL MARCO LEGISLATIVO DEL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL AÑO 2012 Y PRIMER SEMESTRE DE 2013 225

1.1. Normativa estatal 226
1.2. Normativa de la Unión Europea 229

2. ANEXOS LEGISLATIVOS 233

2.1. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2012 233
2.2. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Primer semestre de 2013 254
2.3. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2012 271
2.4. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Primer semestre de 2013 288

Índice de tablas

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 2012 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
1.1.3A. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2008 21
1.1.3B. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2009 21
1.1.4. Cuentas de producción y explotación en el transporte y las agencias de viaje. Año 2008 a 2012.. 22
1.1.5. Gasto anual en transporte. Año 2011 22
1.1.5BIS. Gasto anual en transporte. Año 2012 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 38
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
1.2.15Bis. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Longitud total recorrida por provincias 43
1.2.16. Trafico en la red de carreteras del Estado según clase de vehículo 44
1.2.16.1. Tráfico en la red a cargo del Estado por tipo de carretera 44
1.2.16.2. Tráfico (IMD) en la red de carreteras del Estado por tipo de vía 45
1.2.17. Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en el conjunto de las redes de carreteras 45
1.2.17.1. Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en la red de carreteras del Estado 45
1.2.18. Transporte interior de mercancías según tipo de servicio. Vehículos pesados. Operaciones interurbanas 45
1.2.19.1. Distribución de velocidades por tipo de vía y ámbito en la red de carreteras del Estado 46
1.2.19.2. Distribución mensual de mortalidad y velocidades en autopistas libres y autovías 47
1.2.19.2Bis. Distribución mensual de mortalidad y velocidades. Carreteras convencionales 48

1.1.19.3. Distribución de velocidades de vehículos ligeros en la red de carreteras del Estado. Autovías 49
1.1.19.4. Distribución de velocidades de vehículos ligeros en la red de carreteras del Estado. Carreteras convencionales 49
1.2.20. Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado 50
1.2.21. Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado 51
1.2.22. Relación de autorizaciones bilaterales internacionales expedidas a los transportistas españoles 52
1.2.23. Número de autorizaciones (comunitarias y CEMT) para el transporte internacional de mercancías 53
1.2.24. Transporte internacional de viajeros realizado por transportistas españoles en la UE 53

1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias 58

1.3.1. Evolución de las características de explotación de las redes ferroviarias 66
1.3.2. Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril 66
1.3.3. Longitud de la red, según características de las líneas 66
1.3.4. RENFE. Parque de material motor y remolcado 67
1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías 67
1.3.6. RENFE. Transporte de mercancías en régimen de cargas 68
1.3.7. RENFE. Evolución de los tráficos, recorridos y ocupaciones 68
1.3.8. RENFE. Carga bruta remolcada 69
1.3.9. RENFE. Consumos energía de tracción RFIG 69
1.3.10. RENFE. Disponibilidad del material motor y remolcado 69
1.3.11. RENFE y ADIF. Efectivos de personal y su productividad 69
1.3.12. RENFE Operadora. Inversiones realizadas 69
1.3.12.bis. ADIF. Inversiones realizadas 70
1.3.13. RENFE Operadora. Resultados económicos 70
1.3.14. ADIF. Resultados económicos 71
1.3.15. RENFE Operadora. Resultados del ejercicio 2012 por áreas de actividad 72
1.3.16. RENFE. Compensaciones, ayudas y otras intervenciones financieras asignadas por el Estado 73
1.3.16A. RENFE. Contrato-Programa. Aportaciones del Estado 73
1.3.17. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Longitud total de las líneas 73
1.3.18. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Parque de material motor y remolcado 74
1.3.19. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Personal empleado 74
1.3.20. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Consumos energéticos de tracción 74
1.3.21. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles 74
1.3.22. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Evolución del tráfico 75
1.3.23. FEVE. Cuenta de resultados 76
1.3.24. Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña. Cuenta de resultados 76
1.3.25. Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia. Cuenta de resultados 76
1.3.26. Ferrocarriles del Gobierno Vasco. Cuenta de resultados 77
1.3.27. Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears. Cuenta de resultados 77

1.4. Transporte e infraestructuras marítimas 82

1.4.1. Evolución de los principales parámetros técnicos de los puertos 85
1.4.2. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo 85
1.4.3. Estructura de los ingresos y gastos de explotación de los puertos españoles 85
1.4.4. Evolución de la flota de transporte abanderada en España 86
1.4.5. Flota de transporte española. Registro especial de las Islas Canarias 87
1.4.6. Número de buques de la flota de transporte abanderada en España distribuidos según tamaño de GT. 88
1.4.7. Bajas en la flota abanderada en España 88
1.4.8. Distribución por edades de la flota de transporte abanderada en España 89
1.4.9. Distribución de la flota según el número de buques por naviera 89
1.4.10. Evolución de la construcción naval española 90
1.4.11. Tráfico portuario 90
1.4.12. Tráfico portuario de buques, pasajeros y mercancías 91
1.4.13. Tráfico exterior según presentación de la mercancía 92
1.4.14. Tráfico de cabotaje según presentación de la mercancía 93
1.4.15. Número de contenedores de 20 pies y mayores movidos y toneladas transportadas en los puertos españoles 93
1.4.16. Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores 94

1.4.17. Mercancía general transportada en contenedores de 20 pies y mayores ... 94
1.4.18. Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH, S.A.). Evolución de la actividad de la flota de buques-tanque ... 95

1.5. Transporte e infraestructuras aéreas ... 99

1.5.1. Inversiones en infraestructuras aeronáuticas según criterio de pago ... 105
1.5.2. AENA. Resumen de resultados ... 105
1.5.3. Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles ... 106
1.5.4. Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles ... 106
1.5.5. Distribución del tráfico anual de pasajeros en los aeropuertos civiles ... 107
1.5.6. Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles de mayor tráfico ... 108
1.5.7. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles ... 108
1.5.8. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles ... 109
1.5.9. Indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles ... 109
1.5.10. Evolución de la flota aérea regular del Grupo IBERIA ... 109
1.5.11. Flota de diversas compañías aéreas ... 110
1.5.12. Datos de oferta y demanda de IBERIA ... 110
1.5.13. Distribución del mercado internacional de transporte aéreo regular hacia y desde España ... 111
1.5.14. Distribución del mercado europeo de transporte aéreo no regular hacia y desde España ... 111
1.5.15. Ingresos medios por mercado de IBERIA ... 111
1.5.16.A. Indicadores de actividad de IBERIA ... 112
1.5.16.B. Indicadores de actividad de diversas empresas de transporte aéreo ... 112
1.5.17. Estructura y cuantía de costes de IBERIA ... 113
1.5.18. Cuenta de resultados de IBERIA ... 113
1.5.19. Evolución de las tarifas aéreas regulares ... 113
1.5.20. Indicadores de actividad de Vueling ... 114
1.5.21. Cuenta de resultados de Vueling ... 114

1.6. Seguridad en los transportes ... 119

1.6.1. Accidentes con víctimas en el transporte por carretera ... 126
1.6.2. Tipos de accidentes y su distribución por vías ... 126
1.6.3. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera ... 127
1.6.4. Accidentes de circulación en el transporte ferroviario ... 127
1.6.5. La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario ... 127
1.6.6. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte ferroviario ... 128
1.6.7. Resumen de accidentes marítimos ... 128
1.6.8. Número de buques averiados (a la deriva). Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo ... 128
1.6.9. Número de buques accidentados. Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo ... 129
1.6.10. Accidentes con víctimas mortales en el transporte aéreo ... 130
1.6.11. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves cuyo MTOW sea de 5.701 kg o más ... 130
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 ... 131
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 ... 131
1.6.14. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves privadas y deportivas cuyo MTOW sea inferior a 5.701 kg ... 132

2. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL ... 135

2.1. El transporte y sus infraestructuras ... 135

2.1.1.A. Transporte de mercancías ... 150
2.1.1.B. Transporte de mercancías ... 151
2.1.2.A. Transporte de viajeros ... 152
2.1.2.B. Transporte de viajeros ... 153
2.1.3. Accidentes de carretera ... 154

2.2. El transporte marítimo ... 163

2.2.1. Tráfico marítimo mundial ... 165
2.2.2. Flota mercante mundial ... 165
2.2.3. Evolución de la flota mundial ... 166

2.2.4. Distribución de la flota mercante por clase de buque y grupos de países 166
2.2.5. Participación en la flota de contenedores mundial 166
2.2.6. Evolución de las principales flotas mundiales 167
2.2.7. Flota mercante. Análisis de los registros de la Unión Europea 167
2.2.8. Evolución anual de los buques amarrados 168
2.2.9. Evolución de la cartera mundial de pedidos 168

2.3. El transporte aéreo 170

2.3.1. Total mundial del tráfico de pago internacional e interior 172
2.3.2. Tráfico mundial de pago internacional 172
2.3.3. Tendencias de los coeficientes de carga en los servicios regulares (internacionales e interiores) 173
2.3.4. Distribución regional del tráfico regular 173
2.3.5. Carga y pasaje transportado por los servicios regulares 174
2.3.6. Mercancías transportadas por los servicios regulares 175
2.3.7. Tráfico mundial internacional no regular estimado de pasajeros de pago 175
2.3.8. Tráfico en los principales aeropuertos del mundo 176
2.3.9. Resultados de explotación y netos 177
2.3.10. Flota de transporte comercial de los Estados miembros de la OACI 177
2.3.11. Seguridad de la aviación 178

Índice de gráficos

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 2012 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 2012 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 54
1.2.2. Red de vías de gran capacidad 55
1.2.3. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones 56
1.2.4. Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad 56
1.2.5. Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles 56
1.2.6. Evolución de las matriculaciones de vehículos de carretera 57
1.2.7. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera 57
1.2.8. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera 57

1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias 58

1.3.1. Red de ferrocarriles 78
1.3.2. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías 79
1.3.3. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren 79
1.3.4. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por conceptos 79
1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías 79
1.3.6. RENFE. Evolución de datos económicos 80
1.3.7. ADIF. Evolución de datos económicos 80
1.3.8. FEVE. Tráfico de viajeros y mercancías 80
1.3.9. Inversiones ferroviarias 81
1.3.10. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Distribución del tráfico de viajeros 81

1.4. Transporte e infraestructuras marítimas 82

1.4.1. Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior) 96
1.4.2. Flota de transporte abanderada en España 97
1.4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo 97
1.4.4. Ingresos y gastos en los puertos españoles 97
1.4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera 98
1.4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas, según buques/naviera 98
1.4.7. Distribución del tráfico portuario según presentación de la mercancía 98

1.5. Transporte e infraestructuras aéreas 99

1.5.1. Tráfico de los aeropuertos españoles. Año 2012 115
1.5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles 116
1.5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles 116
1.5.4. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles 116
1.5.5. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles 117
1.5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros 117
1.5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos 117
1.5.8. Parámetros de las compañías aéreas 118

1.6. Seguridad en los transportes 119

1.6.1. Transporte por carretera. Accidentes con víctimas 133
1.6.2. Transporte por ferrocarril. Accidentes de circulación 133
1.6.3. Número de accidentes marítimos 133
1.6.4. Transporte aéreo. Accidentes con víctimas 133

2. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL 135

2.1. El transporte y sus infraestructuras 135

2.1.1. Transporte de mercancías por ferrocarril 155
2.1.2. Transporte de mercancías por carretera 155
2.1.3. Transporte de mercancías por vías navegables 155
2.1.4. Transporte por oleoductos 156
2.1.5. Transporte de cabotaje marítimo 156
2.1.6. Transporte de contenedores en países del FIT 156
2.1.7. Transporte de viajeros por ferrocarril 157
2.1.8. Transporte de viajeros en vehículo privado 157
2.1.9. Transporte de viajeros en autobús y autocar 157
2.1.10. Heridos en accidentes en carretera 158
2.1.11. Muertos en accidentes en carretera 158
2.1.12. Víctimas en accidentes en carretera 158
2.1.13. Número total de muertos por millón de habitantes 159
2.1.14. Número total de muertos por millón de vehículos motorizados 159
2.1.15. Tráfico aeropuertos 2010. Pasajeros (vuelos Internacionales y Domésticos) 160
2.1.16. Tráfico aeropuertos 2010. Mercancías (toneladas) (Internacionales y Domésticos) 161
2.1.17. Tráfico aeropuertos 2010. Movimiento de aviones (total) 162

2.2. El transporte marítimo 163

2.2.1. Tráfico marítimo mundial 169
2.2.2. Flota mercante mundial 169
2.2.3. Participación en la flota de contenedores mundial 169

2.3. El transporte aéreo 170

2.3.1. Tráfico aéreo regular 179
2.3.2. Tráfico aéreo regular de carga 179
2.3.3. Índice mundial de accidentes 179

2.5. Actividades de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) 198

2.5.1. Seguridad operacional: Nivel de cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de vigilancia 221
2.5.2. Seguridad de la aviación: Nivel de implantación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia 221

1

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 2012

En este capítulo se ofrece una visión global de la evolución de los sectores del transporte y las infraestructuras durante 2012 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

La economía española en línea con la trayectoria recesiva de las principales economías de nuestro entorno y en un contexto de mayor destrucción de empleo y restricciones financieras, cerró el año 2012 con un descenso del PIB de 1,6%, tras el avance del 0,1% del año anterior.

Esta evolución es el resultado de una mayor detracción de la demanda nacional al crecimiento anual del PIB (4,1 puntos porcentuales (p.p.) frente a los 2,1 p.p. del año anterior) mientras que la demanda externa aumenta en cuatro décimas su aportación (desde 2,1 p.p. en 2011 a 2,5 p.p. en 2012) debido al mayor ritmo de retroceso de las importaciones, que compenso el menor ritmo de crecimiento de las exportaciones.

La mayor debilidad de la demanda nacional se explica, por el perfil más contractivo de todos sus componentes. El consumo privado durante 2012 bajo un 2,8% con relación al año anterior debido principalmente a la mayor destrucción de empleo y a la reducción de la renta disponible de las familias (los tipos del IVA se incrementaron el 1 de septiembre), además las condiciones de financiación de las familias siguieron siendo muy restrictivas. El consumo de las administraciones públicas bajó nada menos que en un 4,8% debido tanto a la evolución de consumos intermedios como de la remuneración de los asalariados.

La formación bruta de capital intensifica su contracción en 2012, hasta el –7% con relación al año anterior como consecuencia del mayor retroceso de su principal componente la construcción (–9,7%) y de la inflexión a la baja de los bienes de equipo y activos cultivados que caen también en un 3,9%.

El comportamiento de la construcción se explica por la caída de la inversión en vivienda que según la Estadística de Transmisiones de Derechos de la Propiedad, los compraventas de viviendas se saldaron en 2012 con un descenso del 11,3% casi siete puntos inferior al de 2011. El número de hipotecas constituidas sobre viviendas en el año 2012 se saldó con un retroceso del 32,7% caída prácticamente igual a la que hubo el 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 cuatro últimos años, superior a la del año 2011 (0,4 puntos porcentuales). Las exportaciones de bienes y servicios con un aumento del 2,1% en 2012 con relación al año anterior sufren una desaceleración debido a la contracción de la economía de la zona euro que lastra el crecimiento de las exportaciones ya que son nuestros principales compradores. Por su parte las importaciones bajaron un 5,7% en 2012 mientras que en 2011 lo hicieron en un 0,1%.

Desde el punto de vista de las ramas de actividad, el descenso del 1,6% en términos interanuales del PIB en 2012 se explica por la caída de la actividad en la industria manufacturera y los servicios. El valor añadido bruto (VAB) de los servicios registró descenso del 0,3% frente al aumento del año anterior de 1,4% y el VAB de la industria manufacturera descendió un 1,1% mientras que el año anterior aumento en 1,3%. Por su parte el VAB de la construcción registró un descenso interanual en 2012 de 8,6% inferior al 9% de 2011. Los nuevos recortes en obra pública y la continuidad del ajuste de la edificación explican el importante retroceso de la actividad constructora. El VAB de la agricultura y pesca descendió un 10,9% frente al incremento de 5,6% que tuvo el año 2011.

Por lo que se refiere a la evolución del mercado de trabajo en 2012, el empleo en la economía española continuó experimentando un ajuste pero más acusado que el del año anterior, según la **Encuesta de Población Activa (EPA),** en el cuarto trimestre de 2012 la tasa de paro se ha situado en el 26% lo que supuso 3,2 puntos más que el año precedente.

Se destruyeron 850.400 empleos; por otra parte, el paro aumentó en 691.800 personas. Con ello, el año 2012 se cerró con 16.957.100 ocupados y 5.965.300 desempleados, lo que representa el citado 26% de la población activa, que alcanzó la cifra de 22.922.400 personas en diciembre (158.800 activos menos que hace un año). En relación con la temporalidad, casi un 23% de los asalariados tenían un contrato temporal a finales de 2012 esto resulta ser 2 puntos menor a la registrada un año antes. Por otra parte, los empleos que se perdieron alcanzaron en la construcción 203.000, en los servicios 480.300, en la industria 142.800 y en la agricultura 24.300 empleos. Por último, de los 16.957.100 ocupados, el 17,9% eran trabajadores por cuenta propia y el restante 82,1% eran asalariados frente a unos porcentajes de 16,7% y 83,3% del año anterior.

Como resultado de todo lo anterior hay que destacar que en el conjunto del año 2012 la productividad por ocupado experimentó un crecimiento del 3,3% superior en casi un punto al registrado el año anterior que aumentó un 2,33%.

Según los datos de los Servicios Públicos de Empleo Estatal (SEPE), el **paro registrado** se situó a finales de diciembre de 2012 en 4.848.723 personas. Con ello, el ejercicio se cierra con 426.364 parados más que a finales de 2011, lo que, en términos relativos, significa que el 21,15% de la población activa está registrada en las oficinas de empleo (4,85 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 2,9%. A lo largo del año, especialmente los grupos de Comunicaciones (–2,7%) y en menor medida Vestidos y Calzado (0,3%) fueron los que más contribuyeron a la moderación de la inflación; en contraposición, Medicina (13,3%), Enseñanza (10,5%), Vivienda (5,6%), Bebidas Alcohólicas y tabaco (5,4%) y Transportes (3,1%) 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 2,1% en tasa interanual en el año 2012, 0,8 puntos menos que la inflación general.

El **Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) español de diciembre de 2012** se ha situado en una tasa interanual del 3,0%, 0,8 puntos más que para el conjunto de la Unión Económica Monetaria en donde se ha situado en 2,2%. (Por sectores, el diferencial anual fue solo favorable a nuestro país en alimentación no elaborada, resultando desfavorable en los restantes sectores pero sobre todo en el energético en el que dicho diferencial anual ha crecido notablemente en los últimos dos años.

Para el conjunto del año 2012, los precios del **grupo transporte** moderan su tasa de avance anual situando su tasa interanual de diciembre en el 3,1% por debajo al 4,9% registrado en diciembre de 2011. 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 2012 de los productos energéticos y de carburantes y lubricantes, se han situado en 7,6% y 5,3%, respectivamente, (10,3% y 8,6% en diciembre de 2011).

El subgrupo de «automóviles» para el transporte personal registró una tasa de variación interanual en diciembre de 2012 de –1,9% frente al 2,5% registrado en diciembre de 2011.

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 2012 del 8,9% (4,1% en diciembre de 2011).

- **Transporte por carretera**

Respecto de estos servicios colectivos (urbanos e interurbanos), la tasa interanual de diciembre de 2012 se situó en el 5,8% (3,2% en diciembre de 2011).

- **Transporte aéreo**

Esta clase cerró el año 2011 con una tasa interanual del 4,7%, a través del año 2012 fue repuntando para situarse en diciembre de dicho año en 5,1%.

- **Otros servicios de transporte**

Los precios de los viajes marítimos o por otros medios distintos de los ya especificados, finalizaron en 2011 con una tasa interanual del 1,9% y en diciembre de 2012 dicha tasa subió hasta 14,1%.

1.1.2. Los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2012

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 2012, 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 2008 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 par-

te de este informe, es importante reseñar que, en el período 2008-2012, ninguno se ha situado por debajo de 100 (evolución negativa), mientras que los que más han crecido han sido consumo público, 92%, seguido de exportaciones 83,3%, demanda interna 79,7% y producto interior bruto a precios corrientes, 63,1%.

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 10,3% en 2012. Las correspondientes a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento aumentaron un 26,7%, mientras que las de las Comunidades Autónomas descendieron en un 18,1%, en el total de Entes Territoriales la caída fue del 20,4%, las de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje bajaron un 53,1% y las de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestres (SEITT) cayeron un 31,8%.

La longitud de carreteras de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada), continúa creciendo (56,4% en 12 años), llegando la cifra a 16.335 kilómetros en 2012 con relación al año 2011 el crecimiento ha sido de 0,9%.

El parque de vehículos automóviles registra un descenso respecto al año anterior de un 0,2%, por clase de vehículo sigue creciendo el parque de motocicletas 1,9% todas las demás clases de vehículos descienden. Las matriculaciones de vehículos automóviles han caído en un 15,3%.

La Red de Carreteras del Estado refleja decrementos anuales de tráfico que, en vehículos-km, se cifra en un –4,2% en el año 2012, habiendo descendido un –6,8% los vehículos pesados y –3,8% 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 –9,0% en 2012 y en Autopistas libres y Autovías el descenso fue de –2,7%. Asimismo las toneladas-km en la red del Estado han descendido en un –6,8% en 2012.

Las inversiones llevadas a cabo por RENFE Operadora y ADIF en 2012 descendieron en conjunto un 20,3%. Las realizadas por ADIF en infraestructura bajaron un 17,5% y las realizadas por RENFE Operadora descendieron un 55,3%, con lo que el índice de inversiones se ha situado en el 742 (930,7 en 2011).

Los viajeros-km totales transportados por RENFE han descendido en 2012 un 1,2% respecto a 2011.

Las toneladas-km transportas por RENFE que en los últimos años habían registrado aumentos después de no dejar de caer desde 2004 (en el año 2010 registraron una subida del 6,4% y en 2011 el 2%) en 2012 han vuelto a descender un 6,8%.

La flota española de transporte, medida en GT's, bajó en 2012 un 0,6%, disminuyendo en 6 el número de buques; el Registro Especial de las Islas Canarias cayó un 0,5% en términos de GT's, bajando en 2 unidades los buques existentes.

El tráfico portuario de mercancías en 2012 experimentó una disminución del 6,5% en las toneladas transportadas en cabotaje, mientras que en navegación exterior las toneladas transportadas aumentaron un 6,3%.

Las inversiones en infraestructura marítima descendieron en 2012 un 35,1%.

En 2012 el tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles descendió un 9,8%, y el de pasajeros bajó un –5,0%. El tráfico doméstico bajó 12,5% y el internacional cayó también un 0,5%; el tráfico total regular tuvo una disminución del 5,0% y el no regular, 4,6%.

Las inversiones en infraestructuras aeroportuarias descendieron en 2012 un 23,2%.

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 2009, del sector transporte y sus diferentes modos en el período 2000-2009, estimados por el INE en la elaboración de la Contabilidad Nacional de España.

El conjunto del sector en 2009 obtuvo un VAB, a precios de mercado corrientes de 43.580 millones de euros; lo que representa una caída del 1% con relación al del año anterior.

La participación del sector transporte ha sido, para el año 2009 del 6,5% en servicios de mercado esto es una décima menos que en 2008 y del 4,5% en el Valor Añadido Bruto nacional, una décima más que el año anterior.

En 2009, 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, 23.369 millones de euros; transporte marítimo, 664 millones de euros; transporte aéreo y espacial, 2.594 millones de euros; almacenamiento y actividades anexas al transporte 14.488 millones de euros y finalmente agencias de viajes y operadores turísticos 2.465 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 1.1.3A, 1.1.3B y 1.1.4).

La tabla 1.1.5 y 1.1.5bis recoge el gasto anual en transporte durante el año 2011 y 2012 que proporciona la Encuesta Continua de Presupuestos Familiares del INE. Con los datos correspondientes a este último año se puede observar que el gasto anual medio por hogar fue de 28.152 euros en el año 2012 frente a 29.482 euros en el año 2011, correspondiendo 3.320 euros a transporte, lo que supone un 5,9% menos 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 sigue bajando habiendo sido de un 2,51% en 2012, mientras que en 2011 fue del 3,05%, así mismo, la participación en los gastos de utilización de vehículos sigue subiendo y representó un 7,89% frente a 7,68% en 2011, 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 1,40% en 2012, algo más alta que en 2011 que alcanzó un 1,24%. Como dato de interés, cabe indicar que cada español gastó en 2012 una media 12,85 euros/mes frente a los de 11,50 euros/mes del año anterior, en servicios de transporte; mientras que en la compra y utilización del vehículo privado gastó 95,25 euros/mes en lugar de los 99,66 euros/mes que gastaba en 2011.

Por lo que respecta a la Balanza de Servicios de Transporte, en 2012 presentó un superávit de 707 millones de euros, muy superior al que hubo en el año 2011 de 35,1 millones de euros, incluso este superávit ha sido de cuantía muy superior al de 2009 de 230 millones de euros.

Además 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 2012, de 5.316,62 millones de euros, esto es un 10,3% menos que el año anterior.

Para el conjunto de los ferrocarriles, la inversión realizada en 2012 fue de 5.634,76 millones de euros, un 30,9% inferior a 2011. Este descenso es consecuencia de las inversiones realizadas en la forma siguiente: RENFE Operadora, disminuye en total un 55,3% (sube un 19,4% en "otras inversiones" y cae un 66,2% en material móvil); las de FF.CC. de vía estrecha, caen en conjunto un 50% (disminuyen un 42,4% las de infraestructuras y un 53,6% las de material móvil); las realizadas por las Direcciones Generales de Transportes de las Comunidades Autónomas, bajan un 28,6%; y las llevadas a cabo por la Dirección General de Ferrocarriles descendieron un 15,2%; las de el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) bajaron un 17,5%, si bien estas últimas fueron las de mayor cuantía con 3.607,99 millones de euros. La Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte (SEITT) por su parte invirtió en ferrocarriles 339,1 millones de euros esto es un 75,1% menos que en 2011.

La inversión realizada en transporte marítimo, se situó en 585,25 millones de euros, un 35,2% menos que en el año anterior.

Asimismo, las inversiones de AENA en transporte aéreo descendieron globalmente un 23,2%, bajando un 24,7% las correspondientes a aeropuertos, y un 12,0% las pertenecientes a navegación aérea. Sobre un total de 938,07 millones de euros, aeropuertos absorbió el 86,9% y navegación aérea un 13,1%.

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.

En 2012 el precio del petróleo ha experimentado un ligero aumento del 0,3% respecto al mismo periodo del año pasado. El precio del barril de Brent ha alcanzado un precio medio de 112,5 dólares por barril, mientras que en el mismo periodo del año anterior el precio ascendió a 112,3 dólares por barril. En este mismo periodo el euro se ha depreciado un 7,7% con respecto al dólar, pasando de un cambio medio de 1,39 dólares por euro en 2011 a 1,28 dólares por euro en 2012. Esta depreciación del euro ha provocado que el precio del barril de petróleo en euros se haya incrementado un 9% respecto al año anterior.

En España como se puede observar en la tabla 1.1.8. el precio de la gasolina sin plomo subió en el primer, segundo y tercer trimestre y luego bajo en el cuarto trimestre del año; el gasóleo ha subido en el primero, segundo y tercer trimestre para luego bajar ligeramente en el cuarto. Así pues al terminar el año la gasolina sin plomo registra un aumento del 6,2% con relación al precio del año anterior y el gasóleo un aumento del 3,8%.

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 2012 la población ocupada en el transporte público vuelve a sufrir una bajada, globalmente el descenso es del –5,5%. Por clases de transporte, el terrestre sufre un descenso del –2,2% y sin embargo dentro del mismo el transporte por ferrocarril aumenta en un 8,4%; el transporte marítimo disminuye un 13,5%; el transporte aéreo cae en un –25,2%. Por último en las actividades anexas a los transportes (incluidas las agencias de viaje) se registra también una bajada del 8,4%.

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 2011, en España el sector transportes absorbe el 41,6% de la energía final consumida, seguido por «hogares y otros» con un 33,9% y por la industria con un 24,5%; 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 41,0%, seguido del transporte con un 33,0% y la industria con un 26,0%. Se observa una diferente estructura en el consumo de energía final, destacando la diferencia de 7,1 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 8,6 puntos porcentuales de mayor consumo en España.

Por tipo de energía consumida, el porcentaje de la eléctrica en España supera en 3,2 puntos porcentuales al consumo en el conjunto de la UE. La participación del gas natural dentro del conjunto de la UE supera en 4 puntos porcentuales al consumo de España. Por último, en cuanto a los derivados del petróleo, España consume 12,5 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 2008 a 2012 se recoge en la tabla 1.1.11. El total del consumo equivalente en terajulios (1TJ = 1 billón de julios), en 2012, fue de 1.727 millones, con un descenso de un –5,5% sobre 2011.

Por sectores, en 2012, en todos ellos se produjo una disminución, concretamente, el consumo en transporte por carretera bajó un 6,2%, esta disminución se debió sobre todo al descenso del consumo de gasolina –7,1%, y en menor medida al del gasóleo que bajó un –5,9%; el ferrocarril bajó su consumo en un –3,3%; en el sector aéreo bajó un –5,9% y en el sector marítimo bajo un –2,9% 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 –7,1%, y el gasóleo de automoción lo hizo en un 5,9%. Por su parte, el consumo de queroseno, de uso exclusivo para el transporte aéreo, bajó un 5,9% respecto del año anterior. El de fuel (exclusivamente para transporte marítimo), bajó un 2,8% y el de la energía eléctrica bajó un 2,1%.

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 2012 a los 165.595 kilómetros, gestionados por el Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Cabildos.

Durante 2012 se registraron un total de 412.827 millones de viajeros-km. La participación del transporte por carretera fue del 91,45% (comprendiendo el transporte efectuado por motocicletas, turismos y autobuses). La participación del ferrocarril fue del 5,58%; la del transporte aéreo del 2,63%; y la del marítimo tan sólo del 0,35%.

En cuanto al tráfico interior de mercancías, en 2012, se realizaron 288.467 millones de toneladas-km. Por modos, la carretera participa con un 83,88%, el marítimo con un 13,51%, el ferrocarril con un 2,59% y el aéreo con una cifra inferior al 0,01%.

Hay que señalar que, respecto a 2011, en el tráfico interior de viajeros (medido en viajeros-km), decrece en el tráfico por carretera, –3,6%, en el tráfico por ferrocarril en un –1,3% y en el marítimo en –1,1%. En el tráfico de mercancías, medido en toneladas-km, disminuyen los tráficos por carretera, –8,6% por ferrocarril –6,6%, marítimo un –6,5% y aéreo un –13,04%.

Con relación al transporte internacional de viajeros, las entradas en España de extranjeros y españoles residentes en el extranjero en 2012 crecieron un 0,01%, representando entre la carretera y el aéreo el 97,3% de las entradas. En términos relativos, aumenta el transporte aéreo 2,7% y el marítimo 0,9%, mientras que el transporte ferroviario disminuye un 6,7% y el transporte por carretera un –2,9% (tabla 1.1.14).

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

Índices	2008	2009	2010	2011	2012
1. ÍNDICES ECONÓMICOS (Base 2000)					
Producto interior bruto a precios corrientes	172,5	165,9	165,8	165,9	163,1
Consumo privado	165,0	157,0	160,1	162,0	161,4
Consumo público	195,9	206,7	207,5	205,5	192,1
Formación bruta de capital fijo	190,7	151,2	142,2	132,5	120,7
Demanda interna	183,2	179,2	182,0	183,3	179,7
Exportaciones	157,2	136,8	156,1	176,0	183,3
Importaciones	172,8	132,9	151,7	164,0	161,4
Población activa	128,0	129,0	129,3	129,4	129,1
Población ocupada	131,8	122,9	120,1	117,8	112,4
Población parada	104,2	166,9	186,3	201,0	232,0
Precios de consumo (IPC)	127,3	128,3	132,1	135,3	139,2
Precios de consumo de transporte	122,4	127,2	138,9	145,7	150,2
Precios industriales (IPRI)	130,7	126,3	131,0	140,0	145,2
Precio gasolina 95 sin plomo (A 31 de diciembre)	102,4	124,7	144,7	152,9	162,4
Precio gasóleo (A 31 de diciembre)	121,8	130,0	157,0	176,0	182,8
2. ÍNDICES TRANSPORTE CARRETERA					
Inversiones totales realizadas en carreteras	178,6	197,8	164,5	125,1	112,2
Longitud carreteras gran capacidad	144,6	149,6	152,9	155,0	156,4
Parque vehículos automoviles	133,0	132,5	133,5	134,3	134,0
Matriculaciones vehículos automoviles	88,3	67,3	69,5	58,4	49,4
Vehículos-km en la red del Estado	122,7	120,3	117,8	116,0	110,3
Vehículos-km en autopistas de peaje	154,5	146,0	138,0	132,5	129,6
Toneladas-km en la red del Estado	—	—	—	—	—
3. ÍNDICES RENFE Y ADIF					
Inversiones de ADIF y RENFE Op. (1)	1.304,7	1.361,2	1.005,9	930,7	742,0
Viajeros-km totales	118,9	116,8	113,0	115,2	113,9
Viajeros-km larga distancia (2)	149,2	153,4	148,2	148,8	148,1
Viajeros-km media distancia (3)	174,8	172,3	168,2	134,6	167,9
Viajeros-km cercanías	115,1	106,3	102,4	117,0	105,0
Toneladas-km totales	83,8	60,0	63,8	65,1	60,7
4. ÍNDICES TRANSPORTE MARÍTIMO					
Inversiones en infraestructura marítima	320,5	280,0	257,3	176,7	114,7
Evolución de la flota española (GT)	147,8	142,3	153,8	153,3	152,4
Tráfico portuario cabotaje de mercancías	119,7	106,7	112,3	116,0	108,4
Tráfico portuario exterior de mercancías	146,7	126,8	132,9	141,6	150,6
5. ÍNDICES TRANSPORTE AÉREO					
Inversiones infraestructuras aeronáuticas	383,8	318,9	313,4	221,0	169,7
Evolución flota aérea española	101,8	90,1	101,1	98,2	83,7
Viajeros tráfico interior	142,3	130,9	132,6	132,0	115,6
Viajeros tráfico internacional	148,3	136,4	142,0	157,0	156,2

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

Tabla 1.1.2. Valor añadido bruto a precios básicos en el sector transportes. Precios corrientes (millones de euros. Base 2008)

Concepto	2000	2005	2008	2009	2010 (P)	2011 (A)	2012 (*)
Transporte terrestre y transporte por tubería	15.183	19.352	23.715	23.369			
Transporte marítimo	739	711	654	664			
Transporte aéreo y espacial	2.310	2.641	2.519	2.594			
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	7.723	11.266	14.318	14.488			
Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos.	1.879	2.594	2.817	2.465			
Total transportes y agencias de viajes	**29.834**	**36.564**	**44.023**	**43.580**			
Servicios	369.565	529.196	667.759	673.981	673.685	688.331	687.336
Participación de los transportes y agencias de viaje en el sector servicios	8,1%	6,9%	6,6%	6,5%	0,0%	0,0%	
VAB a precios básicos	569.598	812.474	997.029	973.358	957.771	976.311	964.405
Participación del Sector Transportes en el VAB	4,9%	4,5%	4,4%	4,5%	0,0%	0,0%	
PIB a precios de mercado	629.907	909.298	1.087.788	1.048.060	1.048.883	1.063.355	1.051.204

(P) Provisional.
(A) Avance.
(*) Datos de Contabilidad Trimestral
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Competitividad.

Tabla 1.1.3A. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2008 (P). Precios corrientes (millones de euros. Base 2008)

Concepto	Terrestre y tubería (1)	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	12.816	416	2.229	8.264	1.721	25.446	537.643
Excedente bruto de explotación	10.870	333	416	5.920	1.095	18.634	458.132
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	997.029
Consumos intermedios	31.269	2.361	8.837	25.205	6.866	74.538	1.129.995
Valor de la producción	54.984	3.015	11.356	39.523	9.683	118.561	2.127.024

(1) Incluye transporte por ferrocarril.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Competitividad.

Tabla 1.1.3B. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2009 (P). Precios corrientes (millones de euros. Base 2008)

Concepto	Terrestre y tubería (1)	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	13.088	312	2.154	8.129	1.567	25.250	524.581
Excedente bruto de explotación	10.281	427	581	6.187	888	18.364	446.391
Impuestos netos ligados a producción	0	–75	–141	172	1	–43	2.386
VAB a precios básicos	23.369	664	2.594	14.488	2.456	43.571	973.358
Consumos intermedios	27.120	1.955	7.770	22.994	6.542	66.381	970.658
Valor de la producción	50.489	2.619	10.364	37.482	8.998	109.952	1.944.016

(1) Incluye transporte por ferrocarril.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Competitividad.

Tabla 1.1.4. Cuentas de producción y explotación en el transporte y las agencias de viaje año 2008 a 2012. Precios corrientes (millones de euros. Base 2008)

Concepto	2008		2009 (P)		2010 (P)		2011 (A)		2012 (*)	
	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	Total Ttes. y agencias de viaje	Total Nacional
Remuneración de asalariados	25.446	537.643	25.350	524.581		512.775		508.620		481.037
Excedente bruto de explotación/Renta mixta	18.634	458.132	18.364	446.391		441.912		464.198		474.604
Impuestos netos ligados a producción	–57	1.254	–43	2.386		3.084		3.493		8.763
VAB a precios básicos	44.023	997.029	43.571	973.358		957.771		976.311		964.405
Consumos intermedios	74.538	1.129.995	66.381	970.658		949.781		943.660		—
Valor de la producción	118.561	2.127.024	109.952	1.944.016		1.907.552		1.919.971		—

(P) Provisional.
(A) Avance.
(*) Datos de Contabilidad Nacional Trimestral.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Competitividad.

Tabla 1.1.5. Gasto anual en transporte (año 2011)

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	15.597	3,05%	899	515	340
Gastos de utilización de vehículos	39.280	7,68%	2.265	1.296	856
Pago de servicios de transporte	6.348	1,24%	366	210	138
Gasto total en transporte	**61.225**	**11,97%**	**3.530**	**2.021**	**1.334**
GASTO TOTAL	511.280	100	29.482	16.873	11.137

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

Tabla 1.1.5bis. Gasto anual en transporte (año 2012)

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	12.774	2,51%	706	413	276
Gastos de utilización de vehículos	40.177	7,89%	2.220	1.299	867
Pago de servicios de transporte	7.136	1,40%	394	231	154
Gasto total en transporte	**60.087**	**11,80%**	**3.320**	**1.943**	**1.297**
GASTO TOTAL	509.407	100	28.152	16.470	10.999

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

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

Concepto	2010			2011			2012		
	Ingresos	Pagos	Saldo	Ingresos	Pagos	Saldo	Ingresos	Pagos	Saldo
Fletes	5.366,5	8.496,7	–3.130,2	6.355,5	10.007,1	–3.651,6	6.350,0	9.342,0	–2.992,0
Pasajes	4.974,6	4.510,7	463,9	5.336,6	4.263,9	1.072,7	5.884,0	5.048,0	836,0
Aéreos	*4.862,8*	*4.431,2*	*431,6*	*5.242,5*	*4.176,5*	*1.066,0*	*5.764,0*	*4.977,0*	*787,0*
Terrestres	*24,4*	*23,2*	*1,2*	*25,7*	*24,8*	*0,9*	*28,0*	*23,0*	*5,0*
Marítimos	*87,4*	*56,3*	*31,1*	*68,5*	*62,7*	*5,8*	*91,0*	*47,0*	*44,0*
Servicios auxiliares	5.313,0	2.758,0	2.555,0	5.451,8	2.837,8	2.614,0	5.876,0	3.013,0	2.863,0
Total Balanza de Transportes	15.654,1	15.765,4	–111,3	17.143,9	17.108,8	35,1	18.110,0	17.403,0	707,0

Fuente: Banco de España.

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

Concepto	2005	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Transporte por carretera							
Infraestructura (1)	8.244,89	8.461,70	9.370,70	7.795,00	5.926,20	5.316,62	–10,3%
Transporte ferroviario	**5.551,17**	**9.181,63**	**9.854,26**	**9.179,88**	**8.158,27**	**5.634,76**	**–30,9%**
RENFE Operadora	49,35	1.233,04	1.140,78	777,76	344,56	154,01	–55,3%
Material móvil	*694,23*	*1.105,35*	*1.071,58*	*692,62*	*300,81*	*101,78*	*–66,2%*
«Otras inversiones»	*49,35*	*127,69*	*69,20*	*85,14*	*43,75*	*52,24*	*19,4%*
FF.CC. de vía estrecha	373,74	417,26	368,36	383,77	415,55	207,62	–50,0%
Infraestructura	*266,24*	*225,76*	*165,10*	*183,57*	*132,88*	*76,58*	*–42,4%*
Material móvil	*107,50*	*191,50*	*203,26*	*200,20*	*282,67*	*131,04*	*–53,6%*
D.G. Transportes CC.AA.	301,39	444,89	635,44	708,01	629,25	449,33	–28,6%
D. G. de Ferrocarriles	1.308,57	1.704,89	1.949,22	1.659,72	1.034,40	876,70	–15,2%
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	3.518,12	5.381,55	5.760,46	4.321,99	4.373,80	3.607,99	–17,5%
Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte (SEITT)				1.328,63	1.360,71	339,11	–75,1%
Transporte marítimo	**1.078,17**	**1.635,84**	**1.429,35**	**1.313,39**	**902,58**	**585,25**	**–35,2%**
Infraestructura (2)	1.011,62	1.521,50	1.343,78	1.244,46	871,06	571,36	–34,4%
Otras inversiones (3)	66,55	114,34	85,57	68,93	31,52	13,89	–55,9%
Transporte aéreo (4)	**1.506,62**	**2.121,47**	**1.762,72**	**1.732,27**	**1.221,90**	**938,07**	**–23,2%**
Aeropuertos	1.343,47	1.968,19	1.622,08	1.579,67	1.082,20	815,20	–24,7%
Navegación aérea	163,15	153,28	140,64	152,60	139,70	122,87	–12,0%

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

Tabla 1.1.8. Evolución de los precios de productos petrolíferos (en Península y Baleares) (1)

Tipo de combustible	2009				2010				2011				2012			
	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	0,89	0,99	1,07	1,06	1,11	1,17	1,17	1,20	1,28	1,34	1,34	1,31	1,40	1,43	1,46	1,40
Gasóleo (€/l) A	0,86	0,89	0,94	0,96	1,01	1,08	1,09	1,12	1,24	1,27	1,26	1,29	1,35	1,35	1,39	1,37

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

Subsectores	2008 (2)	2009 (2)	2010 (2)	2011 (2)	2012 (2)	12/11
Transporte terrestre	614,6	596,7	573,9	527,1	515,3	–2,2%
Transporte por ferrocarril	*36,9*	*35,0*	*30,5*	*27,5*	*29,8*	*8,4%*
Otro tipo de Transporte terrestre	*577,7*	*561,7*	*543,4*	*499,6*	*485,5*	*–2,8%*
Transporte marítimo, de cabotaje y por vías de navegación interiores	21,5	16,2	17,9	21,5	18,6	*–13,5%*
Transporte aéreo y espacial	52,5	49,3	52,0	48,4	36,2	*–25,2%*
Actividades anexas a los transportes; actividades de agencia de viajes	209,7	192,5	199,7	220,3	201,9	–8,4%
Total	**898,4**	**854,7**	**843,5**	**817,3**	**772,0**	**–5,5%**

(1) Precios medios trimestrales con IVA.
(2) Clasificación Nacional de Actividades Económicas. Año 2009.
Fuente: Encuesta de Población Activa. Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Competitividad.

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

Concepto	UE 27							
	2008		2009		2010		2011	
	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%
SECTORES ECONÓMICOS								
Industria	312.504	26,64%	266.787	24,0%	289.621	25,1%	287.065	26,0%
Transportes	377.087	32,15%	366.429	33,0%	365.117	31,7%	364.083	33,0%
Hogares y otros	483.435	41,21%	476.920	43,0%	497.765	43,2%	452.112	41,0%
CONSUMO FINAL	1.173.026	100,0%	1.110.136	100,0%	1.152.503	100,0%	1.103.260	100,0%
TIPOS DE ENERGÍA								
Derivados del petróleo	486.223	41,5%	459.956	41,4%	454.953	39,5%	442.497	38,4%
Gas natural	261.187	22,3%	246.481	22,2%	261.171	22,7%	233.538	20,3%
Electricidad	245.534	20,9%	232.007	20,9%	242.661	21,1%	237.966	20,6%
Otros	180.082	15,4%	171.692	15,5%	193.718	16,8%	238.502	20,7%
CONSUMO FINAL	1.173.026	100,0%	1.110.136	100,0%	1.152.503	100,0%	1.152.503	100,0%

Concepto	España							
	2008		2009		2010		2011	
	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%
SECTORES ECONÓMICOS								
Industria	25.285	26,8%	21.198	24,2%	21.441	24,1%	21.179	24,5%
Transportes	40.351	42,7%	37.853	43,2%	37.243	41,8%	36.040	41,6%
Hogares y otros	28.778	30,5%	28.619	32,6%	30.410	34,1%	29.313	33,9%
CONSUMO FINAL	94.414	100,0%	87.670	100,0%	89.094	100,0%	86.532	100,0%
TIPOS DE ENERGÍA								
Derivados del petróleo	51.478	54,5%	47.616	54,3%	46.762	52,5%	44.033	50,9%
Gas natural	14.679	15,5%	13.003	14,8%	14.347	16,1%	14.108	16,3%
Electricidad	21.934	23,2%	20.617	23,5%	21.049	23,6%	20.631	23,8%
Otros	6.323	6,7%	6.434	7,3%	6.936	7,8%	7.760	9,0%
CONSUMO FINAL	94.414	100,0%	87.670	100,0%	89.094	100,0%	86.532	100,0%

Tep: Tonelada equivalente de petróleo (41.868 Kilojulios PCI/kg).
Fuente: Eurostat (http://epp.eurostat.ec.europa.eu)

Tabla 1.1.11. Energía consumida por los distintos modos de transporte

Clase de energía	Años	Modos de transporte					
		Carretera (1)	Ferrocarril	Aéreo (2)	Marítimo	Total	Incremento respecto al año anterior
Gasolina auto (miles t)	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%
	2012	4.917,5				4.917,5	–7,1%
Gasóleo (miles t)	2008	25.125,4	88,7		1.554,7	26.768,8	–3,3%
	2009	23.784,8	83,0		1.477,6	25.345,4	–5,3%
	2010	23.588,3	83,1		1.471,4	25.142,8	–0,8%
	2011	22.609,7	85,5		1.424,1	24.119,3	–4,1%
	2012	21.237,7	79,8		1.375,6	22.693,1	–5,9%
Fuel-oil (miles t)	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%
	2012				7.417,1	7.417,1	–2,8%
Gasolina aviación (miles t)	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%
	2012			5,4		5,4	–8,5%
Queroseno (miles t)	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%
	2012			5.266,5		5.266,5	–5,9%
Gas licuado (miles t)	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%
	2012	26,1				26,1	24,9%
Electricidad (Gwh)	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%
	2012		2.602,8			2.602,8	–2,1%
Total equivalente en TJ (3)	**2008**	**1.346.939,2**	**12.993,1**	**245.233,3**	**387.706,8**	**1.992.872,3**	**–2,8%**
	2009	**1.277.544,7**	**12.630,5**	**223.614,1**	**380.413,0**	**1.894.202,4**	**–5,0%**
	2010	**1.254.719,2**	**12.665,4**	**228.452,4**	**362.477,3**	**1.858.314,2**	**–1,9%**
	2011	**1.196.669,5**	**13.216,6**	**243.677,9**	**373.708,8**	**1.827.272,7**	**–1,7%**
	2012	**1.121.959,0**	**12.776,7**	**229.323,3**	**362.839,2**	**1.726.898,3**	**–5,5%**

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

Modos de transporte	2008	2009	2010	2011	2012	Reparto modal (5)
Carretera (1)	405.386	410.192	395.332	391.711	377.544	91,45%
Ferrocarril (2)	23.968	23.597	22.917	23.313	23.016	5,58%
Aéreo (3)	21.286	18.100	17.542	17.515	10.838	2,63%
Marítimo (4)	1.517	1.409	1.402	1.445	1.429	0,35%
Total	**452.157**	**453.298**	**437.193**	**433.984**	**412.827**	**100,00%**

(1) La información de carreteras está referida a los 165.595 km gestionados por el Estado, CC.AA. y Diputaciones a 31-12-2012.
(2) Comprende RENFE Operadora y Ferrocarriles de Vía Estrecha.
(3) Comprende el tráfico regular y no regular de Iberia, incluye Air Europa, Spanair, Air Nostrum e Iberia Express. En 2012 Spanair dejó de operar. En marzo de 2012 empieza a operar Iberia Express. No incluye Vueling.
(4) Pasajeros entrados en cabotaje. No se incluye el pasaje correspondiente a bahía y tránsito.
(5) Al no disponer en 2012 de cifras completas representativas del tráfico aéreo interior, el reparto modal es orientativo.
Fuente: D. G. de Aviacion Civil, O. P. Puertos del Estado, D. G. de Carreteras, D. G. de Infraestructuras Ferroviarias (Ministerio de Fomento), RENFE Operadora, FEVE, Iberia, Air Europa, Spanair, Air Nostrum e Iberia Express y Comunidades Autónomas.

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

Modos de transporte	2008	2009	2010	2011	2012	Reparto modal
Carretera (2)	325.093	286.167	272.730	264.806	241.973	83,88%
Ferrocarril (3)	10.279	7.391	7.872	8.017	7.484	2,59%
Marítimo (4)	43.005	38.330	40.360	41.680	38.970	13,51%
Aéreo (5)	70	53	49	46	40	0,01%
Total	**378.447**	**331.941**	**321.011**	**314.549**	**288.467**	**100,00%**

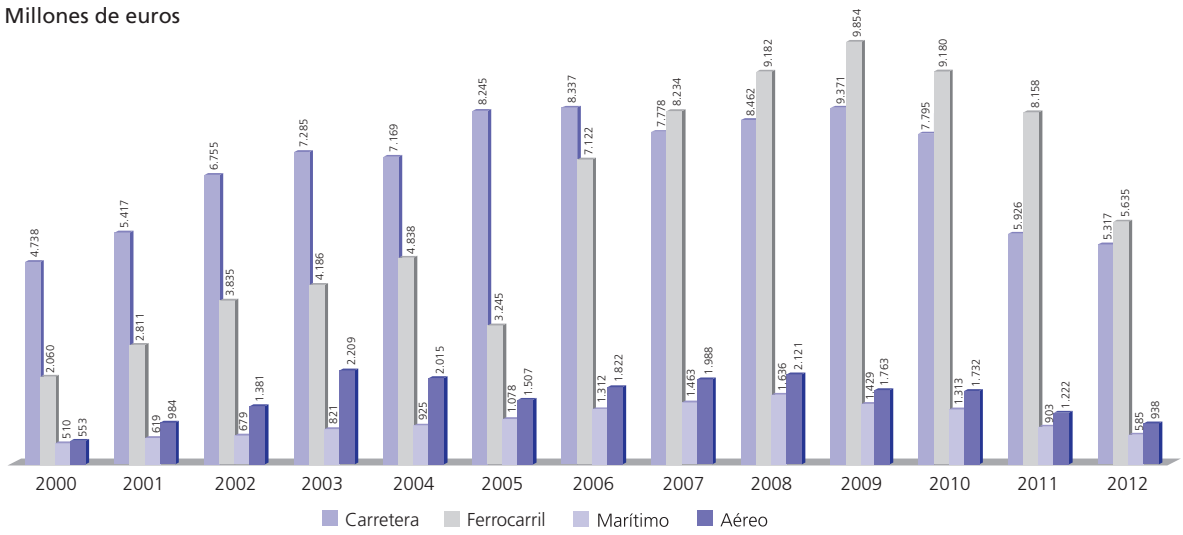
(1) Corresponde exclusivamente al transporte interurbano.
(2) La información de carreteras está referida a los 165.595 km gestionados por el Estado, CC AA y Diputaciones a 31-12-2012.
(3) Comprende RENFE y Ferrocarriles de Vía Estrecha.
(4) Incluye los tráficos con las provincias insulares.
(5) Incluye mercancías y correo del Grupo IBERIA.
Fuente: Dirección General de Carreteras, Organismo Público Puertos del Estado (Ministerio de Fomento), IBERIA, FEVE, Comunidades Autónomas, y RENFE Operadora.

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

Modos de transporte	Entradas (1)					
	2008	2009	2010	2011	2012 (P)	12/11
Carretera	47.754	47.131	47.036	46.908	45.571	–2,9%
Ferrocarril	172	151	194	164	153	–6,7%
Marítimo	2.854	2.584	2.528	2.459	2.482	0,9%
Aéreo	46.890	42.033	43.986	49.656	50.989	2,7%
Total	**97.670**	**91.899**	**93.744**	**99.187**	**99.195**	**0,0%**

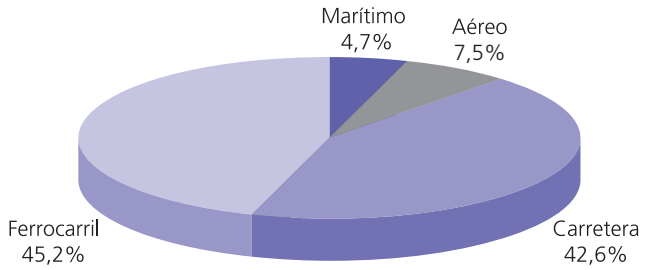
(1) T(1) Turistas extranjeros + excursionistas extranjeros.
(P) Provisionales.
Fuente: Secretaría de Estado de Turismo. Instituto de Estudios Turísticos. Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

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



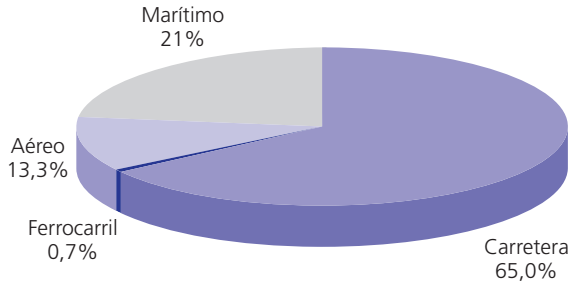
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Fomento, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, Comunidades Autónomas.

Gráfico 1.1.2. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras (año 2012)



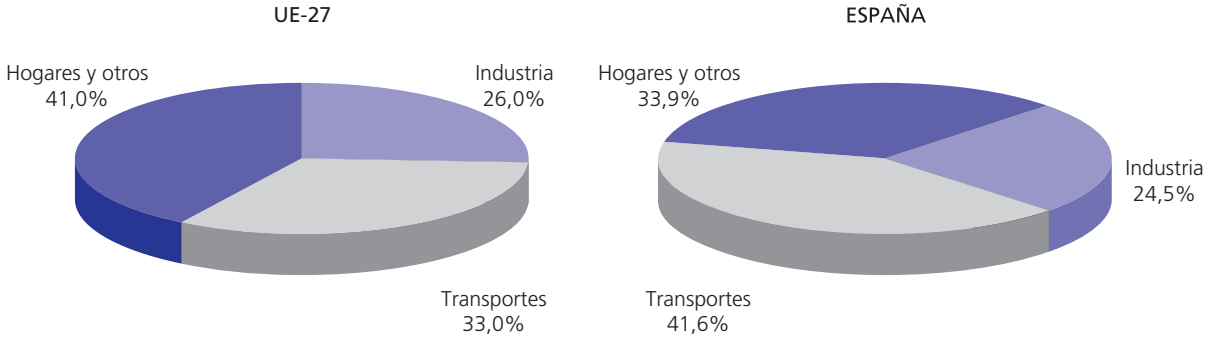
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del M° de Fomento, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, Comunidades Autónomas.

Gráfico 1.1.3. Energía consumida según modo de transporte (año 2012)



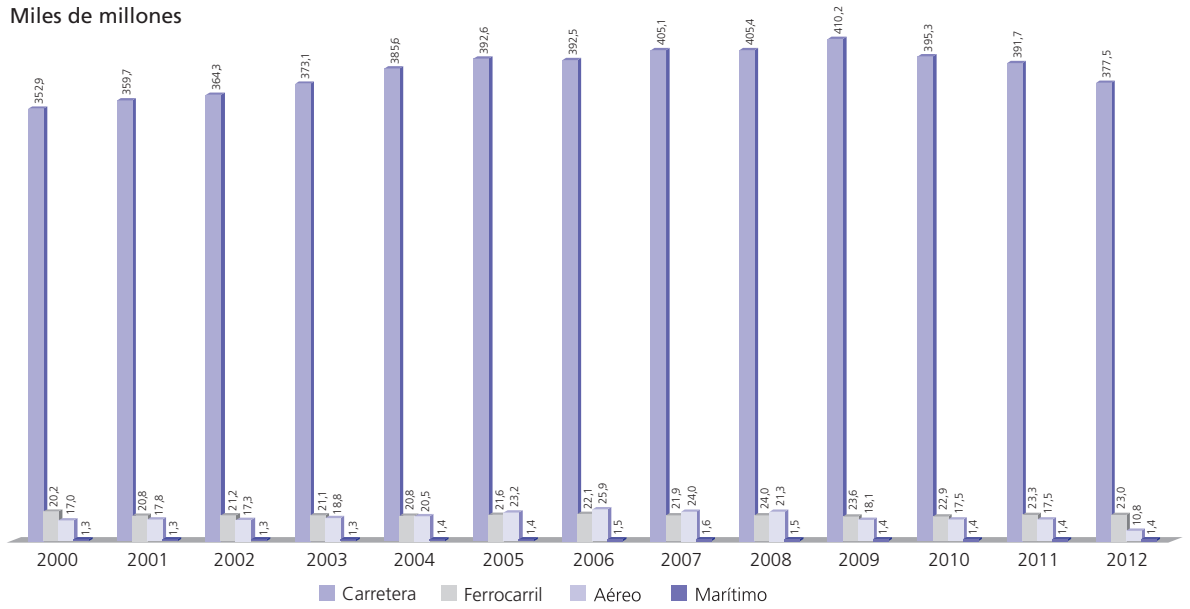
Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo, CORES, ADIF, RENFE Operadora, FEVE, Compañías privadas de Ferrocarril, Comunidades Autónomas.

Gráfico 1.1.4. Consumo final energético por sectores económicos. Año 2011. España y UE



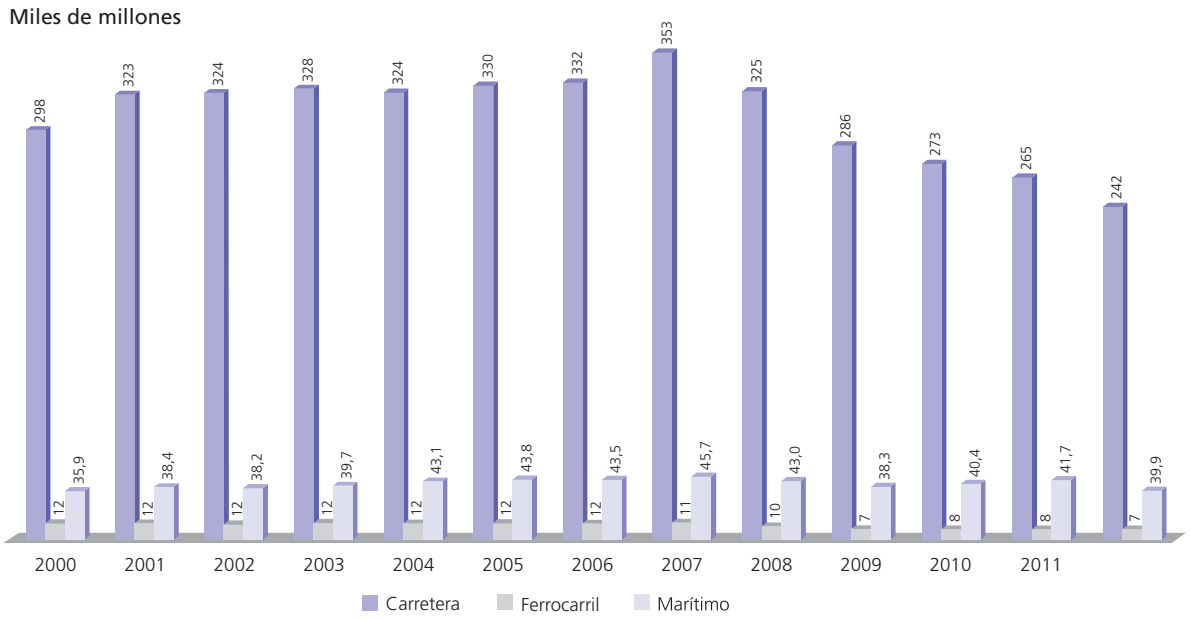
Fuente: Eurostat. Anuario Estadístico.

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



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

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



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

1.2. Transporte e infraestructuras de carretera

La longitud total de la red interurbana de carreteras a treinta y uno de diciembre de 2012 alcanzaba la cifra de 165.595 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 incremento del 26,7% en relación con el año precedente. En la inversión total realizada en carreteras durante el año 2012 se produjo un descenso de 10,3%.

El número de vehículos automóviles matriculados ha sido de 924.310, con un descenso global del 15,3%.

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.

A partir del año 1999 se inicia el proceso de aproximar 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 se publica 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.

Destaca también la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías por la que se actualizó 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, que 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, que establece 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 modificó 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, modificó 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.

El 5 de septiembre de 2012, el BOE publicó la Orden FOM/1882/2012 de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, desarrollando con ello el contenido de la disposición adicional tercera de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre del contrato de transporte terrestre de mercancías, para aprobar nuevas condiciones generales de contratación.

Orden FOM/2861/2012 de 13 de diciembre, que regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera (BOE 05-01-13).

Orden FOM/2835/2012 de 17 de noviembre, que modifica 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 (BOE 01-01-13).

Es relevante señalar, la publicación en el BOE el 5 de julio de 2013, de la Ley 9/2013, de 4 de julio, que modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley Orgánica 5/2013 de 4 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

1.2.1. Infraestructuras

Al finalizar 2012, la longitud total de la red interurbana de carreteras, tabla 1.2.1, alcanzaba la cifra de 165.595 kilómetros, inferior en 290 kilómetros, a la existente el año anterior.

Las longitudes de la Red a cargo del Estado (RCE) 2012, 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 203 kilómetros, con los datos del nuevo inventario de carreteras a 31 de diciembre de 2012, y las redes de las Comunidades Autónomas disminuyen en 472 kilómetros. Asimismo, en la red a cargo del Estado se aprecia un crecimiento de 48 kilómetros en las autopistas libres, alcanzando 8.389 kilómetros de longitud, la red de autopistas de peaje a cargo del Estado aumenta en un kilómetro con lo que su longitud total es de 2.538 kilómetros al finalizar el año. En cuanto a autovías y autopistas libres, las correspondientes a las Comunidades Autónomas crecen en 4 kilómetros con respecto a 2011, alcanzando la cifra de 2.676 kilómetros y las autopistas de peaje aumentan en 1 kilómetro alcanzando un total de 322 kilómetros de longitud. Las carreteras de doble calzada pasaron de 586 a 607, las de responsabilidad del Ministerio de Fomento, y las de las Comunidades Autónomas bajaron de 745 a 742 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.

En el gráfico 1.2.3. podemos ver el reparto de la red de carreteras entre las distintas administraciones en el año 2012.

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 0,1% y en «Autovías y autopistas libres» del 1,5%, mientras que «Carreteras de doble calzada» disminuyen en un 1,0%. El total de carreteras de gran capacidad experimentó en 2012 un crecimiento medio del 0,9%.

En el gráfico 1.2.4. se refleja la evolución de este tipo de carreteras desde el año 2000.

La inversión total realizada en carreteras en el periodo considerado, tabla 1.2.3, alcanza la cifra de 5.316,6 millones de euros, con un descenso del 10,3% respecto a las inversiones realizadas el año anterior. En el año 2012 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento invirtió 2.397 millones de euros lo que supone un aumento del 26,7% respecto al ejercicio anterior, en tanto que las Comunidades Autónomas, invirtieron 1.876,7 millones de euros con un descenso del 18,1%. Las Diputaciones Provinciales y cabildos insulares invirtieron 379 millones de euros lo que representa una caída del 30,3%. Por su parte, la inversión realizada por las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje fue de 340 millones de euros, un 53,1% menos que en el año 2011 y la inversión en carreteras de la Sociedad Estatal de Infraestructuras Terrestres (SEITT, S. A.) fue de 323 millones, un 31,8% menor que el año anterior.

Las inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento en el año 2012, figuran en la tabla 1.2.4. En el Programa de inversión 453-B, de creación de infraestructuras de carretera, ha aumentado un 73,4%, destaca el incremento de las inversiones destinadas a autovías que aumentaron en un 106,4%, sin embargo las destinadas a actuaciones en acondicionamiento aumentaron sólo un 0,5%. En el Programa 453-C, de conservación y explotación de carreteras, el descenso ha sido del 16,1%.

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 2012 los ingresos disminuyeron en un 8,2%; los gastos de explotación han aumentado un 0,6% y los resultados antes de impuestos han disminuido en un 46% con relación al año anterior.

1.2.2. Parque y estructura empresarial

En la tabla 1.2.6 figuran los datos del parque de vehículos existente al finalizar 2012. El total de vehículos automóviles alcanza la cifra de 31.203.203 unidades, con una disminución de 0,2% sobre los existentes a finales de 2011.

En cuanto al parque de turismos, alcanza la cifra de 22.247.528 con 29.716 vehículos menos en circulación

que en el año 2011, lo que supone una disminución del 0,1%. Es importante el apartado correspondiente a motocicletas que experimenta un crecimiento del 1,9% y un aumento de 54.254 unidades. Los tractores industriales sin embargo experimentan un descenso del 4,6%. Los camiones y furgonetas descendieron un 1,5% con una bajada de 76.069 unidades, y los autobuses y microbuses bajan un 2%, lo que supone 1.231 unidades menos.

En «vehículos remolcados» en su conjunto disminuyeron también en 2012 produciéndose un alza en el apartado de remolques de 2% mientras los semirremolques, disminuyen un 3,2%.

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 2012, que figuran en la tabla 1.2.7. El total de vehículos automóviles matriculados, alcanzó la cifra de 924.310 unidades con un descenso global del 15,3%. La matriculación de turismos ascendió a 710.638 vehículos lo que supone una bajada anual del 13,1%.

Las matriculaciones de camiones y furgonetas descendieron en 2012, experimentando una bajada del 26,2% con un total de 97.905 matriculaciones, 34.777 unidades menos que el año precedente.

Los tractores industriales alcanzan un total de 9.632 matriculaciones con una disminución del 10%. La matriculación de remolques experimenta un descenso de 15,6% y las de los semirremolques disminuyeron en un 24,5%.

También se manifiesta un descenso, en las matriculaciones de motocicletas el 18,0%, con 22.456 unidades menos que el año precedente.

Los autobuses y microbuses también disminuyeron sus matriculaciones en 1.082 esto es un 37,8% menos; hay que hacer constar que en estos vehículos se incluyen tanto los destinados a transporte urbano como los de transporte interurbano.

En el gráfico 1.2.5. podemos observar la evolución desde el año 2000 de las matriculaciones del total de vehículos automóviles, y en el gráfico 1.2.6 podemos ver la evolución entre los años 2008 y 2012 según el tipo de vehículo.

En cuanto a la estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera en vehículos de más de nueve plazas incluido el conductor, cuyos datos figuran en la tabla 1.2.8, se observa un aumento del 2,4% en el número de empresas, alcanzando la cifra de 3.666 frente a las 3.579 del año anterior. Por tamaño de empresas, se aprecia un aumento generalizado en todas ellas, tal como se puede observar en el gráfico 1.2.7.

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 63.484 a 63.979 con un incremento del 0,8%, y en el número de vehículos que suman la cifra de 67.694 con un incremento del 1%. Este aumento del número de empresas se produce, en diferentes proporciones: las empresas con un solo taxi, suben en 397 unidades; las empresas con un número de vehículos entre 2 y 5, aumentan en 96, y las empresas con un número entre 6 y 20 taxis, aumentaron en una unidad; se mantiene la empresa creada en 2005, con más de 20 taxis, en 2011 se creó una nueva y el año 2012 también 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 descenso de los vehículos pesados de ámbito nacional que alcanzan al finalizar 2012 la cifra de 204.763 unidades, inferior en un 13,6% a la del año anterior. Los vehículos rígidos bajaron un 15,7%, lo que suponen 14.548 menos vehículos de este tipo. Los tractores MDP también bajaron un 12,2% quedando en 126.942 vehículos, con un descenso de 17.590 unidades.

En el apartado correspondiente a vehículos pesados provistos de autorización de ámbito comarcal y autonómico, la tabla sigue mostrando un descenso del parque de un 9,2% quedando formado por 6.774 vehículos. Los tractores MDP bajaron en un 9% y los vehículos rígidos en un 9,3%.

En el ámbito local y provincial, el descenso es del 1%, con caídas tanto de vehículos con tracción propia como de los vehículos rígidos que experimentan descensos del 1% y 1,2% respectivamente. El total de vehículos pesados de ámbito local y provincial alcanza la cifra de 864 unidades, 9 menos que el año anterior. El descenso se debe también al cambio de normativa a partir del año 2006.

Con los datos anteriores, se llega a un descenso de 13,4% en el total del parque de vehículos pesados de transporte público de mercancías por carretera con 212.401 vehículos, con disminución del 12,1% en el apartado de tractores MDP, que se quedan en 128.309 unidades. También los vehículos rígidos que totalizan 84.076 unidades, tienen un descenso del 15,3%.

El parque de vehículos ligeros de mercancías provistos de autorización de transporte de servicio público, experimenta un descenso del 12,4% respecto al año anterior con la cifra de 81.732 vehículos de los cuales 76.439 pertenecen al ámbito nacional; el resto corresponden a los de ámbito comarcal y autonómico y a los de ámbito local y provincial. Debe tenerse en cuenta que la nueva normativa para la concesión de esta clase de autorizaciones, dispone que las nuevas que se otorguen tendrán ámbito nacional.

En cuanto al parque de vehículos de mercancías de servicio privado, tabla 1.2.11, en el apartado correspondiente al ámbito nacional se observa un aumento del 3,8%, pasando de 99.802 vehículos en 2011 a 103.549 al finalizar 2012. Los vehículos pesados de ámbito nacional de tracción propia experimentan un aumento similar; debido a que los tractores-MPC suben en un 4,5% y los vehículos rígidos-MPC en un 3,6%.

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 pesa-

dos experimentaron un aumento del 6,1%, 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 aumento global del 3,8% debido a la subida en el mismo porcentaje de los vehículos con tracción propia y dentro de éstos, el aumento de los Tractores-MPC que supuso un 4,6% respecto al año anterior. La rúbrica vehículos rígidos-MPC experimenta también una subida de 3,7%. El parque total de vehículos pesados autorizados para realizar servicio privado es de 108.574 vehículos de los que 108.557 son de tracción propia, de éstos, 14.321 corresponden a vehículos tractores MPC y 94.236, a vehículos rígidos.

Los vehículos ligeros autorizados para realizar servicio privado descendieron globalmente en un 25,8%, debido al descenso del parque de este tipo de autorizaciones en el ámbito comarcal y autonómico que disminuyeron un 50,7%, las autorizaciones de ámbito nacional aumentaron un 5,6%, las de ámbito local y provincial casi no variaron (–0,3%) con relación al año anterior.

La tabla 1.2.12, muestra la estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. En general ha disminuido el número de empresas de radio de acción nacional en todos los tamaños considerados y el número total de empresas también baja y pasa de 68.324 a 62.986, ya que también se ha producido una disminución en las empresas local y comarcal en todos los tamaños excepto en las empresas de más de 60 vehículos. También el número de empresas de radio de acción local ha descendido o no ha variado en todos los tamaños considerados, excepto las de un solo vehículo que han aumentado. Asimismo el número total de vehículos pasa de 273.151 en 2011 a 237.190 en 2012. Los vehículos por tamaño de empresas bajan o se mantienen en todas las categorías consideradas. En cuanto al radio de acción bajan los vehículos en las tres clases. El número medio de vehículos pesados autorizados para la prestación de servicio público de mercancías por empresa, ha pasado a ser de 4 vehículos por empresa en 2011 a 3,77 vehículos por empresa en 2012.

El gráfico 1.2.8 nos muestra cómo ha disminuido en general en el año 2012 el número de empresas en todo los tamaños considerados con relación al año anterior.

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 1.2.15bis recoge el tráfico en la red de carreteras del Estado según la clase de vehículo y la longitud recorrida por provincias.

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 4,2%, el tráfico de vehículos ligeros ha bajado un 3,8% y los vehículos pesados han descendido en un 6,8%, estas variaciones se obtienen sobre *la red comparable* en los años 2011 y 2012. Debido a los ajustes en la clasificación de ve-hículos 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. en ella podemos observar como disminuye el tráfico en todos los tipos de carreteras y como es siempre mayor la disminución del tráfico pesado.

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 25.835 km. en 2011 a 26.038 km en 2012. 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 4,2%, dentro de estas en las Autopistas de peaje el descenso ha sido del 9%, en la red convencional la caída ha sido del 5,6%, y en Autopista libre y Autovía y Doble calzada ha habido una bajada real del 2,7%.

El transporte de viajeros según clase de vehículo y de mercancías en el conjunto de las redes de carreteras se recoge en la tabla 1.2.17, con un descenso del 3,6% para los viajeros-km; por tipo de vehículo los turismos bajaron un 3,9% solo crecieron las motos un 1%; las mercancías por su parte cayeron en un 8,6% 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 sigue descendiendo y alcanza la cifra de 196.673 millones de viajeros-kilómetro, correspondiendo 34.382 millones a viajeros transportados en autobús, y 161.275 a viajeros-kilómetro en turismo. El transporte de mercancías también ha descendido a 154.147 millones de toneladas-kilómetro, 6,8% 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 17,6%, y las toneladas-kilómetro descendieron en un 12,1%. En el transporte por cuenta ajena se manifiesta también un descenso del 13,4% en las toneladas transportadas, así como un descenso menor del 5,4% en las toneladas-kilómetro. En cualquier caso y en números absolutos, las toneladas transportadas por cuenta propia han disminuido en 30,5 millones, y por cuenta ajena bajaron en 123,4 millones; las toneladas-kilómetro resultantes también descendieron, pasando de 10.023 millones a 8.814 para el servicio por cuenta propia, y para el servicio por cuenta ajena de 129.979 millones a 122.941 millones.

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 2012.

En las tablas 1.2.19.2 y 12.19.2bis muestra la distribución mensual de mortalidad y velocidades en autopistas libres y autovías y en carreteras convencionales en el año 2012.

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, respectivamente.

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 32,4 millones de toneladas, seguida de la Comunidad Valenciana 30,5 y Generalidad de Cataluña 30,4 y Castilla y León con casi 29,5 millones de toneladas. En los destinos destaca la Comunidad Autónoma de Cataluña con 190,2 millones de toneladas, 167,4 Andalucía, 141,4 en la Comunidad Valenciana, 97,9 en Galicia y 97,2 en Castilla y León. Sin embargo, en cuanto a toneladas transportadas procedentes de otras Comunidades Autónomas, es la Comunidad Valenciana con 38,3 millones de toneladas la que ocupa el primer lugar seguida de los 33,3 de Madrid; los casi 28 de Cataluña y los 27,4 de Castilla-La Mancha. Respecto a las toneladas-kilómetro transportadas indican igualmente la mayor importancia del transporte realizado íntegramente en cada Comunidad Autónoma, si bien disminuye su importancia con relación al procedente de otras Comunidades, ya que los recorridos de los primeros son, por regla general, inferiores a los de los segundos. En cualquier caso debe tenerse en cuenta que la Encuesta, que afecta a una red distinta de la del Estado, utiliza exclusivamente datos de los vehículos de más de 3,5 toneladas de carga útil y considera solamente aquellas operaciones de transporte que implican cambio de término municipal, conjunto de circunstancias que representan en mayor medida el transporte nacional, ya que incluye un ámbito mayor. Esta distinta metodología justifica las diferencias observadas con los datos obtenidos de la red de aforos.

1.2.4. Tarifas

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

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

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

- Dicha revisión tendrá como fundamento la modificación de los precios calculados como la variación anual de la media de los datos publicados por el INE en el año natural anterior de los índices de precios al consumo, sobre la misma medida del año precedente, y la modificación del número de viajeros-kilómetro realizado en cada concesión en el año natural anterior, en relación con la misma magnitud correspondiente al año precedente.

- A estos efectos, la revisión se realizará calculando el coeficiente C mediante la expresión:

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

donde ΔIPCmedio figurará en tanto por uno con el signo que corresponda y el valor de X viene dado por:

$$X = 1/100\ [(vkm_r - vkm_{r-1}) / vkm_{r-1}]$$

donde vkmr se referirá al año natural anterior a la revisión y vkmr-1 al año inmediatamente anterior a aquel, estando en todo caso limitado su valor por la siguiente fórmula expresada en porcentaje

$$0 \leqslant X \leqslant 1$$

- El coeficiente C se aplicará a las tarifas vigentes en cada una de las concesiones (Tt-1) de forma que la tarifa revisada (Tt) para cada momento sea:

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

Según los datos publicados por el INE, la tasa de variación de los índices medios del IPC, durante 2011 ha sido:

$$\text{Incremento IPCmedio} = 0{,}0320$$

Por lo que, a partir del 1 de abril de 2012, las tarifas de los servicios públicos regulares permanentes y de uso general de transporte de viajeros por carretera, tuvieron un incremento entre el 2,20% y el 3,20% sobre las tarifas vigentes a 1 de abril de 2011 de este tipo de servicios.

Posteriormente, el 14 de julio de 2012, el BOE publicó el Real Decreto-Ley 20/2012 de 13 de julio, de Medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de Fomento de la competitividad; en su Título IV, artículo 23, modifica la Ley 37/1992 de 28 de diciembre del Impuesto del Valor Añadido (IVA), con efecto de 1 de septiembre de 2012, introduciendo un nuevo tipo impositivo del 10% (anteriormente 8%) a aplicar en todas las operaciones sometidas a tipos impositivos reducidos, entre ellas la prestación de servicios, como los transportes de viajeros y sus equipajes. Por ello, a partir de dicha fecha (1 de septiembre de 2012), se incrementaron los precios de este tipo de servicios en un 2%, manteniéndose las tarifas en su valor a 1 de abril de 2012.

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 2012 y al amparo de las autorizaciones otorgadas como consecuencia de acuerdos bilaterales suscritos por España, se realizaron, al igual que en años anteriores, operaciones de transporte con países del área europea, norteafricana, y del próximo oriente. La totalidad de las autorizaciones contingentadas, expedidas a transportistas de mercancías españoles, figuran en la tabla 1.2.22, que incluye además las consideradas «fuera de contingente», así como las de cooperación entre empresas, figura ésta, que solamente se emplea en nuestras relaciones con el Reino de Marruecos.

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

El número de copias de licencias expedidas a transportistas españoles por la UE que les faculta para la realización de transporte internacional ascendió a 100.985 con un descenso del 2,5% sobre las concedidas el año anterior en el que alcanzaron 103.615 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 2012 ascendieron a 202 con un incremento del 5,8%.

Para finalizar, 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 2012 son 2.345 frente a 2.292 que había el año anterior, esto supone un aumento del 2,3% y las copias certificadas de licencia comunitaria son 12.565 en el año 2012 lo que también supone un incremento del 2,0% frente a las 12.315 que había en 2011. 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 6,3%, así mismo en los viajes realizados, el descenso ha sido de 10,4%.

Tabla 1.2.1. Longitud de la red interurbana de carreteras. Año 2012 (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	1.406	125	1.604	0	815	106	9.495	9.799	23.591
Aragón	157	591	57	1.746	0	5	9	5.660	3.292	11.517
Asturias	22	320	10	471	0	66	7	4.111	0	5.007
Illes Balears	0	0	0	0	0	0	0	0	2.166	2.166
Canarias	0	0	0	0	0	0	0	0	4.252	4.252
Cantabria	0	227	3	344	0	0	0	2.000	0	2.574
Castilla-La Mancha	239	1.341	21	2.129	0	236	4	8.458	7.200	19.628
Castilla y León	275	1.655	80	3.460	0	277	18	11.016	15.942	32.723
Cataluña	463	363	33	935	168	300	79	5.534	4.195	12.070
Extremadura	0	576	35	981	0	118	37	3.692	3.737	9.176
Galicia	273	496	80	1.448	54	171	13	5.236	9.871	17.642
Madrid	145	510	8	106	0	116	211	2.248	0	3.344
Murcia	115	260	38	144	0	166	80	2.697	0	3.500
Navarra	39	0	0	0	100	234	24	3.472	0	3.869
País Vasco	83	0	0	0	0	0	0	0	4.102	4.185
Rioja	119	46	1	255	0	0	3	1.436	0	1.860
Valencia	367	599	115	853	0	172	150	2.554	3.618	8.428
Ceuta y Melilla	0	0	2	26		0	1	34	0	63
Total	**2.538**	**8.389**	**607**	**14.503**	**322**	**2.676**	**742**	**67.642**	**68.176**	**165.595**

(1) Datos del nuevo inventario de carreteras a 31/12/2012. 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 1.2.2. Longitud de carreteras de gran capacidad (kilómetros)

Tipo de carretera	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Autopistas de peaje	2.997	3.016	2.991	3.022	3.025	0,1%
Autovías y autopistas libres (1)	10.521	11.005	11.271	11.509	11.676	1,5%
Carreteras de doble calzada	1.587	1.599	1.703	1.651	1.634	–1,0%
Total carreteras especiales	**15.105**	**15.620**	**15.965**	**16.182**	**16.335**	**0,9%**

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

Organismos	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Dirección General de Carreteras	3.655.846	4.003.415	2.839.306	1.891.840	2.397.310	26,7%
Comunidades Autónomas	3.333.850	3.741.454	2.847.123	2.291.568	1.876.691	–18,1%
Andalucía	767.231	615.269	448.714	292.661	309.974	5,9%
Aragón	49.406	31.978	32.005	25.393	33.812	33,2%
Asturias	130.951	164.569	136.325	122.990	89.739	–27,0%
Illes Balears	—	—	—	—	—	—
Canarias	—	—	—	—	—	—
Cantabria	82.965	57.519	41.893	32.658	52.875	61,9%
Castilla-La Mancha	168.068	293.472	437.067	202.115	92.451	–54,3%
Castilla y León	266.565	242.186	211.148	102.367	114.592	11,9%
Cataluña	338.330	768.750	319.731	499.465	364.799	—
Extremadura	130.222	151.751	87.803	124.161	53.125	–57,2%
Galicia	325.274	398.756	290.059	249.068	220.912	–11,3%
Madrid	155.664	93.129	154.506	127.716	147.899	15,8%
Murcia	147.233	129.758	117.904	39.273	23.265	–40,8%
Navarra	136.935	138.961	94.857	20.794	35.355	70,0%
País Vasco	419.048	472.530	347.808	329.073	217.329	–34,0%
Rioja	30.588	25.845	21.886	20.813	7.563	–63,7%
Valencia	181.640	155.104	101.155	101.726	111.675	9,8%
Ceuta y Melilla	3.730	1.877	4.262	1.295	1.325	2,3%
Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares	574.250	556.448	618.834	544.211	379.339	–30,3%
Total Entes Territoriales	3.908.100	4.297.902	3.465.957	2.835.779	2.256.030	–20,4%
Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje (2)	473.977	339.622	934.989	725.484	340.422	–53,1%
Sociedad estatal de infr. de ttes. terrestres (SEITT, S.A.)	423.730	729.754	554.724	473.060	322.858	–31,8%
Total	8.461.653	9.370.693	7.794.976	5.926.163	5.316.620	–10,3%

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

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

Programas (1)	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Total	3.656	4.003	2.839	1.892	2.397	26,7%
Programa 453-B. Total	2.545	2.673	1.726	905	1.569	73,4%
Autovías	1.616	1.913	1.064	455	939	106,4%
Acondicionamiento	508	236	212	198	199	0,5%
Act. medio urbano	421	524	450	252	431	71,0%
Programa 453-C	1.111	1.330	1.113	987	828	–16,1%

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

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

Concepto	2008	2009	2010	2011 (12)	2012 (12)	12/11
Ingresos (1) (5)	1.786.838,7	1.764.737,1	1.636.637,2	1.705.824,7	1.565.604,1	–8,2%
Gastos de explotación	452.425,6	449.092,2	398.833,4	414.156,5	416.440,9	0,6%
Resultado y deterioro de inmovilizado (2) (8) (9) (10) (11)	–47.190,8	–2.562,3	–95.321,1	–163.237,4	–329.425,2	101,8%
Dotación amortización autopista (3)	348.347,7	379.972,4	380.207,5	364.880,0	407.510,8	11,7%
Resultados financieros (4) (6) (7)	–100.082,2	–92.377,9	–161.874,7	242.619,6	131.441,5	–45,8%
Resultados antes de impuestos	**838.792,4**	**840.732,3**	**600.400,5**	**1.006.170,4**	**543.668,7**	**–46,0%**

(1) Excluidas las concesionarias de titularidad autonómica.
(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 segregacion.
(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. En Acesa los resultados financieros 2012 incluyen 486.684 miles de euros que corresponden a resultados extraordinarios por plusvalía venta participación acciones que ostentaba la concesionaria en autopistas de Cataluña, S.A.U.
(7) En Ausur los resultados financieros incluyen una pérdida por deterioro de sus participaciones en Aucosta de 44.665,6 miles de euros en 2011 y 1.407 miles de euros en 2012. En Iberpistas los resultados financieros de 2012 incluyen una pérdida por deterioro de sus participaciones en las radiales R-3 y R-5 de 54.588 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. Aucosta 2012 ha deteriorado valor de la concesión en 21.506,5 miles de euros.
(9) Ciralsa ha deteriorado en el ejercicio de 2012 el valor de la concesión que ostenta en 90.648 miles de euros.
(10) Autopista Madrid Sur ha deteriorado en el ejercicio de 2012 el valor de la concesión que ostenta en 191.288 miles de euros.
(11) Autopista Madrid Levante ha deteriorado en el ejercicio de 2012 el valor de la concesión que ostenta en 33.523 miles de euros.
(12) 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 1.2.6. Parque de vehículos de carretera (1)

Clase de vehículo	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Motocicletas (2)	2.500.819	2.606.674	2.707.482	2.798.043	2.852.297	1,9%
Turismos	22.145.364	21.983.485	22.147.455	22.277.244	22.247.528	–0,1%
Camiones y furgonetas	5.192.219	5.136.214	5.103.980	5.060.791	4.984.722	–1,5%
Autobuses y microbuses	62.196	62.663	62.445	62.358	61.127	–2,0%
Tractores industriales	213.366	206.730	199.486	195.960	186.964	–4,6%
Otros vehículos (3)	855.260	860.203	865.187	874.685	870.565	–0,5%
Total vehículos	**30.969.224**	**30.855.969**	**31.086.035**	**31.269.081**	**31.203.203**	**–0,2%**
Remolques	146.136	146.181	151.330	155.532	158.603	2,0%
Semiremolques	272.493	266.659	263.343	260.036	251.766	–3,2%

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

Tabla 1.2.7. Vehículos de carretera matriculados (1)

Clase de vehículo	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Motocicletas (2)	221.772	139.908	141.030	125.059	102.603	–18,0%
Turismos	1.185.438	971.177	1.000.010	817.688	710.638	–13,1%
Camiones y furgonetas	220.539	136.433	145.093	132.682	97.905	–26,2%
Autobuses y microbuses	3.869	2.967	2.593	2.859	1.777	–37,8%
Tractores industriales	16.343	5.774	7.196	10.702	9.632	–10,0%
Otros vehículos (3)	3.052	2.522	2.887	2.521	1.755	–30,4%
Total vehículos automóviles	**1.651.013**	**1.258.781**	**1.298.809**	**1.091.511**	**924.310**	**–15,3%**
Remolques	10.350	7.156	7.013	6.066	5.120	–15,6%
Semirremolques	13.531	4.603	5.228	7.188	5.424	–24,5%

(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 1.2.8. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera

Concepto	Tamaño de las empresas								Total		
	Pequeñas				Medianas		Grandes				
	con 1 autocar		de 2 a 5 autocares		de 6 a 20 autocares		más de 20 autocares				
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	12/11
Número de empresas (1)	**545**	**571**	**1.208**	**1.227**	**1.410**	**1.444**	**416**	**424**	**3.579**	**3.666**	**2,4%**
De las cuales:											
– Autorización VR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—
– Autorización VD	545	571	1.208	1.227	1.406	1.440	411	419	3.570	3.657	2,4%
– Ambas autorizaciones	0	0	0	0	4	4	5	5	9	9	0,0%
Número total de autocares	**545**	**571**	**4.267**	**4.381**	**14.384**	**14.750**	**21.577**	**22.017**	**40.773**	**41.719**	**2,3%**
De los cuales:											
– Autorización VR	0	0	0	0	11	11	268	268	279	279	0,0%
– Autorización VD	545	571	4.265	4.379	14.373	14.738	21.309	21.749	40.492	41.437	2,3%
– Autorización Servicio Privado	0	0	2	2	0	1	0	0	2	3	—
Autocares por empresa	**1,0**	**1,0**	**3,5**	**3,6**	**10,2**	**10,2**	**51,9**	**51,9**	**11,4**	**11,4**	**–0,1%**

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

Concepto	Tamaño de las empresas								Total		
	con 1 taxi		de 2 a 5 taxis		de 6 a 20 taxis		más de 20 taxis				
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	12/11
Número de empresas (1)	60.932	61.329	2.503	2.599	47	48	2	3	63.484	63.979	0,8%
Número de taxis	60.932	61.329	5.627	5.856	436	437	44	72	67.039	67.694	1,0%
Número total de plazas	311.523	314.372	30.574	31.857	2.493	2.508	253	391	344.843	349.128	1,2%
Plazas por taxi	5,1	5,1	5,4	5,4	5,7	5,7	5,8	5,4	5,1	5,2	0,3%
Taxis por empresa	1,0	1,0	2,3	2,3	9,3	9,1	22,0	24,0	1,1	1,1	0,2%

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

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Vehículos pesados, ámbito nacional	**257.166**	**260.471**	**227.883**	**236.901**	**204.763**	**–13,6%**
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	257.166	260.471	227.883	236.901	204.763	–13,6%
Tractores	154.119	156.226	137.889	144.532	126.942	–12,2%
Tractor-MDP	*154.119*	*156.226*	*137.889*	*144.532*	*126.942*	*–12,2%*
Tractor-TD	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	—
Rígido-MDP	103.047	104.245	89.994	92.369	77.821	–15,7%
Vehículos pesados, ámbito comarcal + autonómica	**8.187**	**8.152**	**7.320**	**7.464**	**6.774**	**–9,2%**
Semirremolque	14	14	14	14	14	0,0%
Vehículos tracción propia	8.173	8.138	7.306	7.450	6.760	–9,3%
Tractores	1.422	1.380	1.245	1.276	1.161	–9,0%
Tractor-MDP	*1.419*	*1.378*	*1.243*	*1.274*	*1.159*	*–9,0%*
Tractor-TD	*3*	*2*	*2*	*2*	*2*	*0,0%*
Rígido-MDP	6.751	6.758	6.061	6.174	5.599	–9,3%
Vehículos pesados, ámbito local + provincial	**1.035**	**910**	**903**	**873**	**864**	**–1,0%**
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	1.035	910	903	873	864	–1,0%
Tractores	256	221	225	209	208	–0,5%
Tractor-MDP	*256*	*221*	*225*	*209*	*208*	*–0,5%*
Tractor-TD	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	—
Rígido-MDP	779	689	678	664	656	–1,2%
Total vehículos pesados	**266.388**	**269.533**	**236.106**	**245.238**	**212.401**	**–13,4%**
Semirremolque	14	14	14	14	14	0,0%
Vehículos tracción propia	266.374	269.519	236.092	245.224	212.387	–13,4%
Tractores	155.797	157.827	139.359	146.017	128.311	–12,1%
Tractor-MDP	*155.794*	*157.825*	*139.357*	*146.015*	*128.309*	*–12,1%*
Tractor-TD	*3*	*2*	*2*	*2*	*2*	*0,0%*
Rígido-MDP	110.577	111.692	96.733	99.207	84.076	–15,3%
Total vehículos ligeros (PMA > 2 t)	**97.868**	**101.839**	**88.320**	**93.340**	**81.732**	**–12,4%**
Ámbito nacional	92.327	95.970	82.944	87.653	76.439	–12,8%
Ámbito comarcal + autonómica	5.521	5.849	5.357	5.668	5.277	–6,9%
Ámbito local + provincial	20	20	19	19	16	–15,8%

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Vehículos pesados ámbito nacional	**125.873**	**109.556**	**114.177**	**99.802**	**103.549**	**3,8%**
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	125.873	109.556	114.177	99.802	103.549	3,8%
Tractor-MPC	16.866	14.558	15.378	13.518	14.121	4,5%
Rígido-MPC	109.007	94.998	98.799	86.284	89.428	3,6%
Vehículos pesados ámbito comarcal + autonómica	**5.540**	**5.229**	**5.073**	**4.462**	**4.736**	**6,1%**
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	5.540	5.229	5.073	4.462	4.736	6,1%
Tractor-MPC	304	225	236	178	200	12,4%
Rígido-MPC	5.236	5.004	4.837	4.284	4.536	5,9%
Vehículos pesados ámbito local + provincial	**308**	**306**	**289**	**289**	**289**	**0,0%**
Semirremolque	17	17	17	17	17	0,0%
Vehículos tracción propia	291	289	272	272	272	0,0%
Tractor-MPC	0	0	0	0	0	—
Rígido-MPC	291	289	272	272	272	0,0%
Total vehículos pesados	**131.721**	**115.091**	**119.539**	**104.553**	**108.574**	**3,8%**
Semirremolque	17	17	17	17	17	0,0%
Vehículos tracción propia	131.704	115.074	119.522	104.536	108.557	3,8%
Tractor-MPC	17.170	14.783	15.614	13.696	14.321	4,6%
Rígido-MPC	114.534	100.291	103.908	90.840	94.236	3,7%
Total vehículos ligeros (PMA > 2 t)	**66.011**	**61.380**	**60.824**	**53.133**	**39.419**	**–25,8%**
Ámbito nacional	25.145	21.913	23.394	20.782	21.953	5,6%
Ámbito comarcal + autonómica	37.593	36.225	35.388	29.317	14.442	–50,7%
Ámbito local + provincial	3.273	3.242	2.042	3.034	3.024	–0,3%

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

Tabla 1.2.12. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Empresas con vehículos pesados. Año 2012 (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	**30.257**	**24.183**	**4.702**	**2.466**	**938**	**203**	**237**	**62.986**
Con al menos un vehículo:								
— De Radio Nacional	29.522	23.106	4.527	2.387	918	199	232	60.891
— De Radio Comarcal	428	984	182	86	26	5	7	1.718
— De Radio Local	307	181	35	22	2	0	0	547
Número de vehículos	**30.251**	**71.132**	**35.317**	**35.301**	**25.972**	**9.977**	**29.240**	**237.190**
— De Radio Nacional	29.522	68.098	33.981	34.066	25.376	9.785	28.737	229.565
— De Radio Comarcal	428	2.668	1.247	1.140	589	192	1.333	7.597
— De Radio Local	307	366	89	95	7	0	0	864
Vehículos por empresas	**1,00**	**2,94**	**7,51**	**14,32**	**27,69**	**49,15**	**123,38**	**3,77**

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

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

Años	Administración Central			Comunidades Autónomas (2)			Diputaciones Provinciales (2)			Total (1)	
	Millones veh-km	% total	% pesados	Millones veh-km	% total	% pesados	Millones veh-km	% total	% pesados	Millones veh-km	% pesados
2000	104.933	50,3%	17,3	90.308	43,3%	10,3	13.267	6,4%	9,6	208.508	13,8
2001	110.941	51,0%	17,4	93.499	43,0%	10,7	13.242	6,1%	11,7	217.682	14,2
2002	114.851	50,3%	17,0	98.053	43,0%	9,8	15.268	6,7%	9,0	228.172	13,4
2003	119.634	50,6%	17,0	100.906	42,7%	9,9	15.815	6,7%	11,4	236.355	13,6
2004	122.645	50,7%	16,9	104.354	43,2%	9,4	14.716	6,1%	8,5	241.715	13,2
2005	125.823	51,3%	17,0	104.453	42,6%	9,2	14.797	6,0%	9,5	245.073	13,2
2006	129.121	52,1%	16,4	103.400	41,7%	9,4	15.356	6,2%	9,4	247.877	13,0
2007	133.313	51,9%	17,0	107.252	41,8%	9,5	16.095	6,3%	10,3	256.660	13,4
2008 (3)	128.702	51,1%	15,6	107.700	42,8%	9,2	15.347	6,1%	9,9	251.749	12,5
2009	126.194	50,6%	14,3	104.940	42,1%	8,6	18.237	7,3%	9,1	249.371	11,4
2010	123.620	51,3%	13,6	101.752	42,2%	8,4	15.759	6,5%	8,8	241.131	11,1
2011	121.686	51,9%	13,3	99.041	42,2%	8,7	13.951	5,9%	7,4	234.678	11,0
2012 (4)	115.770	51,6%	13,1	95.594	42,6%	8,5	12.921	5,8%	8,1	224.285	10,7

(*) 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-2012 suma 165.595 km.
(2) La Red de las Diputaciones Vascas y los Cabildos de Canarias se han incluído, a efectos de tráfico, dentro de las Comunidades Autónomas.
(3) Como consecuencia del inventario de Carreteras a 31-XII-2008 este tráfico no es comparable con el del año anterior.
(4) En la RCE, que sirve de referencia al conjunto de las redes en el período 2012/2011, el tráfico total ha decrecido en un 4,1% y el de pesados, en un 6,8%.
Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

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

Años	Autopista de peaje (2) (3)	Porcentaje vehículos pesados	Autovía (4)	Porcentaje vehículos pesados	Doble calzada (6)	Porcentaje vehículos pesados	Red convencional	Porcentaje vehículos pesados	Total	Porcentaje vehículos pesados
2003	20.940,7	14,7	83.401,3	15,0	16.806,2	10,9	115.206,8	12,8	236.355,0	13,6
2004	22.532,3	14,5	88.676,3	15,0	15.189,5	10,7	115.316,9	11,9	241.715,0	13,2
2005	23.292,5	14,2	85.029,8	15,5	16.262,8	9,3	120.487,9	11,6	245.073,0	13,2
2006	26.057,1	14,4	94.001,1	16,1	15.933,4	9,5	111.885,4	10,6	247.877,0	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
2012	20.124,7	12,0	96.387,1	12,4	12.643,4	8,2	95.129,9	9,1	224.285,1	10,7

(*) 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-2012 suma 165.595 km. Existe además un viario interurbano a cargo de los Ayuntamientos cuyo trafico puede estimarse en el 2,5% del total.
(2) Los datos de autopistas de peaje son de la Delegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de Autopistas de Peaje. Para el resto de viarios se han empleado los planes de aforos de las CC.AA., Diputaciones y la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
(3) En esta cantidad se incluye los 2.610 millones de vehículos-km recorridos en los 235,6 km de tramos libres o mixtos que están en regimen de concesión.
(4) A efectos de tráfico y cuantificación de viario las autopistas libres se incluyen en este apartado.
(5) Como consecuencia del inventario de Carreteras a 31-XII-2008 este tráfico no es comparable con el del año anterior.
(6) La serie de tráfico de doble calzada no es comparable entre los distintos años al referirse a redes diferentes.
Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

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

Años	Autopista de peaje (3) (4)	Porcentaje vehículos pesados	Autovía (5)	Porcentaje vehículos pesados	Doble calzada (7)	Porcentaje vehículos pesados	Red convencional	Porcentaje vehículos pesados	Total	Porcentaje vehículos pesados
2003	22.793,7	14,7	29.373,5	15,0	26.879,4	10,9	2.068,7	12,8	3.934,5	13,6
2004	23.383,5	14,5	29.967,8	15,0	24.522,7	10,7	2.068,9	11,9	4.009,8	13,2
2005	24.099,3	14,2	29.639,8	15,5	25.844,3	9,3	1.985,1	11,6	4.053,4	13,2
2006	24.919,0	14,2	27.817,8	16,1	24.265,2	9,5	2.014,7	10,6	4.082,7	13,0
2007	24.406,0	14,2	28.696,5	15,7	23.293,4	9,5	2.013,2	9,5	4.235,7	13,4
2008 (6)	22.263,0	13,5	26.733,4	14,6	33.745,0	10,1	1.930,7	10,3	4.179,9	12,5
2009	21.020,0	12,1	24.905,0	13,5	29.698,0	10,8	1.958,0	9,6	4.129,0	11,4
2010	20.347,0	12,0	25.034,8	13,5	24.263,0	8,1	1.918,3	8,9	4.497,5	11,0
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
2012	17.753,0	12,0	22.616,8	12,4	21.211,7	8,2	1.746,2	9,1	3.710,8	10,7

(1) El conjunto de las redes interurbanas está referido a las carreteras del Estado, Comunidades Autónomas y Diputaciones que, a 31 de diciembre de 2012 sumaban 165.595 km. Existe, además, un viario interurbano a cargo de los Ayuntamientos cuyo tráfico puede estimarse en el 10% del total.
(2) Esta tabla es complementaria de la 1.2.14.
(3) Los datos de autopistas de peaje son de la Delegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de Autopistas de Peaje. Para el resto de viarios se han empleado los planes de aforos de las CC.AA., Diputaciones y la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
(4) En esta cantidad se incluye los 2.610 millones de vehículos-km recorridos en los 235,6 km de tramos libres o mixtos que están en regimen de concesión.
(5) A efectos de tráfico y cuantificación de viarios las autopistas libres se incluyen en este apartado.
(6) Datos no comparables entre 2008 y 2007, debido a nueva tramificación de la RCE.
(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 2012 (*) (millones de vehículos-km o km)

Comunidades Autónomas	Estado		Comunidades Autónomas		Diputaciones	
	Total	% pesados	Total (*)	% pesados	Total (*)	% pesados
ANDALUCÍA	19.334,9	9,21	(2) 12.130,0	9,6	2.425,7	8,7
Almería	1.669,2	11,72	979,0	8,6	(3) 349,9	s/d
Cádiz	2.432,1	5,52	1.657,7	8,4	216,6	10,2
Córdoba	1.781,5	13,17	763,0	7,7	(3) 257,4	s/d
Granada	1.815,6	6,98	2.537,7	12,5	562,5	s/d
Huelva	1.411,2	9,37	874,0	5,2	(3) 131,8	s/d
Jaén	1.557,7	16,86	973,3	7,1	145,6	9,4
Málaga	4.925,6	6,64	1.822,9	9,1	(3) 358,8	s/d
Sevilla	3.742,0	9,80	2.522,5	11,4	403,2	7,6
ARAGÓN	6.077,7	18,9	(2) 1.635	12,7	156	10,4
Huesca	1.450,8	16,3	634	10,2	(4) 38	8,0
Teruel	849,9	21,3	301	11,7	40	9,3
Zaragoza	3.777,0	19,3	700	16,0	78	12,1
ASTURIAS, PRINCIPADO DE	3.400,6	8,2	(2) 1.930	7,4	—	—
BALEARS, ILLES	—	—	(7) (8) 7.317	6,4	—	—
CANARIAS	—	—	(8) 10.179	5,1	—	—
Las Palmas	—	—	5.190	6,0	—	—
Sta.Cruz de Tenerife	—	—	4.989	4,2	—	—
CANTABRIA	2.996,6	8,6	(1) 1.000	6,6		
CASTILLA-LA MANCHA	10.714,2	16,1	(1) 4.506	11,3	1.012	8,9
Albacete	1.779,8	15,9	559	12,5	(4) 231	11
Ciudad Real	1.710,6	21,0	1.071	13,3	(4) 244	6,7
Cuenca	2.019,5	18,1	567	13,0	(4) 77	8,8
Guadalajara	1.295,6	18,9	534	8,4	(4) 154	8,9
Toledo	3.908,6	11,9	1.774	10,5	307	9
CASTILLA Y LEÓN	12.935,7	17,7	(1) 4.572	10,9	1.768	9,6
Ávila	894,9	12,7	378	6,8	(3) 159	s/d
Burgos	2.402,5	21,6	668	11,2	174	5,3
León	2.013,9	13,4	962	10,1	464	s/d
Palencia	848,4	20,7	540	13,0	112	10,0
Salamanca	1.240,6	20,3	477	6,7	236	8
Segovia	1.169,6	14,1	510	12,7	198	16,1
Soria	742,9	24,8	274	20,5	71	7,9
Valladolid	2.296,9	16,3	479	9,8	183	s/d
Zamora	1.326,0	17,4	282	9,6	(3) 171	s/d
CATALUÑA	14.349,6	16,1	(1) 15.587	7,4	2.070	9,3
Barcelona	6.953,2	14,3	9.962	6,3	1.410	8,4
Girona	2.240,9	17,8	2.543	11,4	169	21,3
Lleida	1.821,9	20,7	1.657	8,2	126	4,0
Tarragona	3.333,6	16,2	1.425	6,6	(3) 365	s/d
COMUNIDAD VALENCIANA	13.751,9	14,8	(1) 5.205	6,1	2.465	5,1
Alicante	5.084,2	10,4	1.561	s/d	837	6,1
Castellón	1.970,0	20,0	1.079	s/d	137	18,1
Valencia	6.697,7	16,6	2.565	s/d	1.492	3
EXTREMADURA	3.440,6	14,6	(1) 2.043	8,4	636	11,9
Badajoz	1.900,4	15,0	1.178	7,9	340	15,4
Cáceres	1.540,1	14,1	865	9,0	296	8
GALICIA	8.405,4	9,6	(1) 6.018	7,0	2.388	8
A Coruña	3.014,2	7,5	2.688	7,0	1.013	7,9
Lugo	1.478,7	13,7	775	10,2	467	9,0
Ourense	1.306,4	11,7	589	7,7	285	s/d
Pontevedra	2.606,1	8,6	1.965	5,6	(4) 624	s/d
MADRID, COMUNIDAD	14.687,1	8,7	(1) 6.995	7,9	—	—
MURCIA, REGIÓN DE	3.743,3	12,0	(1) (9) 3.062	7,9	—	—
NAVARRA, C. FORAL DE	141,4	8,0	(2) 3.527	15,0	—	—
PAÍS VASCO	488,6	12,5	(1) (6) 9.408	12,4	—	—
Álava	253,6	12,7	1.476	15,5	—	—
Guipúzcoa	234,9	12	3.379	16,2	—	—
Vizcaya	0,0	0,0	4.553	8,6	—	—
RIOJA, LA	1.302,5	18,3	(1) 478	7,2	—	—
CEUTA Y MELILLA	—	—	—	—	—	—
Ceuta	—	—	—	—	—	—
Melilla	—	—	—	—	—	—
TOTAL	115.770	13,1	(5) 95.594	8,5	12.921	8,1

(*) El tráfico está expresado en millones de vehículos-km y corresponde a la longitud total recorrida en cada provincia en el año 2012.
(s/d) Sin datos.
(1) La red aforada de la Comunidad corresponde al 100% o mayor al 93% de la longitud. En este segundo caso se mantiene el dato recibido.
(2) La red aforada está por debajo del 93 % de la red total de la Diputación o Comunidad. La expansión se ha realizado optimizando un ajuste con la familia de curvas de distribución acúmulada de tráfico que han aforado al completo su red. Curva superior Extremadura 2012 y curva inferior La Rioja 2012 + Madrid 2012 + Cantabria 2012 + C.Valenciana 2012.
(3) La expansión se ha realizado ajustando la curva de distribución de Galicia.
(4) Se ha calculado sobre el aforo de 2011 reduciendo el tráfico total un 4,1% y los pesados un 6,8%.
(5) Porcentaje de pesados obtenido en el conjunto de las Diputaciones o Comunidades con datos de vehículos pesados.
(6) Los datos de las Diputaciones Forales del País Vasco han sido incluidos, a efecto de tráfico, en CC.AA.
(7) No se han incluido los datos de Formentera.
(8) Los datos de los Cabildos Insulares se han integrado en las provincias y Comunidades Autonómas correspondientes. Los tráficos aforados y remitidos por los distintos Cabildos son los siguientes. (Primero aparece el tráfico total en millones de vehículos kilómetro y en paréntesis el % de pesados). BALEARES: Palma de Mallorca 6.325,8 (6,6); Ibiza 636,5 (4,3); Menorca 354,4 (6,8). CANARIAS. Las Palmas: Fuerteventura 679; Lanzarote 774,9; Gran Canaria 3.735,5 (6,2). CANARIAS. Sta. Cruz de Tenerife: Tenerife 4.445,1 (4); Hierro 92,2; La Palma 452 (5,2).
(9) Una vez cerradas todas las tablas se ha recibido el dato definitivo de la Región de Murcia que es de 2925,5 millones de vehículos kilómetro con un 7% de pesados. Los cálculos del resto de las tablas se han mantenido con el dato provisional, dado que no altera sustancialmente los resultados.
Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.15bis. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Longitud total recorrida por provincias. Año 2012 (millones de vehículos kilómetro) (tráfico 10^6 km)

Nombre	Longitudes	Total	Motos 1	Ligeros 2+3+4+5	Coches 2+3	Turismos 2	C. C/Car. 3	Camionetas 4	Tractores 5	Pesados 6+7+8+9+10	Cam. S/R 6	Cam. C/R 7+8+9	Cam. art. 7	Tren car. 8	Veh. esp. 9	Buses 10
A Coruña	561,32	3.014,2	16,3	2.771,9	2.494,5	2.482,2	12,3	276,5	0,9	226,0	77,5	88,7	83,2	4,9	0,6	59,8
Álava	50,19	253,6	0,9	220,5	201,0	200,0	1,0	19,5	0,0	32,3	9,0	12,2	11,7	0,4	0,1	11,1
Albacete	699,61	1.779,8	5,4	1.490,6	1.375,1	1.366,8	8,4	113,7	1,7	283,8	89,0	182,9	171,3	9,4	2,2	11,9
Alicante	658,24	5.084,1	43,2	4.512,4	4.074,5	4.045,9	28,6	436,3	1,5	528,5	233,5	254,7	240,7	13,4	0,5	40,3
Almería	369,88	1.669,2	10,8	1.462,7	1.334,9	1.328,8	6,1	125,8	2,0	195,7	87,4	99,0	94,1	4,1	0,9	9,2
Asturias	822,89	3.400,6	14,1	3.106,8	2.734,5	2.716,5	18,0	370,9	1,4	279,7	124,0	128,8	121,5	6,8	0,6	26,8
Ávila	472,69	894,9	3,7	777,9	717,7	713,7	4,0	60,1	0,1	113,3	31,8	60,7	55,5	4,3	0,9	20,8
Badajoz	826,90	1.900,4	14,4	1.601,3	1.475,0	1.463,5	11,5	123,8	2,5	284,8	87,2	180,7	171,6	7,6	1,5	16,9
Barcelona	308,99	6.953,2	68,9	5.888,2	5.526,5	5.513,9	12,6	361,5	0,2	996,0	361,9	477,4	455,4	19,3	2,7	156,8
Burgos	921,20	2.402,5	9,9	1.872,8	1.712,4	1.697,1	15,3	157,9	2,5	519,8	97,1	382,1	360,0	17,9	4,2	40,6
Cáceres	764,79	1.540,1	9,1	1.313,7	1.257,8	1.248,0	9,8	55,7	0,2	217,3	63,4	140,2	132,1	6,9	1,3	13,7
Cádiz	312,82	2.432,1	32,8	2.265,0	2.164,9	2.158,0	6,9	99,5	0,6	134,3	40,7	63,2	59,7	2,6	0,9	30,4
Cantabria	573,66	2.996,6	17,0	2.722,9	2.529,7	2.517,8	11,9	192,7	0,6	256,7	85,3	154,6	145,1	8,7	0,9	16,8
Castellón	455,38	1.970,0	9,0	1.566,7	1.411,6	1.402,7	8,9	152,0	3,1	394,3	121,0	248,1	237,5	9,5	1,1	25,3
Ciudad Real	730,79	1.710,6	6,6	1.344,5	1.238,5	1.229,4	9,1	104,1	1,8	359,6	86,8	255,0	239,2	14,0	1,8	17,8
Córdoba	597,35	1.781,5	8,6	1.538,2	1.435,8	1.429,7	6,1	101,6	0,8	234,6	79,9	141,9	134,7	6,2	1,0	12,8
Cuenca	980,18	2.019,5	5,3	1.647,8	1.542,1	1.537,5	4,6	104,6	1,0	366,4	72,2	266,6	252,7	11,9	2,1	27,6
Girona	417,68	2.240,9	18,1	1.823,7	1.657,6	1.647,7	9,9	165,1	1,0	399,1	144,1	204,7	191,8	11,8	1,0	50,3
Granada	316,70	1.815,6	21,9	1.667,1	1.586,9	1.585,7	1,2	79,8	0,3	126,7	62,5	53,1	49,7	2,9	0,5	11,1
Guadalajara	416,36	1.295,6	3,6	1.047,1	964,2	962,6	1,6	82,8	0,1	244,8	46,1	186,8	174,7	9,8	2,3	11,9
Huelva	452,67	1.411,2	6,7	1.272,2	1.176,8	1.168,6	8,2	95,1	0,3	132,3	50,2	76,3	73,1	2,1	1,1	5,8
Huesca	858,75	1.450,8	11,1	1.203,6	1.150,8	1.142,6	8,2	50,0	2,9	236,1	47,0	172,1	163,3	7,4	1,4	17,1
Jaén	451,94	1.557,7	5,8	1.289,3	1.206,2	1.199,2	6,9	82,3	0,8	262,7	104,1	145,7	136,0	8,6	1,2	12,9
León	935,55	2.013,9	10,0	1.734,5	1.609,1	1.599,7	9,3	122,5	2,9	269,4	84,5	155,7	146,3	7,3	2,1	29,2
Lleida	513,75	1.821,9	11,3	1.432,8	1.290,6	1.281,0	9,6	141,0	1,2	377,7	76,9	281,4	268,6	10,6	2,2	19,4
Lugo	697,64	1.478,7	9,6	1.266,5	1.154,2	1.143,8	10,3	111,3	1,1	202,7	66,7	118,4	112,4	5,0	1,0	17,6
Madrid	768,60	14.687,1	80,8	13.329,2	12.598,3	12.565,7	32,6	729,3	1,6	1.277,1	469,8	622,0	583,2	29,4	9,3	185,3
Málaga	429,25	4.925,6	70,0	4.528,8	4.357,1	4.346,3	10,8	171,6	0,1	326,9	164,6	110,7	104,8	5,6	0,2	51,6
Murcia	556,28	3.743,3	14,1	3.279,2	3.137,1	3.125,2	12,0	141,9	0,2	450,1	171,0	253,7	245,4	7,3	1,1	25,3
Navarra	39,03	141,4	0,5	129,6	118,2	117,7	0,5	11,3	0,0	11,4	1,9	2,8	2,7	0,1	0,0	6,8
Orense	521,59	1.306,4	5,3	1.148,0	1.071,5	1.070,2	1,3	76,1	0,4	153,1	55,4	90,0	82,3	7,0	0,7	7,7
Palencia	440,34	848,4	4,6	668,0	616,9	610,2	6,7	50,3	0,8	175,8	38,3	130,4	119,2	10,5	0,7	7,1
Pontevedra	530,64	2.606,1	14,7	2.366,2	2.197,2	2.189,7	7,5	168,1	0,9	225,1	74,9	100,3	95,0	4,7	0,7	49,9
Rioja	420,84	1.302,5	5,5	1.059,3	959,2	955,2	3,9	98,7	1,4	237,7	51,9	158,2	149,5	7,6	1,1	27,7
Salamanca	568,39	1.240,6	5,8	983,3	903,7	893,1	10,6	79,3	0,3	251,5	50,0	187,4	174,5	12,0	0,9	14,1
Segovia	367,33	1.169,6	5,0	1.000,2	934,4	930,2	4,2	65,5	0,3	164,4	32,9	87,8	82,1	4,7	1,1	43,7
Sevilla	443,28	3.742,0	41,5	3.333,8	3.105,0	3.089,6	15,4	228,7	0,1	366,7	119,8	205,3	196,1	8,0	1,2	41,6
Soria	515,80	742,9	3,1	555,6	507,2	504,3	2,9	48,0	0,4	184,2	39,8	137,9	128,5	7,8	1,6	6,5
Tarragona	554,01	3.333,6	22,8	2.772,3	2.551,5	2.545,3	6,2	220,2	0,5	538,6	174,6	295,1	286,4	7,7	1,0	69,0
Teruel	693,96	849,9	3,9	664,8	627,6	622,9	4,7	36,1	1,1	181,2	42,3	132,0	124,6	6,4	1,0	6,9
Toledo	902,94	3.908,6	17,4	3.425,3	3.172,5	3.163,7	8,8	251,6	1,3	465,9	168,4	255,5	244,4	8,4	2,6	42,1
Valencia	814,94	6.697,7	54,3	5.533,5	5.023,7	5.001,5	22,1	508,2	1,7	1.109,9	324,1	723,3	690,5	27,4	5,4	62,5
Valladolid	518,63	2.296,9	8,8	1.914,4	1.796,7	1.792,9	3,8	116,8	0,9	373,7	118,8	237,2	221,0	12,8	3,5	17,7
Vizcaya	22,40	234,9	0,9	205,2	187,0	186,1	0,9	18,2	0,0	28,9	7,9	10,7	10,3	0,3	0,1	10,4
Zamora	723,18	1.326,0	5,5	1.089,3	958,4	950,9	7,5	130,5	0,4	231,2	72,8	143,6	131,0	10,9	1,7	14,8
Zaragoza	972,11	3.777,0	21,8	3.024,8	2.840,9	2.828,0	12,9	180,5	3,3	730,4	190,9	489,2	459,1	27,0	3,1	50,4
TOTAL	**25.971,44**	**115.770,1**	**759,9**	**99.851,6**	**92.687,1**	**92.271,7**	**415,4**	**7.117,1**	**47,4**	**15.158,6**	**4.799,6**	**8.904,0**	**8.412,1**	**419,1**	**72,8**	**1.455,0**
% totales		100,00	0,66	86,25	80,06	79,70	0,36	6,15	0,04	13,09	4,15	7,69	7,27	0,36	0,06	1,26
% parciales			100,00	100,00	92,82	92,41	0,42	7,13	0,05	100,00	31,66	58,74	55,49	2,77	0,48	9,60

Fuente: Subdirección General 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	2007	2008	2009	2010	2011	2012	12/11 (2)
MOTOCICLETAS	941	731	1.040	1.074	756	760	–3,2%
Turismos	*98.308*	*97.108*	*98.642*	*97.788*	*96.923*	*92.686*	*–3,5%*
Camionetas	*11.288*	*10.792*	*8.388*	*7.897*	*7.736*	*7.117*	*–7,2%*
Tractores agrícolas	*63*	*32*	*48*	*46*	*47*	*48*	*8,3%*
TOTAL LIGEROS	109.659	107.932	107.078	105.732	104.706	99.851	–3,8%
Camiones sin remolque	*7.308*	*6.741*	*5.951*	*5.469*	*5.013*	*4.800*	*–9,4%*
Camiones con remolque	*14.268*	*12.018*	*10.580*	*9.965*	*9.721*	*8.904*	*–7,3%*
Autobuses	*1.137*	*1.280*	*1.545*	*1.379*	*1.490*	*1.455*	*7,2%*
TOTAL PESADOS	22.713	20.039	18.076	16.814	16.224	15.159	–6,8%
TOTAL	133.313	128.702	126.194	123.620	121.686	115.770	–4,2%

NC: 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-2012 sumaba 26.038 km.
(2) Los crecimientos se obtienen sobre la red comparable de los dos años.
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		Autovía y autopista libre		Doble calzada (3)		Red convencional		Total		Crecimientos		
	Tráfico	% pesados	Tráfico	% pesados	Tráfico	% pesados	Tráfico	% pesados	Tráfico	% pesados	Total	Ligeros	Pesados
1990	9.015		19.596		—		36.399		65.010				
1995	9.434		45.964		—		37.656		93.054				
2000	12.934	17,7%	51.585	17,4%	5.973	15,9%	34.440	18,3%	104.932	17,3%	4,6%	4,2%	6,3%
2001	13.963	16,9%	56.136	17,5%	6.237	13,8%	34.605	18,2%	110.941	17,4%	5,5%	5,6%	5,4%
2002	14.682	16,6%	59.657	17,0%	5.571	13,4%	34.941	17,7%	114.851	17,0%	4,4%	5,1%	1,8%
2003	16.481	16,1%	63.244	16,8%	5.322	14,5%	34.587	18,0%	119.634	17,0%	4,8%	5,1%	2,9%
2004	16.693	15,9%	67.195	17,2%	4.295	14,5%	34.462	17,5%	122.645	16,9%	7,0%	7,4%	5,8%
2005	17.104	15,5%	71.645	17,4%	3.656	11,2%	33.418	17,4%	125.823	17,0%	2,6%	2,4%	3,1%
2006	19.689	15,0%	74.142	17,1%	3.306	10,1%	31.984	16,4%	129.121	16,4%	2,2%	2,9%	–1,1%
2007	20.632	15,1%	78.192	16,3%	3.083	9,2%	31.406	15,9%	133.313	17,0%	3,0%	3,9%	2,3%
2008 (5)	19.985	12,7%	76.130	16,4%	3.451	7,9%	29.136	15,1%	128.702	15,6%	–0,8%	–0,4%	–3,0%
2009	18.888	14,6%	74.969	14,7%	5.964	9,1%	26.373	14,3%	126.194	14,3%	–1,7%	–0,7%	–8,5%
2010	17.847	12,3%	74.849	14,0%	5.698	8,8%	25.226	14,3%	123.620	13,6%	–0,3%	0,1%	–3,1%
2011	17.141	12,7%	75.484	13,6%	5.307	9,1%	23.753	14,0%	121.686	13,3%	–1,9%	–1,6%	–3,5%
2012 (6)	(4) 15.589	12,6%	72.970	13,3%	4.995	8,7%	22.216	13,7%	115.770	13,1%	–4,2%	–3,8%	–6,8%
Crecimiento 2012/2011 (8)	–9,0%	–9,1%	–2,7%	–6,1%	–2,7%	–6,1%	–5,6%	–7,6%	–4,2%	–6,8%			

(*) 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 2.610 millones de vehículos-kilometro recorridos en los 235,6 km de tramos mixtos.
(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 RCE en 2012 es de 26.038 km. En 2012 se han inaugurado 189,2 km de autovía, 1,4 km de doble calzada y 58,1 Km. de carreteras convencionales. Se han cedido 15,1 km a las CC.AA. y Diputaciones.
(7) Los crecimientos en las autopistas libres y autovías se han hecho de una forma conjunta (véase tabla 1.2.16.2).
(8) Los crecimientos interanuales se miden sobre la red comparable de los dos años. No se consideran inauguraciones, cesiones o tramos con alteración de trafico por cambio de red.
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	20.306	14,6%	25.871	14,7%	27.919	9,1%	5.385	14,3%	13.476	14,3%
2010	19.245	12,3%	25.217	14,0%	27.180	8,8%	4.768	14,3%	13.174	13,6%
2011	18.417	12,7%	25.087	13,6%	25.387	9,1%	4.503	14,0%	12.922	13,3%
2012 (4)	16.641	12,6%	23.760	13,3%	22.977	8,7%	4.211	13,7%	12.213	13,9%
Crecimiento 2012/2011 (5)	**–9,0%**	**–9,1%**	**–2,7%**	**–6,1%**	**–2,7%**	**–6,1%**	**–5,6%**	**–7,6%**	**–4,2%**	**–6,8%**

(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 RCE en 2012 es de 26.038 km. En 2012 se han inaugurado 189,2 km de autovía, 1,4 km de doble calzada y 58,1 km de carreteras convencionales. Se han cedido 15,1 km a las CC.AA. y Diputaciones.
(5) Los crecimientos interanuales se miden sobre la red comparable de los dos años. No se consideran inauguraciones, cesiones o tramos con alteración de trafico por cambio de red. A efectos de crecimiento los datos colgados se han calculado junto a las autovías y autopistas libres.
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	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Viajeros (millones de v-km)	**331.970**	**392.596**	**405.386**	**410.192**	**395.332**	**391.711**	**377.544**	**–3,6%**
Motocicletas	1.707	1.623	1.911	2.748	2.802	1.948	1.968	1,0%
Turismos	279.985	337.797	342.611	350.401	341.629	334.021	321.045	–3,9%
Autobuses (2)	50.278	53.176	60.864	57.043	50.902	55.742	54.531	–2,2%
Mercancías (millones de t-km) (3)	**297.596**	**329.702**	**325.093**	**286.167**	**272.730**	**264.806**	**241.973**	**–8,6%**

NC: No comparable.
(1) Las redes de referencia son la del Estado, Comunidades Autónomas y Diputaciones que suman 165.595 km a 31-XII-2012.
(2) El dato de ocupación de autobuses (23,63 pasajeros/autobús) ha sido obtenido del Observatorio de Tte. de viajeros por carretera 2012 (Ministerio de Fomento).
(3) El dato de la carga media (10,8072 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancias 2012 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. , Diputaciones y Cabildos.

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	2008 (2)	2009	2010	2011	2012	12/11
Viajeros (millones de v-km)	**161.319**	**193.899**	**201.058**	**208.876**	**203.586**	**204.670**	**196.673**	**–3,9%**
Motocicletas	865	1.030	977	1.390	1.436	1.011	1.016	0,5%
Turismos	135.144	165.572	168.967	171.637	170.152	168.646	161.275	–4,4%
Autobuses (3)	25.310	27.297	31.114	35.849	31.997	35.013	34.382	–1,8%
Mercancías (millones de t-km) (4)	**189.681**	**219.724**	**208.871**	**178.674**	**170.406**	**165.357**	**154.147**	**–6,8%**

(1) La Red de Carreteras del Estado suma a 31-12-2012, 26.038 km y recoge el 51,6% del tráfico total y el 63,0% del tráfico de pesados por carretera (tabla 1.2.13).
(2) Traficos no comparables al haberse hecho un nuevo inventario de la red de Carreteras del Estado pasando de una longitud de 25.846 Km (2007) a 25.390 Km (2008) a 25.633 km (2009) y a 25.733 km (2010).
(3) El dato de ocupación de autobuses (23,63 pasajeros/autobús) del Observatorio de Tte, de viajeros MF 2012.
(4) El dato de la carga media (10,8072 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2012 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)		
	2011	2012	12/11	2011	2012	12/11
Cuenta propia	172.905	142.447	–17,6%	10.023	8.814	–12,1%
Cuenta ajena	923.644	800.245	–13,4%	129.979	122.941	–5,4%
Total	**1.096.549**	**942.692**	**–14,0%**	**140.002**	**131.755**	**–5,9%**

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 2012

	N.º estaciones	N.º vehículos	N.º días	N.º horas	Ligeros (km/h)						Pesados (km/h)					
					<50	51-80	81-100	101-120	121-140	> 140	<50	51-80	81-100	101-120	121-140	> 140
Autovía y autopista	984	3.449.012	123.042	2.785.853	1,81	9,05	35,46	38,29	13,52	1,88	2,37	14,62	72,12	8,95	1,71	0,25
Rural	509	745.981	60.443	1.369.913	0,37	3,60	20,20	44,91	26,35	4,57	1,34	10,90	76,89	9,00	1,65	0,22
Urbano	475	2.703.031	62.599	1.415.940	2,17	10,43	39,31	36,61	10,28	1,20	2,97	16,78	69,33	8,92	1,74	0,26
Convencional y doble calzada	744	271.551	80.941	1.765.864	7,29	45,37	32,09	11,53	3,26	0,45	5,13	45,33	47,17	2,09	0,22	0,05
Rural	471	191.566	59.510	1.309.459	6,22	40,94	33,81	13,98	4,42	0,62	4,16	42,60	50,71	2,24	0,24	0,05
Urbano	273	79.985	21.431	456.405	9,60	54,95	28,37	6,23	0,75	0,10	10,65	61,02	26,92	1,25	0,10	0,05
Total	1.728	3.720.562	203.983	4.551.717	2,19	11,59	35,23	36,42	12,80	1,78	2,65	17,81	69,53	8,23	1,55	0,23
Rural	980	937.547	119.953	2.679.372	1,55	11,18	22,97	38,63	21,90	3,77	1,93	17,60	71,36	7,57	1,35	0,19
Urbano	748	2.783.016	84.030	1.872.345	2,39	11,71	39,00	35,74	10,00	1,16	3,17	17,96	68,21	8,71	1,70	0,25

(1) Los datos de número de vehículos estan en miles de vehículos.
(*) Esta tabla a diferencia de 2011 recoge la totalidad de estaciones fijas en España. En 2011 sólo figuraban las permanentes, po lo que el número de estaciones se ha cuadruplicado y el número de horas se ha multiplicado por 1,5.
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 (2) en autopistas libres y autovías. Año 2012

Tipo	Nº estación	Nº horas (miles)	T	Nº vehículos (miles)	Velocidad media	% Velocidad Km/h														% Velocidad	
						<20	20-30	30-40	40-50	50-65	65-80	80-90	90-100	100-110	110-120	120-130	130-140	140-150	150-160	160-200	>110	>120
ENERO		Número de muertos:			22	(RCE);		29		(Total Autovías)											
Resumen	255	154	L	252.042	100,57	0,2	0,3	0,4	0,5	1,8	8,1	14,7	22,3	21,4	16,5	8,9	3,3	1,1	0,3	0,2	30,4	13,9
			P	25.136	86,46	0,7	0,7	0,8	0,7	3,3	12,7	40,5	31,0	6,1	2,3	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	3,6	1,3
FEBRERO		Número de muertos:			16	(RCE);		18		(Total Autovías)											
Resumen	254	149	L	233.669	100,34	0,1	0,3	0,4	0,6	1,9	8,2	14,8	22,5	21,4	16,2	8,8	3,3	1,1	0,3	0,2	29,9	13,7
			P	24.836	86,20	0,5	1,1	0,6	0,8	3,1	12,6	41,4	31,1	5,9	2,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	0,9
MARZO		Número de muertos:			10	(RCE);		18		(Total Autovías)											
Resumen	256	171	L	284.009	100,65	0,2	0,3	0,4	0,6	1,8	7,9	14,6	22,3	21,3	16,4	9,0	3,5	1,1	0,4	0,2	30,6	14,2
			P	29.198	86,40	0,6	0,6	0,8	0,9	3,3	12,6	40,5	31,1	6,2	2,2	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3	1,1
ABRIL		Número de muertos:			19	(RCE);		24		(Total Autovías)											
Resumen	258	171	L	279.281	101,36	0,1	0,2	0,4	0,5	1,7	7,5	14,1	22,0	21,3	17,0	9,5	3,8	1,2	0,4	0,2	32,1	15,1
			P	27.736	86,20	1,0	0,5	0,7	0,9	3,3	12,5	40,5	30,8	6,4	2,2	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4	1,1
MAYO		Número de muertos:			18	(RCE);		21		(Total Autovías)											
Resumen	259	175	L	297.756	100,94	0,2	0,3	0,5	0,6	1,9	7,7	14,1	21,8	21,0	16,8	9,4	3,8	1,2	0,4	0,2	31,8	15,0
			P	30.687	86,52	0,9	0,5	0,8	0,9	3,2	12,4	40,0	30,8	6,7	2,5	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8	1,3
JUNIO		Número de muertos:			13	(RCE);		19		(Total Autovías)											
Resumen	260	168	L	293.903	101,06	0,2	0,3	0,5	0,6	1,9	8,0	14,2	21,5	20,9	16,7	9,6	3,9	1,3	0,4	0,2	32,0	15,4
			P	29.317	86,35	0,8	0,6	0,7	0,9	3,4	12,7	40,0	30,5	6,6	2,5	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	3,7	1,2
JULIO		Número de muertos:			16	(RCE);		17		(Total Autovías)											
Resumen	262	171	L	311.650	102,52	0,1	0,2	0,3	0,5	1,5	7,1	13,4	21,2	21,1	17,4	10,6	4,4	1,5	0,5	0,2	34,6	17,2
			P	29.283	86,36	1,5	0,6	0,6	0,9	3,0	12,0	39,8	30,3	7,1	2,8	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	4,2	1,4
AGOSTO		Número de muertos:			26	(RCE);		34		(Total Autovías)											
Resumen	252	166	L	266.152	105,50	0,1	0,1	0,1	0,2	1,0	5,4	11,5	20,0	21,7	19,1	12,5	5,5	2,0	0,6	0,3	40,0	20,9
			P	23.350	87,86	1,0	0,4	0,4	0,7	2,5	10,7	40,2	31,6	7,7	3,1	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	4,8	1,7
SEPTIEMBRE		Número de muertos:			27	(RCE);		31		(Total Autovías)											
Resumen	259	170	L	286.810	101,24	0,2	0,3	0,5	0,6	1,9	7,7	13,8	21,6	21,1	16,8	9,8	3,9	1,3	0,4	0,2	32,4	15,6
			P	26.522	87,66	0,4	0,4	0,4	0,8	2,9	11,9	40,7	31,3	7,3	2,7	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	4,1	1,4
OCTUBRE		Número de muertos:			15	(RCE);		22		(Total Autovías)											
Resumen	267	177	L	302.705	100,10	0,2	0,3	0,5	0,7	2,2	8,4	14,4	22,0	21,0	16,2	9,0	3,4	1,1	0,3	0,3	30,3	14,1
			P	29.143	87,06	0,4	0,4	0,5	0,9	3,3	12,4	40,5	31,1	6,7	2,4	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8	1,3
NOVIEMBRE		Número de muertos:			16	(RCE);		22		(Total Autovías)											
Resumen	272	172	L	272336	100,16	0,2	0,3	0,4	0,6	2,0	8,4	14,6	22,4	21,1	16,2	8,9	3,3	1,1	0,3	0,2	29,9	13,7
			P	26687	87,05	0,5	0,4	0,5	0,8	3,2	12,0	41,5	31,2	6,4	2,4	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	3,6	1,2
DICIEMBRE		Número de muertos:			18	(RCE);		26		(Total Autovías)											
Resumen	274	174	L	262.905	101,25	0,2	0,3	0,4	0,6	1,8	7,7	14,0	22,0	21,3	16,8	9,6	3,8	1,2	0,4	0,2	32,0	15,2
			P	23.025	87,47	0,3	0,3	0,5	0,8	3,1	11,6	41,5	31,7	6,6	2,5	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	3,7	1,2

(1) El número de muertos está referido a las 24 horas tanto en las autovias y atopistas libres de la RCE (8.389 km) como en las autovías de la totalidad de las titularidades (11.676 km). Fuente DGT.
(2) La velocidad se ha obtenido exclusivamente en las estaciones de la RCE que recogen el 74,5 % del trafico de este tipo de vias.
Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.19.2bis. Distribución mensual de mortalidad (1) y velocidades (2). Carreteras convencionales. Año 2012

Tipo	N.º estación	N.º horas (miles)	T	Nº vehículos (miles)	Velocidad media	% Velocidad Km/h															% Velocidad	
						<20	20-30	30-40	40-50	50-65	65-80	80-90	90-100	100-110	110-120	120-130	130-140	140-150	150-160	160-200	>90	>100
ENERO		Número de muertos: 18				(RCE); 73			(Total convencionales)													
Resumen	152	107	L	17.939	76,35	0,4	1,1	2,0	5,0	17,7	31,4	19,4	12,5	6,0	2,8	1,1	0,4	0,1	0,1	0,0	23,1	10,6
			P	2.789	75,09	0,3	0,6	1,4	3,7	15,9	35,0	30,2	11,0	1,6	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	13,0	2,1
FEBRERO		Número de muertos: 27				(RCE); 80			(Total convencionales)													
Resumen	147	99	L	16.312	77,45	0,5	1,2	2,0	4,9	16,9	29,9	19,1	12,8	6,5	3,6	1,6	0,7	0,2	0,1	0,1	25,6	12,7
			P	2.683	75,81	0,3	0,5	1,3	3,6	14,6	34,2	31,0	12,2	1,6	0,4	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	14,5	2,2
MARZO		Número de muertos: 16				(RCE); 82			(Total convencionales)													
Resumen	152	115	L	20.213	77,42	0,7	1,2	2,1	4,8	16,6	29,8	19,2	13,0	6,6	3,5	1,6	0,7	0,2	0,1	0,1	25,7	12,6
			P	3.145	75,74	0,5	0,5	1,4	3,7	13,9	34,5	31,2	12,2	1,6	0,4	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	14,4	2,2
ABRIL		Número de muertos: 21				(RCE); 82			(Totalconvencionales)													
Resumen	150	111	L	20.247	77,51	0,6	1,0	1,9	4,7	16,6	30,1	19,6	13,0	6,5	3,5	1,5	0,6	0,2	0,1	0,0	25,4	12,4
			P	2.865	75,69	0,4	0,5	1,4	4,0	13,5	34,9	31,6	11,5	1,7	0,4	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	13,7	2,2
MAYO		Número de muertos: 19				(RCE); 83			(Totalconvencionales)													
Resumen	151	113	L	20.237	78,15	0,6	0,8	1,7	4,4	16,4	29,7	19,8	13,3	6,8	3,7	1,6	0,7	0,2	0,1	0,1	26,4	13,1
			P	3.127	75,96	0,4	0,5	1,4	3,7	13,3	34,2	32,4	11,9	1,6	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	14,0	2,1
JUNIO		Número de muertos: 23				(RCE); 90			(Total convencionales)													
Resumen	150	108	L	20.101	78,67	0,5	0,7	1,6	4,3	16,5	29,2	20,1	13,5	7,1	3,8	1,7	0,7	0,2	0,1	0,1	27,1	13,6
			P	3.014	76,09	0,4	0,5	1,5	3,7	13,2	33,1	33,6	11,8	1,6	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	14,0	2,1
JULIO		Número de muertos: 25				(RCE); 102			(Total convencionales)													
Resumen	151	111	L	22.710	79,60	0,3	0,6	1,7	4,3	16,1	28,8	19,5	13,6	7,5	4,3	2,1	0,9	0,2	0,1	0,0	28,9	15,2
			P	3.172	77,03	0,3	0,5	1,4	3,3	12,1	31,7	35,0	13,2	1,8	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	15,7	2,5
AGOSTO		Número de muertos: 32				(RCE); 107			(Total convencionales)													
Resumen	149	110	L	24.035	79,36	0,3	0,6	1,8	4,4	16,5	28,4	19,1	13,4	7,6	4,2	2,3	0,8	0,3	0,1	0,0	28,8	15,4
			P	2.745	77,05	0,4	0,5	1,3	3,2	12,2	31,5	35,6	12,7	1,9	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	15,3	2,7
SEPTIEMBRE		Número de muertos: 25				(RCE); 107			(Total convencionales)													
Resumen	148	109	L	20.609	79,78	0,3	0,6	1,6	4,4	16,1	28,9	19,2	13,1	7,5	4,3	2,5	0,9	0,4	0,1	0,1	28,9	15,8
			P	2.880	77,36	0,3	0,5	1,2	2,9	11,6	32,3	36,3	12,6	1,7	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	15,0	2,4
OCTUBRE		Número de muertos: 22				(RCE); 77			(Total convencionales)													
Resumen	150	112	L	20.199	79,55	0,3	0,6	1,6	4,6	16,6	28,9	18,9	12,7	7,3	4,4	2,6	1,0	0,4	0,1	0,1	28,5	15,8
			P	3.153	77,17	0,3	0,4	1,3	2,9	11,9	32,8	35,5	12,5	1,8	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	14,9	2,4
NOVIEMBRE		Número de muertos: 23				(RCE); 66			(Total convencionales)													
Resumen	151	106	L	18.569	79,42	0,2	0,8	1,7	4,7	16,6	28,8	18,8	12,7	7,2	4,4	2,6	1,0	0,4	0,1	0,1	28,4	15,7
			P	2.982	77,18	0,7	0,6	1,0	2,9	11,5	31,7	35,8	13,4	1,8	0,4	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	15,8	2,4
DICIEMBRE		Número de muertos: 14				(RCE); 71			(Total convencionales)													
Resumen	148	107	L	18.341	79,51	0,3	0,7	2,0	4,9	16,3	28,4	18,5	12,7	7,4	4,5	2,8	1,1	0,4	0,1	0,1	29,0	16,3
			P	2.546	76,91	1,5	0,4	1,2	2,8	11,2	30,9	35,4	13,9	1,8	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	16,4	2,5

(1) El número de muertos está referido a las 24 horas tanto en las carreteras convencionales de la RCE (15.110 km) como en las de la totalidad de las titularidades (150,892 km). Fuente: DGT.
(2) La velocidad se ha obtenido exclusivamente en las estaciones de la RCE que recogen el 25,2% del tráfico de este tipo de vías.
Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

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

Años	< 50 km/h	51 a 80 km/h	81 a 100 km/h	101 a 120 km/h	121 a 140 km/h	> 140 km/h
2002	(*)	15,38	24,95	30,97	20,08	8,61
2003	(*)	21,38	22,52	28,09	18,90	9,09
2004	(*)	26,13	18,97	27,79	19,10	6,06
2005	(*)	19,89	21,66	31,27	20,08	6,09
2006	15,91	9,98	24,52	29,97	15,81	3,87
2007	10,27	9,97	25,89	33,25	16,99	3,61
2008	2,65	11,85	31,72	34,86	16,02	2,90
2009(1)	2,66	12,84	33,59	35,20	13,55	2,16
2010(2)	1,98	10,50	33,56	36,88	14,71	2,37
2011(3)	1,65	10,34	36,90	37,80	11,67	1,69
2012(4)	1,81	9,05	35,46	38,28	13,52	1,88

(*) 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 autovias a 2.510 millones de vehículos en 855 estaciones durante 1.575.625 horas.
(2) En 2010 se tomaron datos de velocidades en autovias a 3.582 millones de vehículos en 832 estaciones durante 1.941.307 horas.
(3) En 2011 se tomaron datos de velocidades en autovias a 3.385 millones de vehículos en 907 estaciones durante 2.387.997 horas.
(4) En 2012 se tomaron datos de velocidades en autovias a 3.449 millones de vehículos en 984 estaciones durante 2.785.853 horas.
Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

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

Años	< 50 km/h	51 a 80 km/h	81 a 100 km/h	101 a 120 km/h	121 a 140 km/h	> 140 km/h
2002	(*)	51,10	31,33	12,31	3,82	1,43
2003	(*)	52,47	30,17	12,34	3,70	1,31
2004	(*)	55,95	28,82	11,24	3,21	0,80
2005	(*)	53,05	30,21	11,83	3,62	0,28
2006	20,11	40,80	27,09	9,32	2,09	0,59
2007	13,57	43,64	30,33	9,94	2,06	0,45
2008	11,80	52,40	26,26	7,35	1,78	0,41
2009(1)	7,40	48,49	31,88	9,92	1,98	0,33
2010(2)	7,96	49,13	30,61	9,38	2,48	0,44
2011(3)	8,48	47,67	31,54	9,56	2,18	0,57
2012(4)	7,29	45,38	32,09	11,53	3,26	0,45

(*) 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.
(4) En 2012 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 272 millones de vehículos en 744 estaciones durante 1.765.864 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 2012 (1)

ORIGEN \ DESTINO	Andalucía	Aragón	Asturias	Illes Balears	Canarias	Cantabria	Castilla-La Mancha	Castilla y León	Cataluña	C. Valenciana	Extremadura	Galicia	Madrid	Murcia	Navarra	País Vasco	La Rioja	Ceuta y Melilla	Total cargado	Cargado para otras CC.AA.
Andalucía	143.867	487	187	—	—	75	2.997	1.409	1.951	4.342	3.680	313	2.809	2.158	131	441	57	—	165.004	21.137
Aragón	689	33.518	183	—	—	191	921	1.397	7.351	3.617	66	433	2.010	263	1.239	2.149	902	—	54.963	21.444
Asturias	260	248	31.570	—	—	755	228	2.628	949	249	29	1.872	476	99	199	1.049	101	—	40.714	9.143
Illes Balears	—	—	—	16.088	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.448	360
Canarias	—	—	—	—	30.345	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30.345	0
Cantabria	241	400	680	—	—	10.946	287	1.648	458	137	60	223	417	32	211	3.321	161	—	19.223	8.277
Castilla-La Mancha	4.394	1.056	236	—	—	292	41.482	2.589	2.031	6.829	1.459	581	10.129	1.784	347	437	157	—	73.843	32.361
Castilla y León	1.576	1.346	2.163	—	—	1.639	2.706	72.330	2.088	1.756	1.224	2.992	5.103	420	1.740	3.879	838	—	101.814	29.485
Cataluña	2.079	7.979	239	—	—	389	1.661	1.537	162.195	7.405	186	692	2.703	1.151	1.091	1.920	367	—	192.557	30.362
C. Valenciana	4.020	2.338	244	—	—	105	5.039	1.376	5.981	103.139	308	579	4.156	4.675	262	968	183	—	133.664	30.526
Extremadura	2.623	87	0	—	—	34	646	608	185	415	25.278	92	608	83	12	173	13	—	30.856	5.578
Galicia	516	376	2.680	—	—	232	619	2.069	785	670	69	87.308	1.478	124	174	1.242	32	—	98.375	11.067
Madrid	2.994	1.715	423	—	—	437	9.196	3.652	2.105	2.645	816	1.361	42.187	469	561	1.617	69	—	70.383	28.197
Murcia	3.250	153	72	—	—	97	2.088	430	825	8.807	96	191	801	29.224	71	177	25	—	46.321	17.097
Navarra	270	1.994	112	—	—	231	277	1.089	1.037	366	—	138	695	88	16.917	3.391	1.188	—	27.792	10.875
País Vasco	433	1.878	720	—	—	2.091	519	3.704	1.741	741	109	1.020	1.564	164	3.618	42.076	995	—	61.381	19.305
La Rioja	139	294	86	—	—	212	190	693	303	197	—	55	332	25	666	1.538	4.486	—	9.214	4.729
Ceuta y Melilla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.069	1.087	18
Total descargado	167.367	53.882	39.596	17.527	30.345	17.727	68.856	97.159	190.176	141.423	33.379	97.850	75.512	40.763	27.240	64.377	9.576	1.229	1.173.985	—
Descargado de otras CC.AA.	23.500	20.363	8.026	1.439	0	6.781	27.374	24.830	27.981	38.285	8.101	10.541	33.325	11.539	10.323	22.301	5.090	160	—	279.960

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

Tabla 1.2.21. Transporte interior de mercancías según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (milllones de toneladas-km). Año 2012 (1)

ORIGEN \ DESTINO	Andalucía	Aragón	Asturias	Illes Balears	Canarias	Cantabria	Castilla-La Mancha	Castilla y León	Cataluña	C. Valenciana	Extremadura	Galicia	Madrid	Murcia	Navarra	País Vasco	La Rioja	Ceuta y Melilla	Total cargado	Cargado para otras CC.AA.
Andalucía	8.366	400	169	—	—	67	1.110	943	1.780	2.446	916	311	1.503	622	118	415	53	—	19.236	10.871
Aragón	536	1.356	117	—	—	68	310	471	1.740	931	41	361	662	144	197	645	146	—	7.735	6.379
Asturias	228	159	766	—	—	142	128	466	299	216	21	324	232	90	92	360	45	—	3.571	2.804
Illes Balears	—	—	—	371	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	408	37
Canarias	—	—	—	—	988	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	988	0
Cantabria	202	152	107	—	—	241	136	397	326	102	39	105	183	29	56	377	34	—	2.484	2.244
Castilla-La Mancha	1.668	307	137	—	—	142	1.855	693	1.215	1.728	410	406	922	485	161	218	71	—	10.433	8.578
Castilla y León	1.054	399	444	—	—	330	769	3.499	1.307	1.022	391	1.053	1.147	265	391	800	119	—	13.001	9.502
Cataluña	2.017	1.728	205	—	—	268	986	986	7.306	2.147	172	769	1.643	702	453	1.084	164	—	20.727	13.420
C. Valenciana	2.053	691	209	—	—	76	1.249	815	2.102	4.465	214	575	1.581	704	130	611	91	—	15.576	11.112
Extremadura	605	63	0	—	—	22	166	192	184	252	784	65	197	55	10	135	9	—	2.739	1.955
Galicia	506	310	431	—	—	124	426	716	845	670	50	3.506	892	126	121	742	18	—	9.484	5.977
Madrid	1.497	577	204	—	—	200	787	811	1.297	1.017	270	829	1.151	190	232	673	21	—	9.811	8.660
Murcia	842	85	61	—	—	82	605	288	518	993	62	197	329	957	48	145	17	—	5.237	4.280
Navarra	238	307	53	—	—	64	126	261	434	191	.	99	277	65	419	419	82	—	3.036	2.616
País Vasco	390	568	233	—	—	268	264	893	1.012	462	80	628	685	133	469	1.520	118	—	7.727	6.206
La Rioja	120	57	40	—	—	47	69	133	142	107	—	37	122	18	52	175	95	—	1.214	1.119
Ceuta y Melilla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	10	4
Total descargado	20.326	7.164	3.176	543	988	2.140	8.986	11.563	20.519	16.754	3.449	9.265	11.542	4.585	2.949	8.321	1.084	64	133.417	—
Descargado de otras CC.AA.	11.960	5.808	2.410	172	0	1.899	7.131	8.064	13.213	12.289	2.665	5.758	10.391	3.628	2.530	6.801	989	58	—	95.766

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

Tabla 1.2.22. Relación de autorizaciones bilaterales internacionales expedidas a los transportistas españoles durante el año 2012

País	Meses													Total
	Cupo	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	
Albania	300	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	4	0	**7**
Albania (TRG)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Alemania (TRG)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Austria (TRG)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Bielorrusia	1.000	31	40	41	32	32	51	31	91	50	67	34	48	**548**
Bielorrusia (TRG)	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Bosnia-Herzegovina	1.000	0	0	0	0	2	0	1	2	4	2	3	1	**15**
Bulgaria (TRG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Croacia	2.500	28	57	36	26	28	21	33	11	35	43	40	39	**397**
Estonia (TRG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Irán (TRG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Irán	100	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**
Kazajistán (TRG)	20	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**
Lituania (TRG)	250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Macedonia	750	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	**3**
Marruecos	15.000	1.256	1.192	1.048	713	898	674	428	429	592	924	866	623	**9.643**
Marruecos (FC)	300	0	0	0	0	0	2	3	0	0	1	0	0	**6**
Marruecos (TEMP)	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**19.000**
Moldavia	300	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	**4**
Montenegro	125	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	**2**
Rusia	2.000	36	41	43	32	33	51	35	123	55	68	43	66	**626**
Serbia (TRG)	500	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	**4**
Serbia	1.650	1	2	1	0	0	0	1	0	0	2	6	6	**19**
Túnez	100	0	7	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	**11**
Turquía	5.260	2	3	0	6	1	0	0	6	2	1	5	15	**41**
Ucrania	2.200	37	4	27	6	58	1	35	9	60	38	24	21	**320**

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

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

Autorizaciones	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
CEMT	186	142	139	191	202	5,8%
UE	88.429	98.935	100.809	103.615	100.985	–2,5%

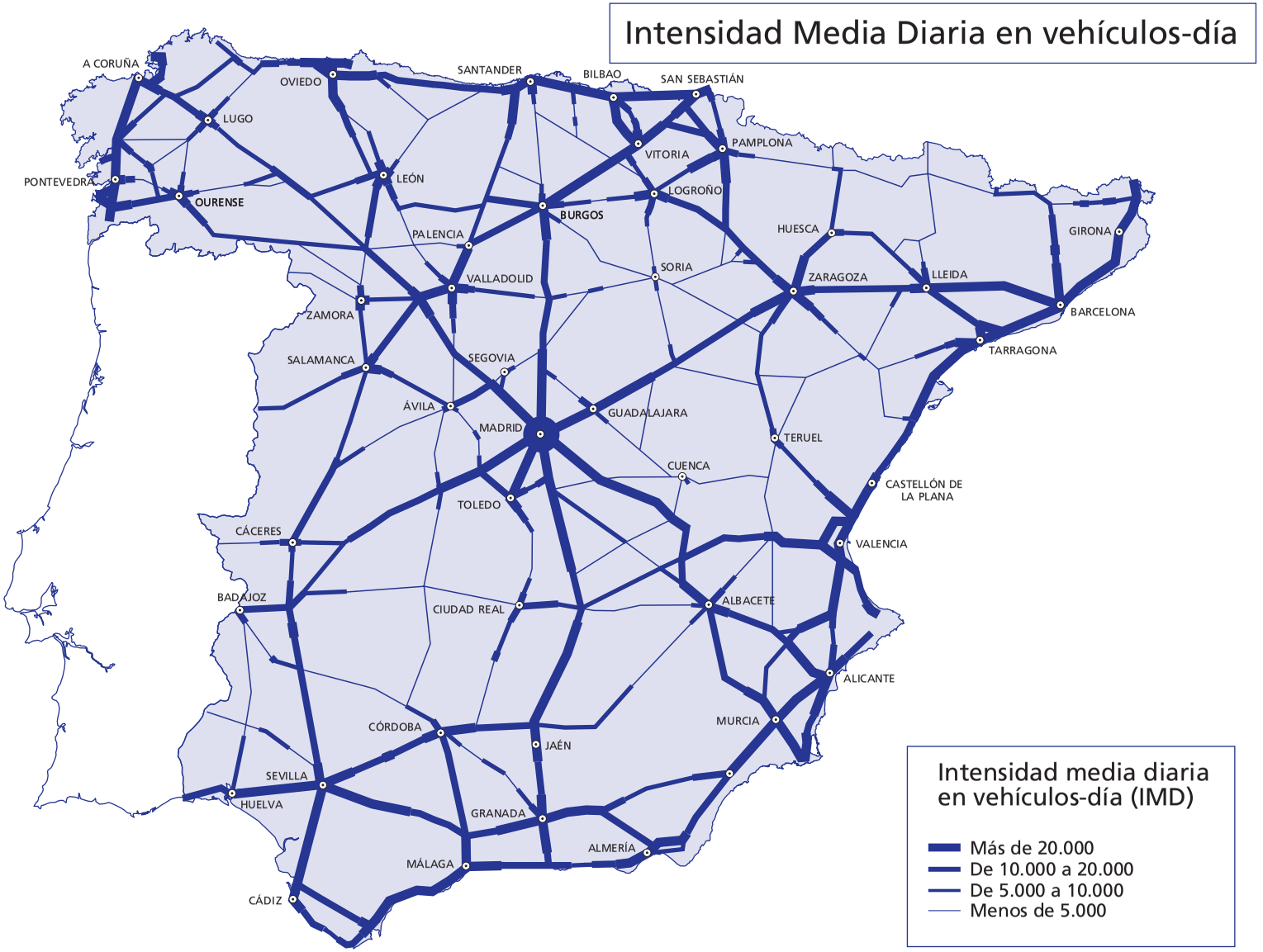
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.

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

Tipo de servicio	Concepto	2008	2009	2010	2011	2012
UE (1)	Licencias	172	1.272	424	269	210
	Vehículos	846	7.945	2.124	1.187	920
Discrecionales UE	Autorizaciones (2)	1.142	1.131	1.045	934	875
	Viajes (3)	24.404	28.275	25.997	22.543	20.193
Lanzaderas no UE	Autorizaciones (2)	80	42	33	55	62
	Viajes (3)	746	581	578	1.063	1.168

(1) Consultada la base de datos de referencia el número de licencias comunitarias en vigor a 31 de diciembre de 2012 es de 2.345 y el de copias certificadas de licencia comunitaria es de 12.565.
(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 2012 (tráfico en la Red de Carreteras del Estado y la Red Prioritaria Autonómica)

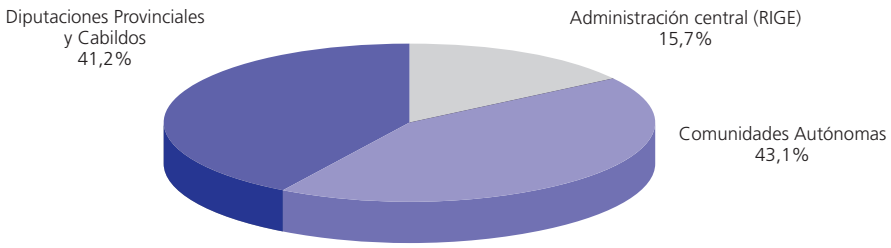


Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio del Fomento.

Gráfico 1.2.2. Red de vías de gran capacidad a 31 de diciembre de 2012

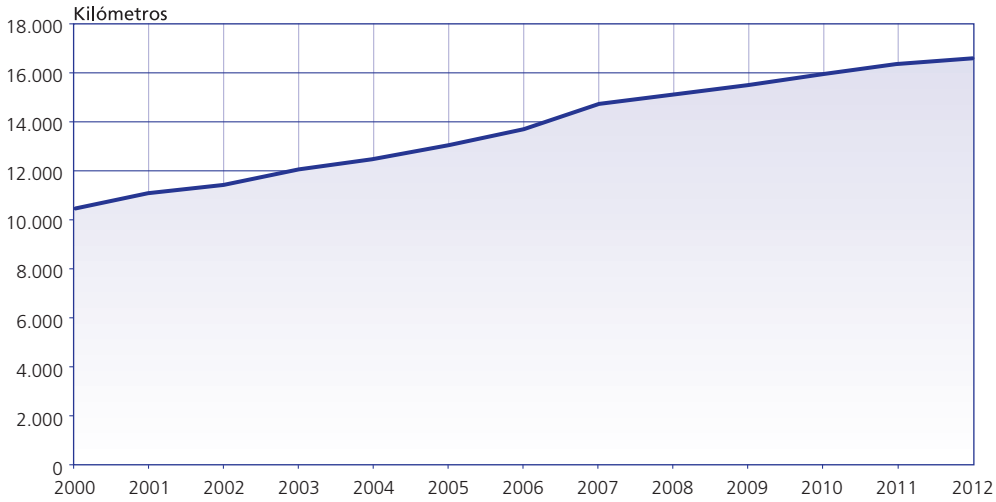
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio del Fomento.

Gráfico 1.2.3. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones. Año 2012



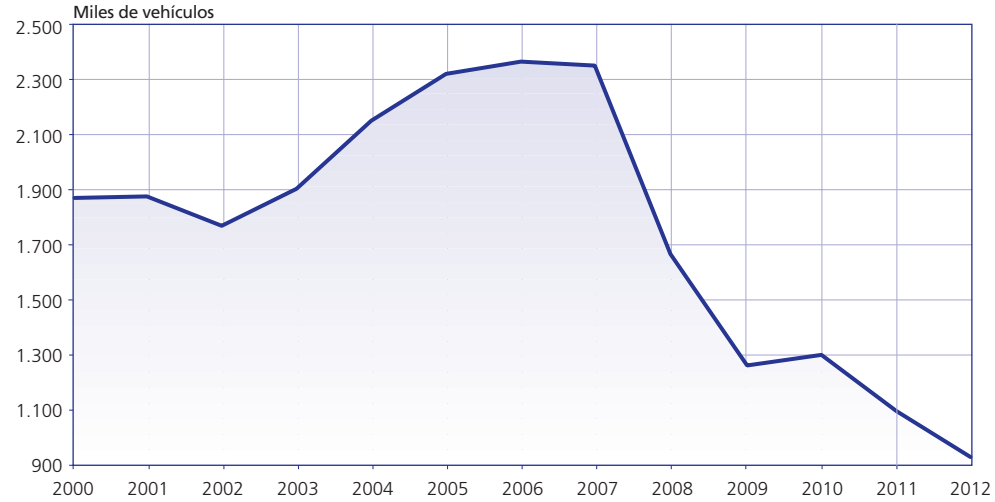
Fuente: Dirección General de Carreteras (Ministerio de Fomento), Consejerías de CC.AA. y Diputaciones y Cabildos Insulares.

Gráfico 1.2.4. Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad



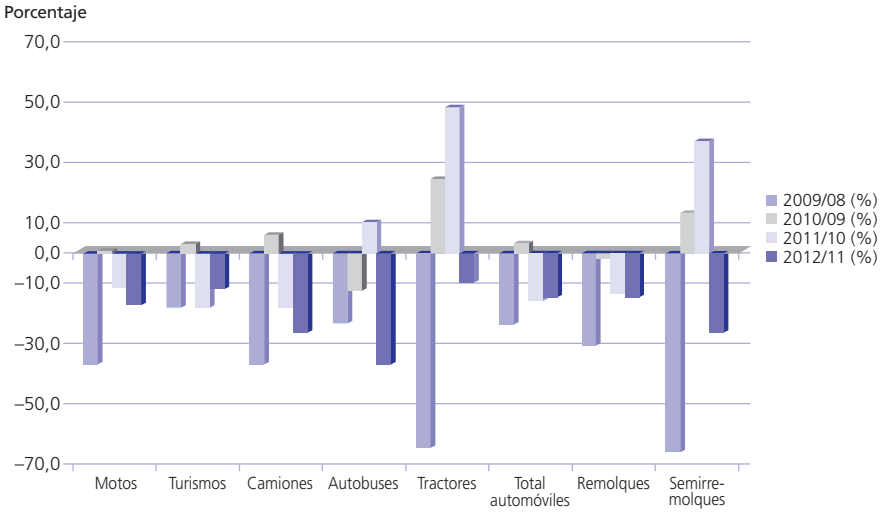
Fuente: Dirección General de Carreteras (Ministerio de Fomento), Consejerías de CC.AA. y Diputaciones y Cabildos Insulares.

Gráfico 1.2.5. Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles



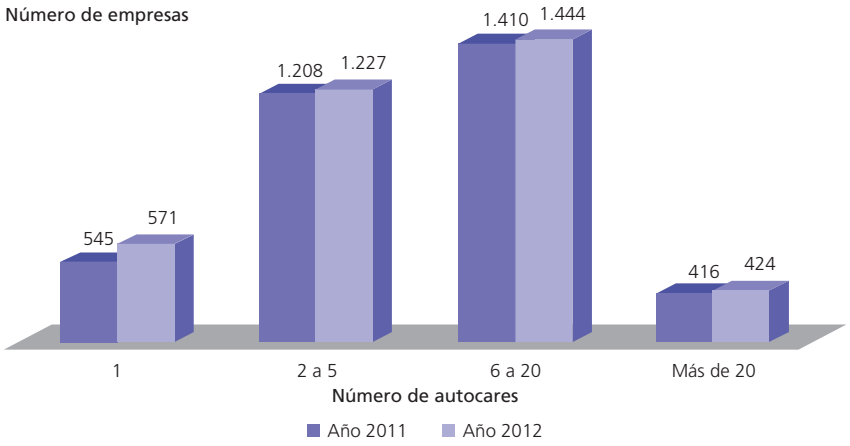
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Gráfico 1.2.6. Evolución de las matriculaciones de vehículos de carretera. Años 2008 a 2012



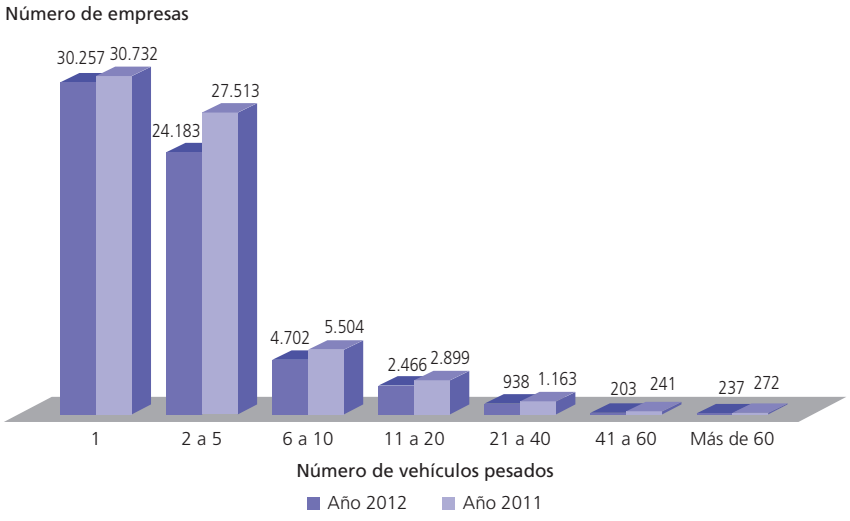
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Gráfico 1.2.7. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera (autocares por empresa). Años 2011 y 2012



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). Años 2011 y 2012



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

1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias

En el año 2012, a excepción del tráfico global de mercancías en toneladas transportadas, los resultados del tráfico ferroviario han registrado descensos tanto en el tráfico de viajeros como en el tráfico de mercancías.

Globalmente, el número de viajeros ha descendido en 2012 con respecto a 2011 en un 1,8% y el tráfico de viajeros-kilómetro en un 1,3%. Este descenso se debe esencialmente al descenso del 1,2% de RENFE Operadora, del 4,4% de FEVE, y del 2,3% de los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas, ya que las compañías privadas han experimentado un ascenso del 15%. En el desglose por Comunidades Autónomas, se registraron descensos del 4,8% para los ferrocarriles de Cataluña y del 2,1% para los de Valencia y del 5,4% para los del País Vasco mientras que en los de las Illes Balears este tráfico aumentó en un 30,9%.

Por lo que se refiere a las mercancías, el tráfico global en toneladas transportadas no ha experimentado variación alguna con respecto al año anterior, mientras que en toneladas-kilómetro el descenso ha sido del 6,6%, debido fundamentalmente al descenso 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 descenso del 0,1% con respecto a 2011, observándose un descenso de 15 kilómetros en la red del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Esta longitud de la red ha alcanzando en 2012 los 16.089 kilómetros, de los cuales 13.930 pertenecen a ADIF, 1.192 a FEVE, 884 kilómetros a las CC.AA., y el resto son de compañías privadas. La longitud de las líneas electrificadas alcanza 9.771 kilómetros, correspondiendo 8.739 a ADIF, 339 a FEVE, 660 a los Ferrocarriles de las Comunidades Autónomas, y 32 a compañías privadas. En cuanto al personal el número de agentes alcanza la cifra de 33.051, de los cuales 13.893 corresponden a RENFE Operadora, 13.213 a ADIF, 1.828 a FEVE, y el resto a los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas.

Las inversiones en el sector ferroviario durante 2012 ascendieron a 5.634,76 millones de euros. La mayor inversión la realizó el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que invirtió en activos propios 3.607,99 millones de euros, seguido de la Dirección General de Ferrocarriles, cuyas inversiones ascendieron a 876,7 millones de euros y de las Direcciones Generales de las Comunidades Autónomas (449,33 millones de euros).

Por otra parte, la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre realizó inversiones por un importe de 339,11 millones de euros, los Ferrocarriles de Vía Estrecha, por un importe de 207,62 millones de euros y RENFE Operadora, por valor de 154,01 millones de euros.

La Alta Velocidad Española cumplió dos décadas el año 2012, como líder mundial en longitud de red, modernidad, versatilidad de flota, velocidad comercial y puntualidad. Veinte años han permitido a España desarrollar, posiblemente, el ferrocarril de alta velocidad más moderno y avanzado del mundo.

Más de 121 millones de personas han viajado en trenes de alta velocidad de la línea Madrid-Sevilla desde que el 21 de abril de 1992 un tren AVE hizo el primer viaje comercial entre esas ciudades. Veinte años después, cada día circulan en España más de 300 trenes de alta velocidad que dan servicio aproximadamente a casi 100.000 viajeros diarios y llegan a 80 municipios españoles.

La red de alta velocidad española se extiende a cerca de 2.900 kilómetros de vías férreas, lo que convierte a España en el primer país europeo, por delante de países de importante trayectoria ferroviaria como Francia y Alemania, y segundo del mundo, detrás de China, que gestiona el mayor número de kilómetros de altas prestaciones en servicio.

En pleno funcionamiento se encuentran las líneas de alta velocidad de Madrid-Sevilla, Zaragoza-Huesca, Madrid-Toledo, Madrid-Segovia-Valladolid, Córdoba-Málaga, Madrid-Barcelona, Madrid-Cuenca-Albacete-Valencia, y Ourense-Santiago-A Coruña.

Durante el año 2012 se avanzó en la construcción de más de 1.500 km de líneas de alta velocidad, como la extensión a Alicante, Murcia y Castellón (entrando en servicio el tramo Albacete-Alicante el 18 de junio de 2013); en la continuación de la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa desde la capital catalana hasta Figueres (inaugurado el 8 de enero de 2013); en las conexiones desde Valladolid con Burgos, Vitoria y la línea Vitoria-Bilbao-San Sebastián-Irún, por un lado, y con Palencia, León y Asturias, por otro; en el tramo Talayuela-Cáceres-Badajoz-frontera portuguesa de la línea Madrid-Extremadura; la línea Bobadilla-Granada; el tramo Almería-Murcia del Corredor Mediterráneo, y la conexión de Madrid con Galicia a través del eje Olmedo-Zamora-Ourense.

La entrada en servicio de la conexión Barcelona-Figueres permite la conexión en alta velocidad de las cuatro capitales de provincia catalanas y de estas con el resto de España. La nueva línea se convierte en uno de los principales ejes de comunicación de España con Europa, al tiempo que se integra en el denominado Corredor Ferroviario Mediterráneo, infraestructura cuya construcción impulsará el desarrollo de todo el litoral desde Cataluña hasta Andalucía.

La puesta en servicio del trayecto Albacete-Alicante, que forma parte de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, de 165 kilómetros de longitud, permitirá reducir los actuales tiempos de viaje entre Madrid y Alicante en 50 minutos inicialmente, dejándolos establecidos en dos horas y veinte minutos, aunque progresivamente irán disminuyendo hasta alcanzar las dos horas y cinco minutos cuando la infraestructura y los sistemas instalados

tanto en la superestructura como a bordo hayan efectuado su rodaje y asentamiento.

En fase de construcción se encuentran también las obras de plataforma de dos nuevas vías de alta velocidad que se están realizando en el acceso por el Sur a Madrid (Puerta de Atocha-Torrejón de Velasco), que se sumarán a las dos ya existentes e incrementarán la capacidad de la infraestructura en los corredores Madrid-Levante y Madrid-Andalucía.

En cuanto a la línea de alta velocidad Sevilla-Cádiz, actualmente en construcción, el 3 de diciembre de 2012 el Ministerio de Fomento puso en servicio cerca de 7 km de vía doble de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Cádiz, en el subtramo Aeropuerto de Jerez-Jerez Norte. Las obras, en las que se han invertido 37,5 millones, han estado dirigidas por la Dirección General de Ferrocarriles y cuentan con fondos europeos.

El tramo discurre en su totalidad en la provincia de Cádiz y atraviesa el término municipal de Jerez de la Frontera. Presenta una longitud de 6,82 km y cuenta con un primer tramo de duplicación de vía y otro de variante de doble vía.

Por otra parte, el corredor ferroviario de alta velocidad Madrid-Galicia recibió un fuerte impulso inversor de 1.745,3 millones de euros durante los primeros ocho meses del año 2012.

En materia de estaciones, hay que destacar la inauguración de la estación de cercanías —Goya— en Zaragoza, cuya construcción ha supuesto una inversión superior a 44 millones de euros, que ha sido sufragada por el Ministerio a través de ADIF. La nueva estación mejora los servicios de Cercanías y Media Distancia en Aragón. Los servicios de la nueva estación permitirán a los viajeros conectar con el autobús urbano y con la línea 1 del tranvía. También se puso en servicio durante 2012 la nueva estación de Montmeló, en Barcelona, que da servicio a los trenes de las líneas R2, R8 y R11 de cercanías de Cataluña. Además de la puesta en servicio de la estación, se estrenaron nuevas infraestructuras de ancho convencional permitiendo a los trenes dejar de circular en superficie por el núcleo urbano de Montmeló, más de 150 años después de la entrada en servicio de la línea Barcelona-Granollers.

El 15 de diciembre de 2012 entró en servicio la nueva estación de Beniel, cuya construcción está incluida dentro de las obras de alta velocidad del tramo Colada de la Buena Vida–Murcia, en el que, además, se ha construido una variante ferroviaria de 2,6 kilómetros para permitir el avance de dichas obras. La estación presta servicio a los viajeros de los trenes de cercanías de la línea C-1 Murcia-Alicante.

Por lo que se refiere a las infraestructuras premiadas en 2012, ADIF fue galardonado con el premio a la Mejor Obra Pública, otorgado por la demarcación de Castilla-La Mancha del Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos, por el viaducto sobre el río Júcar, situado en el tramo Cuenca-Olalla de la línea de alta velocidad Madrid-Levante.

Respecto a la liberalización del transporte ferroviario de viajeros, con fecha 20 de julio de 2012, el Gobierno aprobó en Consejo de Ministros el Real Decreto Ley por el que se adoptan una serie de medidas para liberalizar el transporte ferroviario nacional de viajeros, que establece un calendario en virtud del cual se fija la apertura del mercado del tráfico de viajeros nacional por ferrocarril a partir del 31 de julio de 2013, tanto para servicios que discurran sobre la red de Alta Velocidad como para los de red de ancho ibérico convencional y métrico.

Con ello se inicia un proceso de racionalización y eficiencia del sector ferroviario con el objetivo fundamental de ofrecer un mejor servicio a los 500 millones de viajeros anuales, mejores precios —por la entrada de competencia— y una mayor y más eficiente oferta de movilidad.

La competencia en el transporte ferroviario redundará en beneficio de los usuarios y supondrá una dinamización del sector económico vinculado a esta actividad.

Para prepararse de cara a la liberalización del mercado, el Real Decreto Ley establece la reestructuración de RENFE Operadora, que se mantiene como entidad pública empresarial, pero se estructura cuatro sociedades mercantiles estatales según áreas de actividad, participadas al 100% de su capital por RENFE Operadora, cuyas unidades de negocio serán: viajeros; mercancías y logística; fabricación y mantenimiento; y de realización de operaciones de arrendamiento y otras vinculadas al activo ferroviario.

El Real Decreto Ley prevé la supresión de la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) a partir del 1 de enero del 2013, distribuyendo sus bienes, derechos y obligaciones entre las entidades públicas empresariales ADIF y RENFE Operadora o en las sociedades que se constituyan en el seno de la misma y establece la integración de FEVE en RENFE y ADIF. De este modo, se segrega la parte de infraestructuras, que pasa a ADIF, de la parte de operación y transporte que pasa a RENFE, para ganar en eficiencia, racionalidad y economías de escala.

1.3.1. Inversiones e infraestructuras

En el año 2012 las inversiones realizadas en los ferrocarriles españoles, incluidas las llevadas a cabo por la SEITT, ascendieron a 5.634,76 millones de euros. En el ámbito del Ministerio de Fomento, la inversión de la Dirección General de Ferrocarriles alcanza la cifra de 876,7 millones de euros, mientras que las inversiones de RENFE Operadora, ADIF y SEITT fueron, respectivamente de 154,01, 3.607,99 y 339,11 millones de euros. Las inversiones realizadas por los ferrocarriles de vía estrecha, fueron de 207,62 millones de euros, de los cuales 59,08 millones de euros corresponden a FEVE, 148,30 millones de euros a las compañías de ferrocarriles correspondientes a Comunidades Autónomas y 0,24 millones de euros a las compañías privadas.

Comparando las inversiones llevadas a cabo en el año 2012 con las realizadas en el año anterior, se observa que todas ellas descienden considerablemente, así las inversiones que más descienden son las de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre que lo hacen en un 75,1%, seguidas de las de RENFE Operadora que lo hacen en un 55,3% y de los Ferrocarriles de Vía Estrecha con un descenso del 50%. En menor medida descienden las inversiones de las D. Generales de las Comunidades Autónomas, las de ADIF y las de la Dirección General de Ferrocarriles que caen el 28,6%, el 17,5% y el 15,2%, 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 2012, es el siguiente: 34,99 millones de euros la Generalidad de Cataluña; 21,48 millones de euros la Generalidad de Valencia; 56,42 millones de euros el Gobierno Vasco; y 35,41 millones de euros el Gobierno de las Illes Balears.

La longitud de la red ferroviaria (ADIF), ha disminuido respecto a 2011, en 15 kilómetros. De los 13.930 kilómetros de que dispone, 5.233 kilómetros, corresponden a vía doble. Por otra parte 8.739 kilómetros de la red están electrificados lo que representa más del 62% del total de la red. De estos kilómetros electrificados, 3.554 kilómetros, corresponde a vía única, y 5.185 a vía doble. La longitud de vía sin electrificar es de 5.191 kilómetros que suponen el restante 38% del total de la red; en este caso la mayor parte, 5.143 kilómetros, corresponden a vía única y solamente 48 a vía doble. Por otra parte 11.204 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 2012, alcanzaron la cifra de 2.613,04 millones de euros, de los cuales 41,46 fueron en la Red Titularidad del Estado; y en la vía fueron de 227,72 millones de euros, con 47,33 millones de inversión en la Red Titularidad del Estado. Asimismo, destaca la inversión en electrificación y telecomunicación, con una cifra de 191,41 millones de euros; en estaciones, donde las inversiones alcanzan la cifra de 151,84 millones de euros; en instalaciones de seguridad, con 245,85 millones de euros y en reposiciones de servicio, con 248,15 millones de euros. En cuanto a RENFE Operadora, la inversión realizada en material móvil asciende a 101,78 millones de euros, lo que supone un decremento del 66,2% respecto a 2011 (tablas 1.3.12 y 1.3.12bis).

1.3.2. RENFE Operadora

La participación de RENFE Operadora en el volumen de tráfico ferroviario español es casi exclusiva, ya que representa alrededor del 92% del total en el tráfico de viajeros y el 94% en el de mercancías. Por otra parte, el personal de RENFE Operadora representa alrededor del 43% del total del personal empleado en el sector a nivel nacional. En cuanto a ingresos de tráfico, los de RENFE Operadora ascendieron en 2012 a 2.546,43 millones de euros, ingresos muy superiores a los obtenidos por el resto de compañías existentes. Las inversiones de RENFE Operadora alcanzaron en 2012 la cifra de 154,01 millones de euros, descendiendo el 55,3% respecto al año anterior, las inversiones en el resto de las compañías ferroviarias ascendieron a los 207,62 millones de euros.

En cuanto al material móvil utilizado por RENFE Operadora, el parque de locomotoras ha disminuido, pasando de 512 unidades en 2011 a 439 unidades en 2012, este decremento ha afectado tanto a las locomotoras diesel, que han pasado de 162 unidades a 142, como a las eléctricas que han pasado de 350 unidades hasta las 297 de 2012. La potencia del total de locomotoras ha disminuido respecto al año anterior el 12,1%, debido al descenso del 12,3% en las eléctricas y del 11% en las diesel. En este ejercicio, se produce un aumento del 0,4% en el número de automotores situándose la cantidad total de los mismos en 1.142 unidades. Los automotores diesel aumentaron en un 2% mientras que los eléctricos disminuyeron en un 0,8%, con lo que el parque existente fue de 982 automotores eléctricos, 151 diesel y 9 híbridos. La potencia total de esta clase de vehículos ha aumentado en un 0,3%, incrementándose el 35% en los diesel, y descendiendo el 2,2% en los eléctricos. Los coches de viajeros han experimentado un descenso, pasando de 1.215 coches a 809 en el año 2012. El parque de vehículos para transporte de mercancías ha tenido un incremento anual del 3,4% en lo que se refiere a vagones que son propiedad de RENFE Operadora, pasando de 12.344 a 12.760 en 2012 (tabla 1.3.4).

La carga bruta remolcada ha experimentado un descenso global del 3,5% respecto al año anterior, con un aumento del 1,3% en los trenes de viajeros y un descenso del 14,7% en los de mercancías. El 89% de la carga bruta remolcada lo ha sido por tracción eléctrica y el 11% restante por tracción diesel. El consumo energético ha sido de 84 millones de litros de gasóleo, y 2.357 millones de kwh en la tracción eléctrica, un 1,6% inferior 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 experimentan un pequeño descenso respecto a los del año anterior, salvo el de los coches que no experimenta variación alguna (tablas 1.3.8, 1.3.9 y 1.3.10).

En el año 2012 la plantilla referida a RENFE Operadora a 31 de diciembre ascendía a 13.866, siendo el promedio anual de agentes durante el año de 13.893 (tabla 1.3.11).

Durante el ejercicio 2012 RENFE Operadora realizó inversiones en material móvil por un importe de 101,78 millones de euros, de los cuales 1,42 millones de euros corresponden a material motor, 26,38 millones de euros a material remolcado y 73,98 a automotores. La inver-

sión total realizada en material móvil durante 2012 experimenta un descenso del 66,2% respecto del ejercicio anterior. La principal partida corresponde a automotores, con un descenso del 72,6%,

La tabla 1.3.15 muestra los resultados del ejercicio 2012 de RENFE Operadora por áreas de actividad. Los ingresos totales ascendieron a 2.697,41 millones de euros y el total de los gastos a 2.311,81 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 385,60 millones de euros. Una vez añadidas las amortizaciones, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un superávit de 81,15 millones de euros. El resultado final alcanza un déficit de 39,52 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 2012, unos ingresos totales de 1.150,47 millones de euros, un 4,6% inferior a los obtenidos en 2011, correspondiendo prácticamente la totalidad de estos a la partida de ingresos de tráfico, con 1.123,92 millones de euros. Los mayores ingresos de tráfico se obtuvieron en el corredor Nordeste con un 31,22% del total, seguido del corredor Sur con un 26,77%. Los gastos totales alcanzaron la cifra de 995,45 millones de euros, un 5,2% inferiores a los del año anterior.

A lo largo de 2012, se transportaron 22.349.000 viajeros, alcanzando el tráfico total en viajeros-km la cifra de 10.416 millones de viajeros-km. El 24,70% de este tráfico corresponde al Corredor Sur, el 24,37% al Corredor Nordeste, el 21,44% al Corredor Este-Mediterráneo, el 14,90% al Corredor Transversal y el 14,59% al Corredor Norte.

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

Los ingresos totales en esta Unidad de Negocio alcanzaron, en 2012, la cifra de 1.251,87 millones de euros, superiores en un 7,9% a los obtenidos en 2011, de los cuales 681,70 millones corresponden a ingresos de tráfico. Los gastos totales ascendieron a 1.001,44 millones de euros, un 0,9% inferiores 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 2012 disminuyeron, tanto el número de viajeros que utilizaron el servicio de cercanías, como el número de viajeros-kilómetro. En relación con 2011 el número de viajeros descendió en un 2,8%, alcanzando la cifra de 410 millones de usuarios. El tráfico se situó en 7.468 millones de viajeros-kilómetro, con un descenso del 10,3% respecto al año anterior.

En cuanto a media distancia, incluyendo la media distancia de alta velocidad, el tráfico total en viajeros-km alcanzó los 3.260 millones un 24,8% superior al ejercicio anterior, de los cuales 2.498 millones fueron para Media distancia y 761 para lanzaderas, con el siguiente desglose: el 9,3% a Galicia, el 2,2% a la Zona Norte, el 13,4% a la Zona Centro-Norte, el 19% a la Zona Centro-Sur, el 31,4% a Cataluña, el 7,2% a Levante y el 17,5% a Andalucía. En el plano del tráfico referido a Lanzaderas el desglose es el siguiente: el 25,6% correspondió al recorrido Madrid-Puertollano, el 17,50% al recorrido Sevilla-Córdoba-Málaga, el 13,70% al Madrid-Toledo, el 26,1% al Madrid-Segovia-Valladolid, el 0,8% al Zaragoza-Calatayud, Jaén-Cádiz el 3%, el 9,8% al recorrido Zaragoza-Lleida-Barcelona y el 3,5% al recorrido Orense-Santiago-Coruña.

Mercancías y logística

El transporte de mercancías en régimen de cargas (vagón completo), ha experimentado un descenso del 2,6% en el número de toneladas transportadas, alcanzando la cifra de 11.454.000, destacando el transporte de combustibles minerales, cereales, los cementos y las cenizas y calizas.

El tráfico en toneladas-kilómetro para cargas (vagón completo) experimentó un descenso del 13,9%, pasando de 4.585 millones en 2011 a 3.947 millones en 2012. Por lo que respecta al transporte combinado, ha tenido un ascenso en cuanto al tráfico del 4,1% respecto al ejercicio anterior, pasando de 2.979 millones de toneladas-kilómetro en 2011 a 3.102 millones de toneladas-kilómetro en 2011.

El total de ingresos ascendió a 188,40 millones de euros, siendo los ingresos por tráfico de 177,59 millones de euros. Los gastos alcanzaron los 224,82 millones de euros con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta negativo por valor de 36,42 millones de euros; una vez añadidas las amortizaciones, los intereses e impuestos el resultado final cierra con un déficit que alcanza los 46 millones de euros.

Cuenta de resultados

La cuenta de resultados de RENFE Operadora del ejercicio de 2012 (tabla 1.3.13), refleja los resultados siguientes:

- El total de ingresos, incluyendo las subvenciones percibidas, ha alcanzando la cifra de 2.697,41 millones de euros, inferiores en un 0,1% a los ingresos obtenidos en 2011, que fueron de 2.701,21

millones de euros. Los ingresos de tráfico obtenidos han experimentado un ascenso del 0,7% situándose en 2.546,43 millones de euros. Los ingresos correspondientes al resto de partidas ascendieron en conjunto a 150,60 millones de euros.

- Los gastos propios alcanzaron la cifra de 2.311,81 millones de euros, un 5% inferior a los de 2011, con lo que el resultado antes de intereses e impuestos arroja un superávit de 81,15 millones de euros; añadidos los intereses e impuestos, el resultado del ejercicio alcanza un déficit de 39,52 millones de euros. Al no existir compensación de perdidas, 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 2.159 kilómetros representa el 13,4 % del conjunto de la red ferroviaria española y el personal que trabaja en la misma, 5.945 operarios, supone el 18,5% del total empleado en el sector ferroviario. Las inversiones en el conjunto de las líneas alcanzaron, en 2012, la cifra de 207,62 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 2012 han viajado por esta red más de 184 millones de viajeros con un descenso del 4% sobre el número de viajeros correspondientes a 2011. El transporte de mercancías fue de 4 millones de toneladas, con un ascenso del 1,6% respecto al año anterior.

En relación con las cuentas de resultados de las empresas, los ingresos por tráfico del total de ellas ascendieron a 192,66 millones de euros, aumentando en 5,31 millones de euros los ingresos del ejercicio anterior. Los ingresos totales de explotación en el año 2012 supusieron 249,56 millones de euros con un descenso de 2,5 millones de euros respecto a los ingresos de 2011. Por otra parte, los gastos ascendieron a 825,44 millones de euros con lo que el déficit de explotación alcanzó, en 2012, los 575,87 millones de euros.

Por otra parte las subvenciones alcanzaron en 2012, la cifra de 178,53 millones de euros, inferior en 16,9 millones de euros a las subvenciones de 2011. En FEVE la subvención recibida, fue de 50 millones de euros lo que supone un descenso del 33%. En los Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, las subvenciones recibidas disminuyeron un 12,4 % respecto a las del año anterior, alcanzado los 47,59 millones de euros; la Generalidad de Valencia no recibió subvención alguna a la explotación durante 2012. Los Ferrocarriles del Gobierno Vasco aumentaron las subvenciones recibidas de 51,68 millones de euros en 2011 a 55,37 millones de euros en 2012 y los ferrocarriles de las Illes Balears recibieron subvenciones por importe de 25,57 millones de euros. Con todo ello el resultado final arroja un déficit global de 397,34 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 55,24% de la longitud total de líneas de la red de vía estrecha, ha transportado durante 2012 un 4,6% del total de viajeros, con una participación del 9,33% en el tráfico total medido en viajeros-kilómetro. En mercancías ha transportado un 73,50% del tráfico medido en toneladas transportadas, y ha prestado el 85,91% del tráfico total medido en toneladas-kilómetro.

En el año 2012 ha transportado 8,47 millones de viajeros con una disminución del 5% respecto al año anterior. El tráfico de viajeros, medido en viajeros-kilómetro, ha descendido en un 4,3% alcanzando la cifra de 174,7 millones.

En cuanto a mercancías, las toneladas transportadas por FEVE han aumentado un 8,9% respecto a 2011 alcanzando 2,9 millones de toneladas; las toneladas-kilómetro realizadas han tenido un descenso del 2,6%, situándose en 374,3 millones.

El material móvil disponible en 2012, constaba de 55 locomotoras, de ellas 36 son locomotoras diesel y 17 eléctricas y diesel eléctricas y 2 de otro tipo. Asimismo disponía de 109 automotores, 4 unidades más que en el año anterior, de ellos 58 son eléctricos, 40 Diesel y 11 automotores diesel. En cuanto al material remolcado, el número de coches de viajeros es de 61 unidades, y el número de vagones de mercancías de 1.146, 10 unidades menos que el año anterior.

El personal afecto a FEVE durante 2012 estaba formado por 1.828 empleados (tabla 1.3.19), inferior en un 1,6% al año anterior. Por otra parte el consumo energético de tracción durante el pasado ejercicio fue de 22,7 millones de kwh, algo superior al de 2011; y 7.859,8 toneladas de gasóleo, cantidad un 1,1% inferior a las consumidas un año antes (tabla 1.3.20).

Las inversiones realizadas por FEVE (tabla 1.3.21), alcanzaron la cifra de 59,08 millones de euros, dedicándose la mayor parte de esta cantidad, 30,31 millones de euros, a instalaciones fijas; 22,51 millones de euros a material móvil; y 6,27 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 2,8%, situándose en 42,37 millones de euros, los gastos han experimentado un incremento del 27,7% hasta llegar a 241,33 millones de euros, con lo que el resultado antes de subvenciones refleja un déficit de 198,95 millones de euros, superior en un 34,6% al registrado en 2011. Con unas subvenciones a la explotación de 50 millones de euros, inferiores en un 33% a las recibidas el año precedente, el resultado final de explotación alcanza un déficit de 149 millones de euros.

Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña

La participación de estos ferrocarriles en el total de la red de vía estrecha (tabla 1.3.22), representa el 40,76% del tráfico de viajeros medido en personas transportadas y el 41,73% en viajeros-kilómetro. Su participación en el tráfico de mercancías es mucho menos importante, alcanzando un 18,15% en toneladas transportadas y un 10,6% medido en toneladas-kilómetro. La longitud de sus líneas, en 2013, alcanzó 291 kilómetros, lo que representa el 13,48% del total de la red.

El tráfico de viajeros ha disminuido un 6,9% respecto al año 2011, siendo el número de viajeros transportados de 75,11 millones. El tráfico de viajeros, medido en viajeros-kilómetro, ha disminuido en un 4,8% alcanzando la cifra de 781 millones. El tráfico de mercancías ha disminuido en las toneladas transportadas en un 6,6% respecto de 2011 al igual que el volumen de tráfico resultante que se situó en 46,4 millones de toneladas-kilómetro, un 4,9% menos que el ejercicio anterior.

El personal estaba integrado por 1.277 agentes, lo que supone un decremento del 1,7% respecto a 2011 (tabla 1.3.19). En cuanto al consumo energético, ha sido de 89,1 millones de kw-hora en la tracción eléctrica y de 649,5 toneladas de gasóleo (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas (tabla 1.3.21) alcanzaron la cifra de 34,99 millones de euros, de los que 11,75 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 18,93 millones de euros en material móvil y 4,31 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 83,43 millones de euros, supone un 2,7% más de los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha experimentado un descenso del 3,3% con lo que se obtiene un total de 132,20 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 48,77 millones de euros, menor en un 12,2% al obtenido el año 2011. La subvención a la explotación ha sido de 47,59 millones de euros, con lo que el resultado final arroja un déficit de 1,18 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 11,58% de la longitud de líneas, con 250 kilómetros, el 37,59% del total de viajeros transportados, y el 27,47% del tráfico de pasajeros medido en viajeros-kilómetro. No existe en sus líneas el transporte de mercancías.

Los viajeros transportados durante 2012 disminuyeron en un 2,5% respecto el año anterior y el tráfico resultante alcanzó la cifra de 514 millones de viajeros-kilómetro, un 2,1% inferior al del ejercicio anterior. (tabla 1.3.22).

El personal empleado experimentó un descenso del 3,6% alcanzando la cifra de 1.778 agentes (tabla 1.3.19). El consumo energético fue de 81,3 millones de kwh en electricidad y de 578,3 toneladas de gasóleo en la tracción diesel. Las inversiones realizadas en el año sumaron la cifra de 21,48 millones de euros, de los cuales 4,30 millones de euros fueron destinados a instalaciones fijas, 13,60 millones de euros a material móvil y 3,58 millones de euros a otras inversiones (tabla 1.3.21).

Los ingresos de tráfico aumentaron en un 2,6%, alcanzando los 54,15 millones de euros, siendo el total de ingresos de 60,13 millones de euros, con un aumento del 2,8%. En cuanto a los gastos, el total alcanza la cifra de 256,37 millones de euros, con un descenso del 6,9%. El resultado antes de las subvenciones alcanzó la cifra negativa de 196 millones de euros, un 9,6% inferior a la del año 2011. En 2012 no se han realizado subvenciones a la explotación, con lo que el resultado final señala un déficit de 196,24 millones de euros (tabla 1.3.25).

Ferrocarriles del Gobierno Vasco

Sus 257 kilómetros de líneas ferroviarias suponen un 11,9% del total de la longitud de la red de vía estrecha. Los 25,7 millones de viajeros transportados representan el 13,94% del total de viajeros de la red, y su tráfico, 264 millones de viajeros-kilómetro, suponen alrededor del 14% del total, en tanto que el tráfico de mercancías alcanzó el 2,08%, con 84.100 toneladas. Durante el año 2012, el tráfico de viajeros descendió en un 3% en cuanto al valor absoluto de pasajeros transportados; y el tráfico de los mismos, medido en viajeros-kilómetro, descendió en un 5,4% (tabla 1.3.22).

El personal de estos ferrocarriles aumentó un 0,8% con lo que alcanzó, en 2012, la cifra de 869 empleados (tabla 1.3.19). La energía consumida ascendió a 39,1 millones de kwh (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas supusieron la cantidad de 56,42 millones de euros, de

los cuales 0,57 millones de euros se dedicaron a instalaciones fijas, repartiéndose el resto entre material móvil 52,26 millones de euros y otras inversiones 3,59 millones de euros (tabla 1.3.21).

Los ingresos del tráfico se incrementaron un 1,9% respecto al año anterior, alcanzando una cifra de 25,14 millones de euros; el total de ingresos aumentó un 0,4 siendo de 26,02 millones de euros. Los gastos crecieron un 8,5%, con lo que el total resultante de gastos fue de 87,28 millones de euros. Como consecuencia de todo ello el resultado antes de las subvenciones presenta un déficit de 61,26 millones de euros. La subvención a la explotación ha sido de 55,37 millones de euros, así el resultado final refleja un déficit de 5,89 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 3,94% del total de la red de vía estrecha. Durante el año 2012 han transportado 4.056.000 viajeros con un aumento del 31,3% respecto del año anterior, con un resultado de 108,8 millones de viajeros-kilómetro, lo que supone un aumento del 30,9% respecto al tráfico de 2010 (tabla 1.3.22).

El número de empleados alcanza la cifra de 193 (tabla 1.3.19). El consumo energético, ha sido de 12,6 millones de kwh en la tracción eléctrica y de 837,7 toneladas de gasóleo (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas supusieron un montante de 35,41 millones de euros, de los cuales 11,67 millones de euros correspondieron a instalaciones fijas y 23,74 millones de euros a material móvil (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 asenso del 17% ascendiendo a 5,38 millones de euros, alcanzando el total de ingresos la cantidad de 37,61 millones de euros. Los gastos supusieron 108,26 millones de euros, con un ascenso del 28,4% respecto a 2011. El déficit resultante antes de subvenciones alcanzo los 70,65 millones de euros. Por otra parte, durante 2012 la subvención a la explotación ha sido de 25,57 millones de euros, en consecuencia el resultado final arroja un déficit de 45,08 millones de euros.

Ferrocarriles de compañías privadas

Las líneas férreas explotadas por compañías privadas en España tenían 83 kilómetros de longitud en 2012, 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 28,9 millones de viajeros-kilómetro. En mercancías se han transportado 253.000 toneladas frente a 267.000 del año 2011; el tráfico en toneladas-km fue de 7 millones, lo que supone un descenso del 13,6 %.

De los 83 kilómetros de líneas, todas ellas de vía doble, 32 estaban electrificados y el resto sin electrificar. Se realizaron inversiones por valor de 0,24 millones de euros, de los cuales 0,02 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 2012 (tabla 1.3.14), refleja un resultado de explotación negativo de 119,58 millones de euros, resultado superior al experimentado en 2011, que fue de –93,91 millones de euros. La cuenta de resultados financieros refleja resultados inferiores al ejercicio anterior, con un saldo negativo de 162,86 millones de euros.

El resultado final presenta un déficit de 282,44 millones de euros.

El total de ingresos durante 2012, ha alcanzando la cifra de 1.982,73 millones de euros, inferiores en un 17,6% a los ingresos obtenidos en 2011 que fueron de 2.404,94 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 293,85 millones de euros, lo que supone un 1,6% más que en 2011; y en concepto de canon por utilización de las estaciones y otras infraestructuras han ascendido a 74,20 millones de euros, un 1,2% superior al ejercicio anterior, el resto de ingresos con carácter general ha descendido respecto de 2011, 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 2.102,31 millones de euros, un 15,9% inferiores a los de 2011. El 30% son gastos de personal, 627,04 millones de euros, con un descenso del 8,5%; y, el 40% gastos en Materiales y Servicios, por importe de 832,51 millones de euros, un 0,31% inferior a la del ejercicio anterior que fueron de 1.207,07 millones de euros.

Encomiendas de gestión

El Consejo de Ministros, en su reunión del 11 de mayo de 2012, tomó razón de sendas resoluciones del Ministerio de Fomento por las que se encomienda a ADIF la construcción de los tramos La Coruña-Vigo de la línea Eje Atlántico de alta velocidad y del tramo Vandellós-área de Tarragona que conectará el Corredor Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, determinando en ambos casos que la construcción se realice con cargo a sus propios recursos.

Ambas encomiendas a ADIF incluyen la redacción y aprobación de los proyectos que no hayan sido ya aprobados por el Ministerio de Fomento, así como la aprobación económica de los proyectos e incidencias de contratos que estén en tramitación y las obligaciones derivadas del cumplimiento de los condicionantes ambientales que resulten legalmente exigibles. También incluyen la realización de las obras e instalaciones necesarias para la ejecución de ambos tramos.

ADIF, por su parte, se subrogará en todos los contratos que hayan sido licitados o adjudicados por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio del Fomento para la redacción y aprobación de los proyectos pendientes, para la ejecución y el seguimiento de las obras de esta infraestructura y para apoyo de expropiaciones, en la situación administrativa en la que se encuentren a la firma de ambas resoluciones.

Asimismo, se entregarán a ADIF los activos relacionados con las inversiones ya ejecutadas por la Dirección General de Ferrocarriles, tanto para la construcción del tramo La Coruña-Vigo, como para la construcción del tramo Vandellós-área de Tarragona para la conexión del Corredor Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid- Barcelona- frontera francesa.

Por otro lado, el servicio financiero de la deuda en que incurra ADIF para financiar las actuaciones objeto de las encomiendas será abonado por el Estado en los términos que contemple un futuro Contrato Programa o se indiquen en el instrumento que al efecto se formalice, todo ello dentro del marco presupuestario autorizado por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Longitud de las líneas (km)	15.475	15.498	15.999	16.099	16.089	–0,1%
Personal empleado (Promedio anual) (1)	34.714	34.404	33.918	33.372	33.051	–1,0%
Viajeros (millones)	692	658	650	660	648	–1,8%
Viajeros-km (millones)	23.968	23.597	22.917	23.313	23.016	–1,3%
Toneladas (millones) (2)	28	21	20	21	21	0,0%
Toneladas-km (millones) (2)	10.279	7.391	7.872	8.017	7.484	–6,6%
Inversiones (miles de euros) (3)	9.181.590	9.854.260	9.179.880	8.158.270	5.634.760	–30,9%

(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 (Datos facilitados por ADIF), Compañías de las Comunidades Autónomas y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Cifras provisionales año 2012; se incluye por primera vez Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transportes Terrestres (SEITT) en el año 2011.
Fuente: RENFE Operadora, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), FEVE (Datos facilitados por ADIF), 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 1.3.2. Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012 (*)	12/11
Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)						
RENFE	22.074	21.700	20.978	21.398	21.144	–1,2%
FEVE (1)	208	196	188	183	175	–4,4%
Comunidades Autónomas	1.670	1.677	1.728	1.707	1.668	–2,3%
Compañías privadas	16	24	23	25	29	16,0%
Total viajeros	**23.968**	**23.597**	**22.917**	**23.313**	**23.016**	**–1,3%**
Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km)						
RENFE (1)	9.737	6.973	7.417	7.564	7.049	–6,8%
FEVE	429	339	377	384	374	–2,6%
Comunidades Autónomas	58	41	55	61	54	–10,8%
Compañías privadas	55	38	23	8	7	–12,5%
Total mercancías	**10.279**	**7.391**	**7.872**	**8.017**	**7.484**	**–6,6%**

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

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

Años	Sin electrificar			Electrificadas			Total	Con bloqueo automático y CTC o LZB
	Vía única	Vía doble	Total	Vía única	Vía doble	Total		
2000	5.347	21	5.368	3.599	3.343	6.942	12.310	6.248
2001	5.347	21	5.368	3.599	3.343	6.942	12.310	6.293
2002	5.327	21	5.348	3.596	3.354	6.950	12.298	6.729
2003	5.297	21	5.318	3.643	3.866	7.509	12.827	7.663
2004	5.295	21	5.316	3.632	3.889	7.521	12.837	8.019
2005	5.295	21	5.316	3.614	3.909	7.523	12.839	8.019
2006	5.277	21	5.298	3.604	4.085	7.689	12.987	8.720
2007	5.206	67	5.273	3.605	4.490	8.095	13.368	9.149
2008	5.170	91	5.261	3.577	4.514	8.091	13.352	10.404 (2)
2009	5.153	112	5.265	3.583	4.506	8.089	13.354	10.511
2010	5.157	113	5.271	3.582	5.001	8.582	13.853	11.091
2011	5.155	53	5.208	3.569	5.168	8.737	13.945	11.201
2012	5.143	48	5.191	3.554	5.185	8.739	13.930	11.204

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

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

Concepto	2008		2009		2010		2011		2012 (4)		12/11	
	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	347	1.393	334	1.450	354	1.606	350	1.645	297	1.442	–15,1%	–12,3%
Diésel	190	299	161	279	170	294	162	290	142	258	–12,3%	–11,0%
Total locomotoras	**537**	**1.692**	**495**	**1.729**	**524**	**1.900**	**512**	**1.935**	**439**	**1.700**	**–14,3%**	**–12,1%**
Automotores												
Eléctricos	876	4.301	932	4.654	930	4.866	990	5.755	982	5.630	–0,8%	–2,2%
Diésel y sistemas especiales	137	110	142	145	149	167	148	160	151	216	2,0%	35,0%
Híbridos									9	86		
Total automotores	**1.013**	**4.411**	**1.074**	**4.799**	**1.079**	**5.033**	**1.138**	**5.915**	**1.142**	**5.932**	**0,4%**	**0,3%**
Coches												
Coches de viajeros	1.179	—	1.253	—	1.250	—	1.215	—	809		–33,4%	—
Coches automotores (2)	2.811	—	3.241	—	3.337	—	3.513	—	3.535		0,6%	—
Total coches	**3.990**	**—**	**4.494**	**—**	**4.587**	**—**	**4.728**	**—**	**4.344**	**—**	**–8,1%**	**—**

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)	13.718	665	13.218	637	12.996	637	12.344	613	12.760	633	3,4%	3,3%
De uso privado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total vagones	**13.718**	**665**	**13.218**	**637**	**12.996**	**637**	**12.344**	**613**	**12.760**	**633**	**3,4%**	**3,3%**

(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. No incluye los vagones alquilados a terceros de forma permanente.
(4) A partir de 2012 sólo se computa el parque operativo.
Fuente: RENFE operadora.

Tabla 1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012 (1)	12/11
Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)						
Larga distancia + AVE larga distancia	10.491	10.788	10.423	10.462	10.416	–0,4%
Media distancia + AVE lanzaderas	3.395	3.347	3.267	3.414	3.260	–4,5%
Cercanías	8.188	7.565	7.288	7.522	7.468	–0,7%
Total viajeros	**22.074**	**21.700**	**20.978**	**21.398**	**21.144**	**–1,2%**
Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km)						
Cargas (vagón completo)	6.415	4.438	4.687	4.585	3.947	–13,9%
Transporte combinado	3.322	2.535	2.730	2.979	3.102	4,1%
Transportes internos	—	—	—	—	—	—
Total mercancías	**9.737**	**6.973**	**7.417**	**7.564**	**7.049**	**–6,8%**

(1) Cifras provisionales.
Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	Toneladas transportadas (miles)			Toneladas-km (millones)		
	2011	2012	12/11	2011	2012	12/11
Dirección del Automovil	1.518,00	1.275,90	–15,9%	715,00	580,50	–18,8%
Dirección Siderúrgicos	3.390,00	2.946,20	–13,1%	1.807,00	1.578,90	–12,6%
Dirección Multiproducto	6.848,35	7.231,90	5,6%	2.063,46	1.787,50	–13,4%
Transportes excepcionales	*2,2*	*0,4*	*–81,8%*	*0,4*	*0,1*	*–68,6%*
Cualquier mercancía	*159,2*	*246,4*	*54,8%*	*103,6*	*138,7*	*33,9%*
Transportes militares	*27,0*	*22,5*	*–16,6%*	*15,8*	*15,1*	*–4,7%*
Sal	*155,6*	*152,5*	*–2,0%*	*37,4*	*36,6*	*–2,1%*
Bebidas	*0,0*	*0,0*	—	*0,0%*	*0,0%*	—
Butano	*325,0*	*267,7*	*–17,6%*	*132,4*	*119,4*	*–9,8%*
Maderas	*302,2*	*264,0*	*–12,6%*	*267,0*	*236,1*	*–11,6%*
Combustibles líquidos	*237,4*	*177,3*	*–25,3%*	*161,5*	*125,7*	*–22,1%*
Aceites	*332,4*	*205,4*	*–38,2%*	*123,1*	*57,0*	*–53,7%*
Productos quimicos	*305,3*	*256,2*	*–16,1%*	*135,2*	*117,4*	*–13,2%*
Papel	*234,1*	*184,8*	*–21,1%*	*124,3*	*88,9*	*–28,5%*
Material móvil FF.CC.	*0,1*	*0,0*	*–100,0%*	*0,1*	*0,0*	*–100,0%*
Resto	*0,0*	*0,0*		*0,0*	*0,0*	
Internacional	*262,5*	*239,8*		*71,8*	*50,1*	
Dirección Graneles	0,0			0,0		
Cereales	*774,6*	*844,9*	*9,1%*	*262,3*	*225,5*	*–14,0%*
Combustibles minerales	*1.817,0*	*2.679,9*	*47,5%*	*277,0*	*293,2*	*5,8%*
Cementos	*671,3*	*580,5*	*–13,5%*	*160,1*	*134,8*	*–15,8%*
Cenizas y calizas	*532,5*	*544,6*	*2,3%*	*24,9*	*25,3*	*1,4%*
Material de construcción	*107,2*	*62,7*	*–41,5%*	*28,3*	*18,5*	*–34,7%*
Piedras y tierras	*443,5*	*321,2*	*–27,6%*	*93,7*	*56,0*	*–40,2%*
Minerales	*58,3*	*73,4*	*25,8%*	*31,2*	*39,0*	*25,0%*
Abonos	*101,0*	*107,8*	*6,8%*	*13,4*	*10,3*	*–23,0%*
Resto			—			—
Internacional						
Total	11.756,3	11.454,0	–2,6%	4.585,5	3.946,9	–13,9%

Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012 (2)	12/11
Viajeros (miles)	499.746	466.658	453.747	467.860	463.675	–0,9%
Viajeros-km (millones)	22.074	21.700	20.978	21.398	21.144	–1,2%
Toneladas (miles) (1)	22.012	16.562	16.064	17.327	17.074	–1,5%
Toneladas-km (millones) (1)	9.737	6.973	7.417	7.564	7.049	–6,8%
Recorrido medio del viajero (km)	23	22	22	22	22	0,3%
Viajeros-km/trenes-km (n.º viajeros por tren)	120	139	134	133	132	–0,5%
Recorrido medio de la tonelada (km)	717	765	741	813	908	11,6%
T-km (brutas)/trenes-km (n.º de t por tren)	806	826	875	897	867	–3,3%
Recorridos totales trenes-km (miles)	185	178	179	183	179	–2,0%
Viajeros	154	156	157	161	160	–0,7%
Mercancías	31	22	22	21	19	–11,7%
Toneladas-km brutas (millones)	66.285	61.292	61.958	63.375	61.128	–3,5%
Viajeros	41.546	43.414	42.980	44.260	44.820	1,3%
Mercancías	24.739	17.878	18.978	19.116	16.309	–14,7%

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

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
— Trenes de viajeros	41.546	43.414	42.980	44.260	44.820	1,3%
— Trenes de mercancías	24.739	17.878	18.978	19.116	16.309	–14,7%
— Trenes complementarios y maniobras	—	—	—	—	—	—
Total	66.285	61.292	61.958	63.375	61.128	–3,5%
— Por tracción eléctrica (%)	63	71	89	89	89	0,0%
— Por tracción diésel (%)	37	29	11	11	11	0,0%

Fuente: RENFE Operadora.

Tabla 1.3.9. Consumos energía de tracción RFIG (1)

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Absoluto						
Gasóleo (millones de litros)	92	86	86	88	84	–4,5%
Energía eléctrica (millones de kwh)	2.315	2.264	2.271	2.396	2.357	–1,6%
Relativo						
Tracción diésel (Ml/TKBR)	N/A	N/A	N/A	N/A		—
Tracción eléctrica (Wh/TKBR)	38	40	40	42	40	–4,3%
Medios (Kcal/TKBR)	34	36	35	36	35	–2,8%

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

Tabla 1.3.10. RENFE. Disponibilidad del material motor y remolcado (en porcentaje) (1) (2)

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Locomotoras de línea	88,7	90,9	91,3	92,0	89,2	–3,1%
Locomotoras eléctricas	84,0	84,6	76,0	84,1	83,5	–0,7%
Unidades y automotores eléctricos	99,1	99,2	98,2	99,3	96,2	–3,2%
Automotores diésel	99,5	99,5	99,6	99,7	92,6	–7,1%
Coches	98,7	99,2	99,2	99,0	99,0	0,0%

(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 1.3.11. RENFE y ADIF. Efectivos de personal y su productividad

Años	Número de agentes (1) (a 31 de diciembre)			Número de agentes (1) (promedio anual)			Unidades de tráfico (millones)	Unidades de tráfico/ núm. 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	1.061.582
2012	13.866	13.177	27.043	13.893	13.213	27.106	28.193	1.040.102

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

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012 (1)	12/11
Material motor	112,45	99,76	25,60	8,09	1,42	–82,4%
Material remolcado	108,19	53,27	12,87	22,39	26,38	17,8%
Automotores	884,71	918,55	654,15	270,33	73,98	–72,6%
Total material móvil	1.105,35	1.071,58	692,62	300,81	101,78	–66,2%
Otras inversiones (2)	127,69	69,20	85,14	43,75	52,24	19,4%
Total RENFE Operadora	1.233,04	1.140,78	777,76	344,56	154,01	–55,3%

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

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

Concepto	2009		2010		2011		2012 (1)		12/11	
	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	366,65	2.540,46	135,76	2.602,76	45,54	3.064,56	41,46	2.571,58	–9,0%	–16,1%
Vía	440,03	630,50	571,99	299,17	359,29	282,92	47,33	180,39	–86,8%	–36,2%
Electrificación y telecomunicación	75,03	459,80	115,40	307,96	87,17	178,59	67,30	124,11	–22,8%	–30,5%
Estaciones	11,89	250,40	58,01	348,67	34,62	194,33	35,39	116,45	2,2%	–40,1%
Instalaciones de seguridad	98,71	453,51	140,44	358,02	175,85	139,40	43,17	202,68	–75,5%	45,4%
Almacenes, talleres y depósitos	0,00	3,28	34,71	175,36	0,00	0,00	0,00	5,20	—	—
Reposiciones de servicio	9,39	280,38	11,39	168,36	2,25	472,00	4,37	243,78	94,2%	–48,4%
Otras inversiones de infraestructura	4,34	55,67	0,00	0,00	0,00	0,00	3,40	7,05	—	—
Total infraestructura	**1.006,04**	**4.674,00**	**1.067,70**	**4.260,29**	**704,72**	**4.331,80**	**242,42**	**3.451,24**	**–65,6%**	**–20,3%**
Material móvil	0,00	0,00	0,00	2,57	0,00	1,35	0,00	4,84	—	–258,5%
Otras inversiones	0,00	80,42	0,00	59,05	0,00	40,65	0,13	151,91	—	273,7%
Total ADIF	**1.006,04**	**4.754,42**	**1.067,70**	**4.321,91**	**704,72**	**4.373,80**	**242,55**	**3.607,99**	**–65,6%**	**–17,5%**

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

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012 (1)
Ingresos de tráfico	**2.360,59**	**2.315,89**	**2.347,75**	**2.529,17**	**2.546,43**
Títulos de transporte de viajeros y mercancías	1.940,59	1.894,07	1.936,46	2.023,04	1.983,16
Convenios específicos CC.AA.	40,02	38,84	44,61	25,02	24,22
Venta de tráfico al Estado de Cercanías y Media Distancia (2)	379,98	382,98	366,68	481,11	539,05
Otros ingresos	**160,04**	**184,92**	**164,49**	**171,48**	**150,60**
Alquileres y cánones	26,43	24,86	20,57	16,33	17,24
Beneficios venta de inmovilizado	4,87	20,19	4,31	6,33	17,42
Otros ingresos	62,77	82,16	84,45	109,07	84,42
Convenios ADIF	47,16	42,13	39,88	29,81	25,06
Trabajos para el inmovilizado	18,81	15,58	15,28	9,95	6,46
Aplicación de subvenciones en capital	0,61	0,55	0,51	0,56	0,38
Subvención devengada Plan RR. HH. (ERE)	—	—	—	—	—
Total ingresos	**2.521,24**	**2.501,36**	**2.512,75**	**2.701,21**	**2.697,41**
Gastos					
Personal	761,76	768,47	782,98	806,81	778,08
Plan de RR. HH. (ERE)	0,84	35,08	–0,30	—	—
Energía de tracción	245,54	211,02	232,80	282,93	284,59
Energía UDT y consumo de materiales (almacén) (3)	—	—	—	—	—
Cánones y servicios ADIF (excepto energía de tracción)	439,02	450,48	448,82	487,59	476,12
Otros materiales y servicios	833,63	841,82	837,40	863,21	773,02
Efecto prorrata IVA	—	—	—	—	—
Total gastos	**2.280,80**	**2.306,87**	**2.301,69**	**2.440,54**	**2.311,81**
Resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA)	240,44	194,49	211,06	260,67	385,60
Variación de provisión para reparaciones	—	—	—	—	—
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	–334,27	–352,35	339,52	380,05	304,45
Resultado antes de intereses e impuestos (EBIT)	**–93,83**	**–157,86**	**–128,46**	**–119,38**	**81,15**
Intereses del activo circulante	—	—	—		
Intereses financieros estructurales	–111,24	–66,85	–109,30	–234,56	–115,64
Intereses ERE	—	—	—		
Resultados de ejercicios anteriores	27,99	30,62	2,88	5,44	–5,03
Resultados extraordinarios	—	107,25	215,12	12,74	0,00
Impuesto de sociedades	—	—	—	—	—
Impuesto diferido	–0,18	–0,16	—	—	—
Resultado del ejercicio	**–177,26**	**–87,00**	**–19,78**	**–335,76**	**–39,52**
Compensación de pérdidas	157,43	64,28	0,00	0,00	0,00
Resultado de gestión	**–19,83**	**–22,72**	**–19,78**	**–335,76**	**–39,52**

(1) Cifras provisionales.
Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	2008 (1)	2009	2010	2011	2012 (3)
Ingresos comerciales					
Canon por utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General	217,03	249,24	250,26	289,22	293,85
Canon por utilización de las estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	68,81	69,82	67,97	73,30	74,20
Ingresos por administración de la red convencional	717,29	762,11	802,92	711,31	622,57
Actuaciones por cuenta del Estado	789,02	866,76	863,21	547,30	182,35
Otros ingresos comerciales	614,77	666,13	653,49	647,88	658,56
Beneficios por venta de inmovilizado	*162,03*	*92,30*	*48,60*	*9,03*	*20,06*
Alquileres y servicios	*107,08*	*161,49*	*180,92*	*186,72*	*182,39*
Ingresos por convenios con Comunidades Autónomas	—	—	—		
Otros	*345,67*	*412,34*	*423,97*	*452,06*	*456,11*
Trabajos realizados por la empresa	15,54	21,58	24,17	20,49	20,86
Tasa de seguridad ferroviaria	14,89	15,09	15,40	16,03	15,85
Ingresos a distribuir de varios ejercicios	42,26	51,74	56,56	62,54	83,09
Resultados enajenaciones y otras	99,33	69,82	193,98	26,72	26,76
Exceso de provisiones	18,28	4,90	6,57	10,17	4,64
Total ingresos explotación	**2.597,21**	**2.777,18**	**2.934,52**	**2.404,94**	**1.982,73**
Gastos					
Personal	652,96	674,50	710,49	685,03	627,04
Plan RR.HH. (ERE) (1)	0,00	0,00			
Energía de Tracción	245,93	206,19	223,51	281,02	292,96
Materiales y Servicios	1.451,28	1.551,45	1.545,53	1.207,07	832,51
Energía, usos distintos de tracción	*33,59*	*40,20*	*35,99*	*42,18*	*43,71*
Consumo de materiales	*59,63*	*69,50*	*69,25*	*64,38*	*62,43*
Servicios externos y gastos diversos	*594,45*	*601,84*	*606,25*	*573,88*	*551,14*
Actuaciones por Cuenta del Estado (consumo materiales y servicios)	*763,61*	*839,92*	*833,45*	*526,63*	*175,23*
Provisiones	0,00	11,89	–2,98	4,92	7,22
Amortizaciones	223,71	254,60	273,61	315,48	339,55
Retiros del inmovilizado	—	3,43	1,80	5,32	3,03
Resultados enajenaciones y otras	—	—	—		
Efecto prorrata IVA	—	—	—		
Total gastos explotación	**2.573,88**	**2.702,04**	**2.751,96**	**2.498,85**	**2.102,31**
Resultado de explotación	**23,33**	**75,13**	**182,56**	**–93,91**	**–119,58**
Ingresos financieros	182,35	103,95	78,36	22,88	101,65
Gastos financieros	213,12	111,33	120,54	227,62	264,51
Resultado financiero (2)	**–30,77**	**–7,38**	**–42,18**	**–204,74**	**–162,86**
Resultado antes de impuestos	**–7,44**	**67,75**	**140,38**	**–298,65**	**–282,44**
Impuesto sobre sociedades	2,31	0,34	0,36	0,72	—
Resultado	**–5,13**	**68,09**	**140,74**	**–297,93**	**–282,44**

(1) En el año 2006 se inicia ERE 2006-2010. Las cifras del ejercicio 2008 se modificaron en 2009 según criterios NPG.
(2) Diferencia entre ingresos y gastos financieros.
(3) Datos provisionales pendientes de cierre definitivo.
Fuente: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Tabla 1.3.15. RENFE Operadora. Resultados del ejercicio 2012 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	1.805,57	177,59	0,00	0,00	1.983,16
Convenios específicos CC.AA.	24,22	0,00	0,00	0,00	24,22
Venta de tráfico al estado de Cercanías y M.D.	539,05	0,00	0,00	0,00	539,05
Otros ingresos	27,95	10,49	0,00	11,80	50,24
Ingresos propios	2.396,79	188,08	100,74	11,80	2.697,41
Por transferencias	5,51	0,32	505,43	92,63	
Total ingresos	2.402,30	188,40	606,17	104,43	2.697,41
Gastos					
Personal	471,26	86,23	159,18	61,41	778,08
Plan de Recursos Humanos (ERE)					
Energía de tracción	240,79	43,37	0,43	0,00	284,59
Cánones y servicios ADIF (excepto energía de tracción)	423,32	42,44	1,63	8,73	476,12
Otros Materiales y Servicios	255,56	11,37	400,49	105,60	773,02
Gastos de explotación	1.390,93	183,41	561,73	175,74	2.311,81
Otros					
Gastos de transferencia	553,99	36,23	13,78	0,00	
Comunes Centro Corp. (antes de amortización e intereses)	51,98	5,18	14,03	0,00	
Total gastos	1.996,90	224,82	589,54	175,74	2.311,81
Resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA)	405,40	–36,42	16,63	–71,31	385,60
Variación de provisiones para reparaciones					
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	243,95	14,03	26,93	19,54	304,45
Gastos comunes Centro Corp. (amortizado y retiro inmovilizado)	14,28	1,43	3,85	0,00	
Resultado antes de intereses e impuestos (EBIT)	147,17	–51,88	–14,15	–90,85	81,15
Resultado financiero	–105,97	6,17	–16,92	1,08	–115,64
Resultado ejercicios anteriores	–14,90	–0,36	10,41	–0,18	–5,03
Comunes Centro Corp. (financieros, anteriores y excepciones)	–0,66	–0,07	–0,18	0,00	
Resultados excepcionales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Resultado	26,96	–46,00	–20,48	–89,95	–39,52

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

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
A. Mantenimiento de las obligaciones de servicio público (Reglamento CE 1191/69 y 1893/91)						
Transporte de viajeros de cercanías y regionales (2)	379,98	382,98	366,68	481,11	539,05	12,0%
Líneas no rentables						
Obligaciones tarifarias	—	—	—	—	—	—
Total A	**379,98**	**382,98**	**366,68**	**481,11**	**539,05**	**12,0%**
B. Normalización de cuentas (Reglamento CE 1192/69)	—	—	—	—	—	—
Total B						—
C. Ayudas al transporte (Reglamento CE 1107/70)	—	—	—	—	—	—
Mantenimiento de la infraestructura (artículo 3.1B)	—	—	—	—	—	—
Total C	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**
Total ingresos compensatorios (A + B + C)	**379,98**	**382,98**	**366,68**	**481,11**	**539,05**	**12,0%**
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	—	—	—	—	—	—
F. Plan de viabilidad	157,43	64,28	0,00	0,00	0,00	—
Total (A + B + C + D + E + F)	**537,41**	**447,26**	**366,68**	**481,11**	**539,05**	**12,0%**

(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 Media Distancia y no incluye los incentivos del Estado conforme a los PGE.
Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012
Cercanías-Media Distancia	379,98	382,98	366,68	481,11	539,05
Compensación de pérdidas	157,43	64,28	0,00	0,00	0,00
Suma	**537,41**	**447,26**	**366,68**	**481,11**	**539,05**
Financiación Plan Recursos Humanos					
Plan Recursos Humanos	0,84	35,08	–0,30	0,00	0,00
Total aportaciones	**538,25**	**482,34**	**366,38**	**481,11**	**539,05**

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 1.3.17. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Longitud total de las líneas. Año 2012 (kilómetros)

Concepto	FEVE		CC.AA. (1)		Compañías privadas		Total	
	Electrificada	Sin electrificar	Electrificada	Sin electrificar	Electrificada	Sin electrificar	Electrificada	Sin electrificar
Vía doble	83	—	338	0	32	51	454	51
Vía sencilla	256	853	322	224	0	0	578	1.077
Total	**339**	**853**	**660**	**224**	**32**	**51**	**1.032**	**1.128**
Total líneas	**1.192**		**884**		**83**		**2.159**	

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

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

Concepto	FEVE		CC. AA. (1)		Total	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Locomotoras						
Eléctricas			1	1	1	1
Diésel	36	36	12	13	48	49
Eléctricas y diésel eléctricas	17	17	12	13	29	
Otras	—	2			0	2
Total	**53**	**55**	**25**	**27**	**78**	**52**
Automotores y unidades tren						
Automotores diésel	10	11	—	—	—	11
Eléctricos	58	58	352	387	410	445
Diésel	37	40	22	21	59	61
Total	**105**	**109**	**374**	**408**	**469**	**506**
Coches (2)	61	61	200	423	261	484
Vagones (3)	1.156	1.146	247	259	1.403	1.405
Tren Al Andalus coches y fugones en ancho ibérico	0	15			0	15

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

Tabla 1.3.19. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Personal empleado

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
FEVE	1.972	1.924	1.873	1.858	1.828	–1,6%
Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (1)	1.294	1.309	1.305	1.299	1.277	–1,7%
Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia	1.953	1.959	1.915	1.844	1.778	–3,6%
Ferrocarriles del Gobierno Vasco	824	877	858	862	869	0,8%
Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears	218	228	230	227	193	–15,0%
Total	**6.261**	**6.297**	**6.181**	**6.090**	**5.945**	**–2,4%**

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

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

Concepto	2008		2009		2010		2011		2012	
	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	23,8	8.425,1	23,7	7.576,5	23,2	7.710,3	21,8	7.949,1	22,7	7.859,8
Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (1)	90,5	552,9	92,9	465,4	92,5	579,1	91,9	671,8	89,1	649,5
Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia	90,3	526,0	94,2	588,0	97,2	596,1	98,9	589,0	81,3	578,3
Ferrocarriles del Gobierno Vasco	36,5	—	37,9	—	39,6	80,0	39,2	248,1	39,1	138,3
Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears	7,5	2.788,5	10,7	2.943,9	8,9	2.704,0	8,8	2.631,8	12,6	837,7
Compañías privadas	1,6	0,5	1,2	0,3	0,7	0,2	0,9	0,1	0,9	0,1
Total	**250,2**	**12.293,0**	**260,6**	**11.574,1**	**262,1**	**11.669,7**	**261,5**	**12.089,9**	**245,8**	**10.063,7**

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

Tabla 1.3.21. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles. Año 2012 (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	30,31	11,75	4,30	11,67	0,57	0,02	58,62
Material motor y remolcado	22,51	18,93	13,60	23,74	52,26	—	131,04
Otras inversiones	6,27	4,31	3,58	0,00	3,59	0,22	17,97
Total	**59,08**	**34,99**	**21,48**	**35,41**	**56,42**	**0,24**	**207,62**

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

Tabla 1.3.22. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Evolución del tráfico

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
FEVE						
Viajeros (miles)	10.430	9.676	9.265	8.914	8.471	–5,0%
Viajeros-km (millones)	207,8	195,6	188,0	182,5	174,7	–4,3%
Toneladas (miles)	3.204	2.801	2.258	2.723	2.965	8,9%
Toneladas-km (millones)	429,2	339,4	377,0	384,3	374,3	–2,6%
Longitud de las líneas (km)	1.193,8	1.193,8	1.194,1	1.192,5	1.192,5	0,0%
Cataluña (1)						
Viajeros (miles)	82.711	79.788	79.988	80.688	75.112	–6,9%
Viajeros-km (millones)	788	771	807	820	781	–4,8%
Toneladas (miles)	633	441	627	784	732	–6,6%
Toneladas-km (millones)	40,9	24,3	37,3	48,8	46,4	–4,9%
Longitud de las líneas (km)	292,0	291,0	291,0	291,0	291,0	0,0%
Valencia						
Viajeros (miles)	72.224	71.188	72.991	71.047	69.270	–2,5%
Viajeros-km (millones)	496,0	496,0	521,0	525,0	514,0	–2,1%
Longitud de las líneas (km)	244,0	250,0	250,0	250,0	250,0	0,0%
País Vasco						
Viajeros (miles)	20.898	24.638	26.518	26.494	25.695	–3,0%
Viajeros-km (millones)	285,0	283,1	287,6	278,9	264,0	–5,4%
Toneladas (miles)	183,3	174,7	243,8	196,4	84,1	–57,2%
Toneladas-km (millones)	17,4	16,6	17,9	12,4	8,0	–35,3%
Longitud de las líneas (km)	233,2	242,3	242,3	252,1	257,0	1,9%
Illes Balears (2)						
Viajeros (miles)	3.765	4.598	5.495	3.090	4.056	31,3%
Viajeros-km (millones)	101,0	126,4	112,0	83,1	108,8	30,9%
Longitud de las líneas (km)	77,0	85,2	85,2	85,2	85,2	0,0%
Compañías privadas						
Viajeros (miles)	1.814	1.576	1.546	1.669	1.669	0,0%
Viajeros-km (millones)	16,7	23,7	22,7	25,1	28,9	15,1%
Toneladas (miles)	1.470	884	476	267	253	–5,3%
Toneladas-km (millones)	55,0	38,4	23,4	8,1	7,0	–13,6%
Longitud de las líneas (km)	83,0	83,0	83,0	83,0	83,0	0,0%
Totales						
Viajeros (miles)	**191.842**	**191.464**	**195.803**	**191.902**	**184.273**	**–4,0%**
Viajeros-km (millones)	**1.894,5**	**1.895,8**	**1.938,3**	**1.914,6**	**1.871,4**	**–2,3%**
Toneladas (miles)	**5.490**	**4.301**	**3.605**	**3.971**	**4.034**	**1,6%**
Toneladas-km (millones)	**542,5**	**418,7**	**455,6**	**453,6**	**435,7**	**–3,9%**
Longitud de las líneas (km)	**2.123,0**	**2.145,3**	**2.145,6**	**2.153,8**	**2.158,7**	**0,2%**

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

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012 (1)	12/11
Ingresos						
Del tráfico (viajeros y mercancías)	32,52	29,18	31,05	34,90	36,43	4,4%
Otros ingresos de explotación	4,46	6,48	5,33	5,42	4,76	–12,2%
Ingresos financieros	0,18	0,28	0,19	0,35	0,13	–62,8%
Exceso de provisiones para riesgos y gastos	2,70	0,86	0,10	0,53	1,05	96,3%
Total ingresos	**39,86**	**36,80**	**36,67**	**41,21**	**42,37**	**2,8%**
Gastos						
De personal	80,97	83,83	78,58	71,44	70,19	–1,7%
Otros gastos de explotación	46,06	42,82	46,09	48,08	56,50	17,5%
Amortizaciones	48,14	48,53	55,69	57,93	58,14	0,4%
Gastos financieros	11,42	8,22	8,18	11,16	15,03	34,7%
Previsiones	—	—	—	—	—	—
Otros ingresos y gastos extraordinarios (saldo)	–32,53	–5,47	–5,93	0,37	41,47	–11038,1%
Total gastos	**154,06**	**177,93**	**182,61**	**188,97**	**241,33**	**27,7%**
Resultados antes subvención	**–114,20**	**–141,13**	**–145,94**	**–147,76**	**–198,95**	**–34,6%**
Subvención a la explotación	89,82	88,25	84,95	74,76	50,00	–33,1%
Resultado	**–24,38**	**–52,88**	**–60,99**	**–73,00**	**–148,95**	**–104,0%**

(1) Datos provisionales.
Fuente: FEVE (datos facilitados por ADIF).

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Ingresos						
Del tráfico	59,21	64,71	67,35	70,37	71,56	1,7%
Otros ingresos de explotación	13,42	8,94	9,15	10,85	11,87	9,4%
Total ingresos	**72,63**	**73,65**	**76,50**	**81,22**	**83,43**	**2,7%**
Gastos						
De personal	65,42	67,11	67,37	64,81	61,54	–5,0%
Otros gastos de explotación	32,59	32,73	31,86	34,20	33,76	–1,3%
Amortizaciones	36,77	38,58	37,20	37,66	37,54	–0,3%
Gastos financieros	0,89	0,67	1,01	1,27	1,09	–14,2%
Previsiones	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	—
Otros ingresos y gastos (saldo)	0,94	–4,65	–0,83	–1,20	–1,73	44,2%
Total gastos	**136,61**	**134,44**	**136,65**	**136,74**	**132,20**	**–3,3%**
Resultados antes subvención	**–63,98**	**–60,79**	**–60,15**	**–55,52**	**–48,77**	**12,2%**
Subvención a la explotación	52,56	60,79	58,90	54,33	47,59	–12,4%
Resultado	**–11,42**	**0,00**	**–1,25**	**–1,19**	**–1,18**	**—**

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

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Ingresos						
Del tráfico	52,35	51,61	53,19	52,80	54,15	2,6%
Otros ingresos de explotación	4,82	6,43	5,42	5,71	5,98	4,7%
Total ingresos	**57,17**	**58,04**	**58,61**	**58,51**	**60,13**	**2,8%**
Gastos						
De personal	85,35	96,03	91,97	89,23	80,96	–9,3%
Otros gastos de explotación	53,12	52,40	62,13	54,35	52,19	–4,0%
Amortizaciones	66,69	78,73	87,26	93,17	96,53	3,6%
Gastos financieros	29,43	28,68	28,52	41,80	25,49	–39,0%
Previsiones	—	—	—	—		—
Otros ingresos y gastos (saldo)	–29,86	–27,89	–16,27	–3,07	1,20	–139,1%
Total gastos	**204,73**	**227,95**	**253,61**	**275,48**	**256,37**	**–6,9%**
Resultados antes subvención	**–147,56**	**–169,91**	**–195,00**	**–216,97**	**–196,24**	**9,6%**
Subvención a la explotación	81,37	0,71	0,03	—	—	—
Resultado	**–66,19**	**–169,20**	**–194,97**	**–216,97**	**–196,24**	

Fuente: C. A. de Valencia.

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Ingresos						
Del tráfico	21,43	23,39	24,35	24,68	25,14	1,9%
Otros ingresos de explotación	1,48	1,04	0,70	1,23	0,88	–28,5%
Total ingresos	**22,91**	**24,43**	**25,05**	**25,91**	**26,02**	**0,4%**
Gastos						
De personal	34,92	38,85	39,40	38,92	37,16	–4,5%
Otros gastos de explotación	22,85	25,77	25,62	26,48	31,33	18,3%
Amortizaciones	9,53	9,68	11,30	14,37	16,96	18,0%
Gastos financieros	0,01	0,01	0,03	0,03	0,03	0,0%
Previsiones	—	—	—			—
Otros ingresos y gastos (saldo)	0,07	0,29	3,73	0,64	1,80	181,3%
Total gastos	**67,38**	**74,60**	**80,08**	**80,44**	**87,28**	**8,5%**
Resultado antes subvención	**–44,47**	**–50,17**	**–55,03**	**–54,53**	**–61,26**	**–12,3%**
Subvención a la explotación	37,16	43,56	51,26	51,68	55,37	7,1%
Resultado	**–7,31**	**–6,61**	**–3,77**	**–2,85**	**–5,89**	**106,7%**

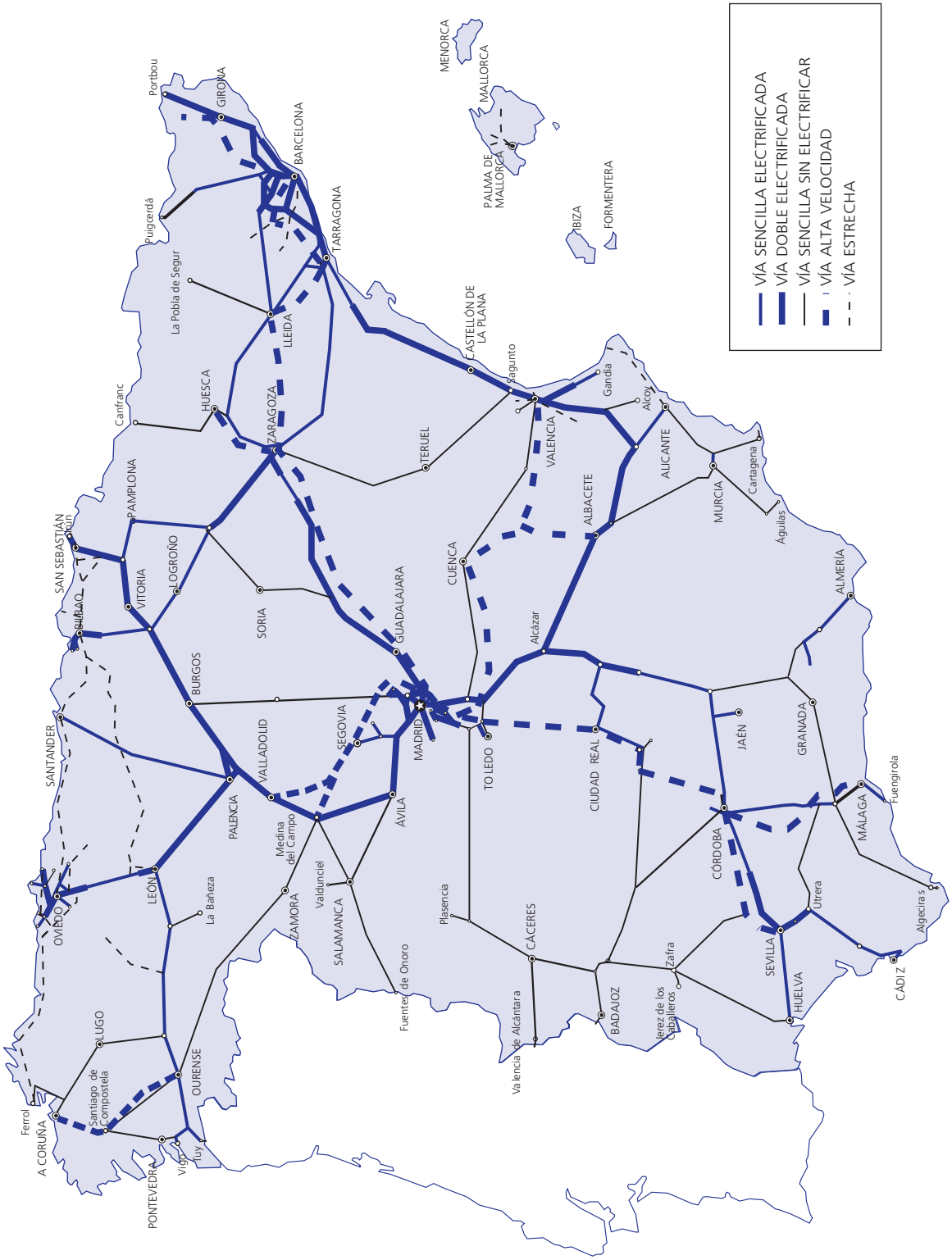
Fuente: C. A. del País Vasco.

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Ingresos						
Del tráfico (viajeros y mercancías)	4,40	4,78	4,70	4,60	5,38	17,0%
Otros ingresos de explotación	2,90	31,26	17,43	40,63	32,23	–20,7%
Total ingresos	**7,30**	**36,04**	**22,13**	**45,23**	**37,61**	**–16,8%**
Gastos						
De personal	12,57	14,04	14,07	13,33	11,18	–16,1%
Otros gastos de explotación	12,84	22,64	20,01	16,11	12,43	–22,8%
Amortizaciones	14,52	27,62	28,28	31,11	30,09	–3,3%
Gastos financieros	15,67	9,21	7,60	23,72	20,31	–14,4%
Previsiones	—	—	—	—	34,6	—
Otros ingresos y gastos extraordinarios (saldo)	3,44	—	—	0,07	–0,4	—
Total gastos	**59,04**	**73,51**	**69,96**	**84,34**	**108,26**	**28,4%**
Resultado antes subvención	**–51,74**	**–37,47**	**–47,83**	**–39,11**	**–70,65**	**–80,6%**
Subvención a la explotación	36,90	40,53	28,36	14,69	25,57	74,1%
Resultado	**–14,84**	**3,06**	**–19,47**	**–24,42**	**–45,08**	**84,6%**

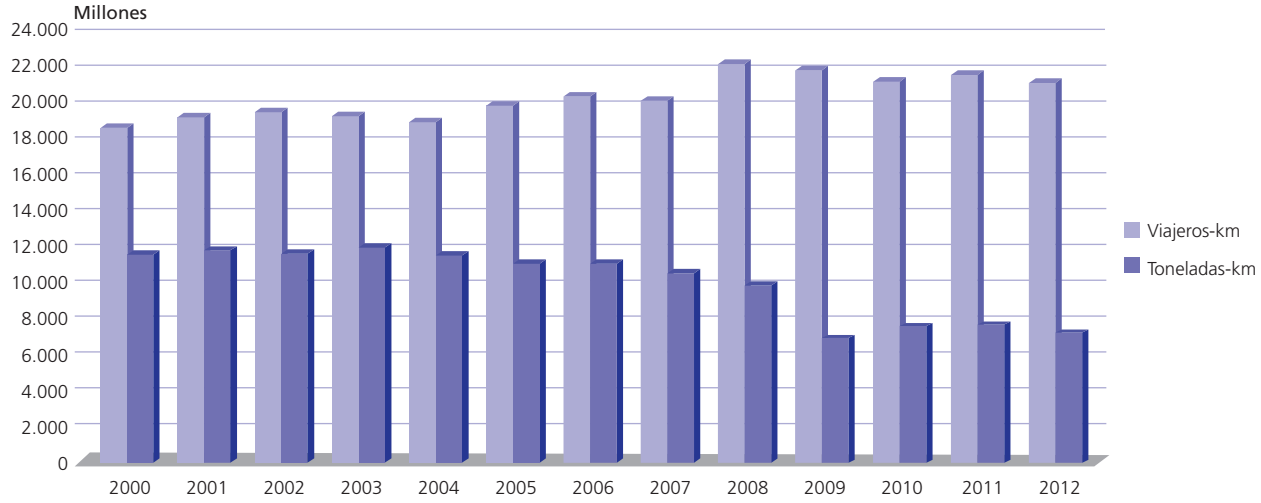
Fuente: C. A. de las Illes Balears.

Gráfico 1.3.1. Red de ferrocarriles a 31 de diciembre de 2012



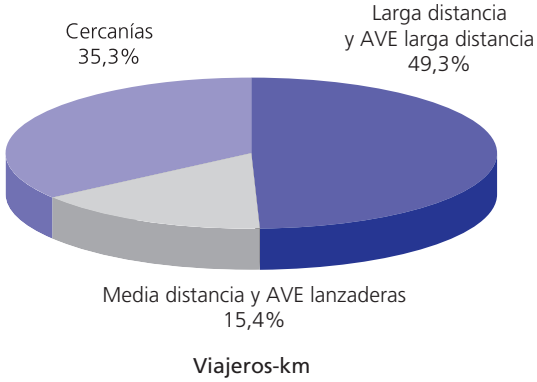
Fuente: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Gráfico 1.3.2. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías



Fuente: RENFE Operadora.

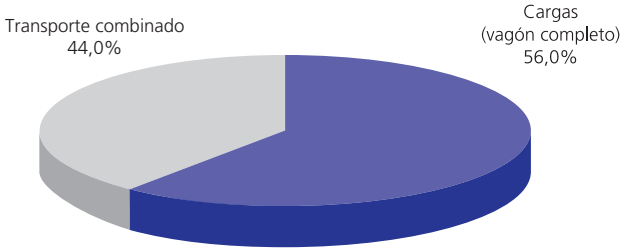
Gráfico 1.3.3. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren (año 2012)



Viajeros-km

Fuente: RENFE Operadora.

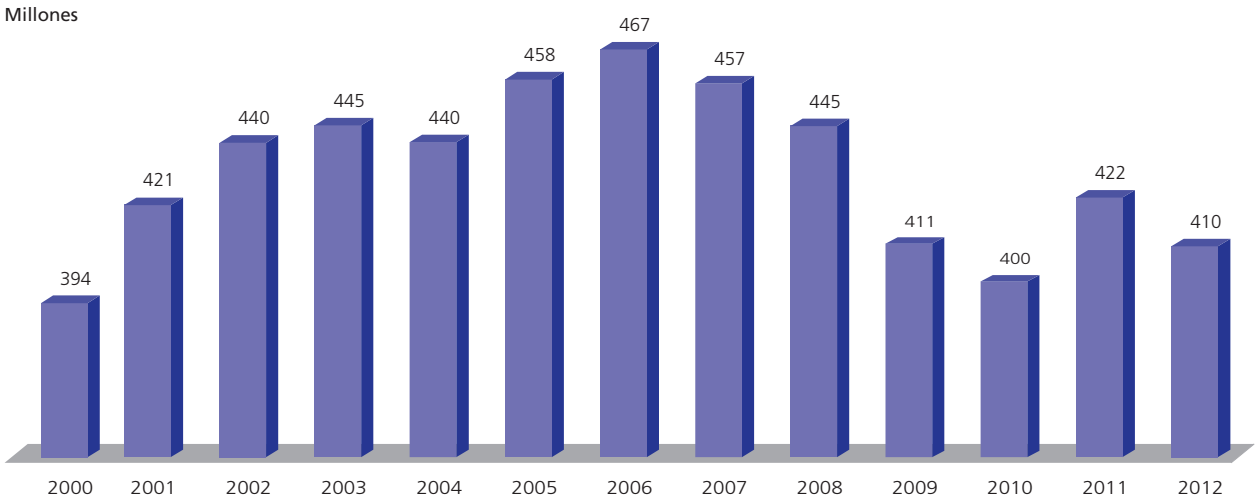
Gráfico 1.3.4. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por conceptos (año 2012)



Toneladas-km

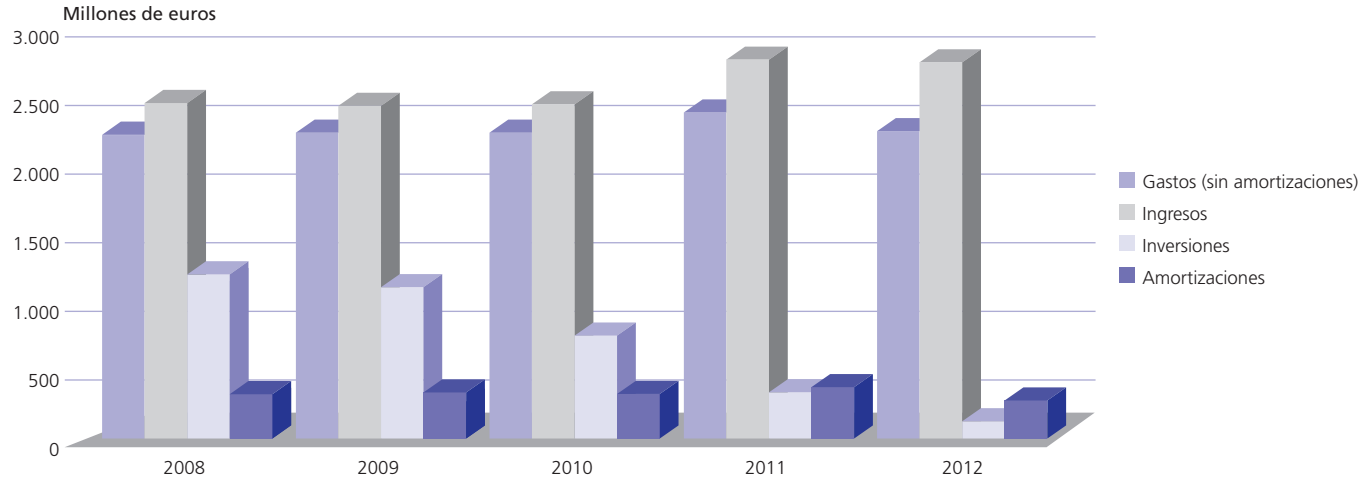
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico 1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías



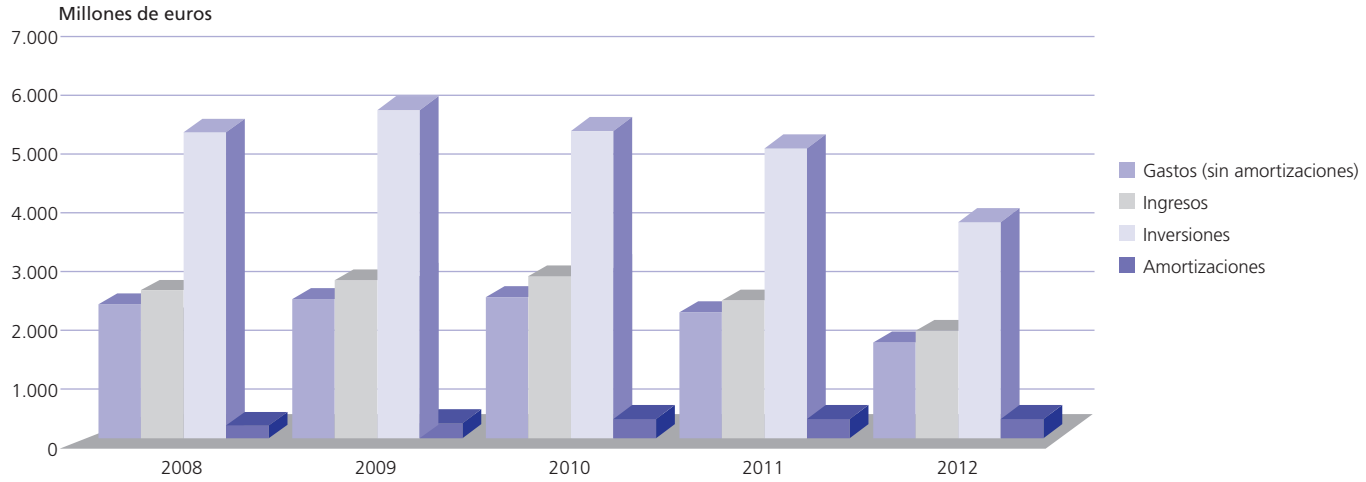
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico 1.3.6. RENFE. Evolución de datos económicos



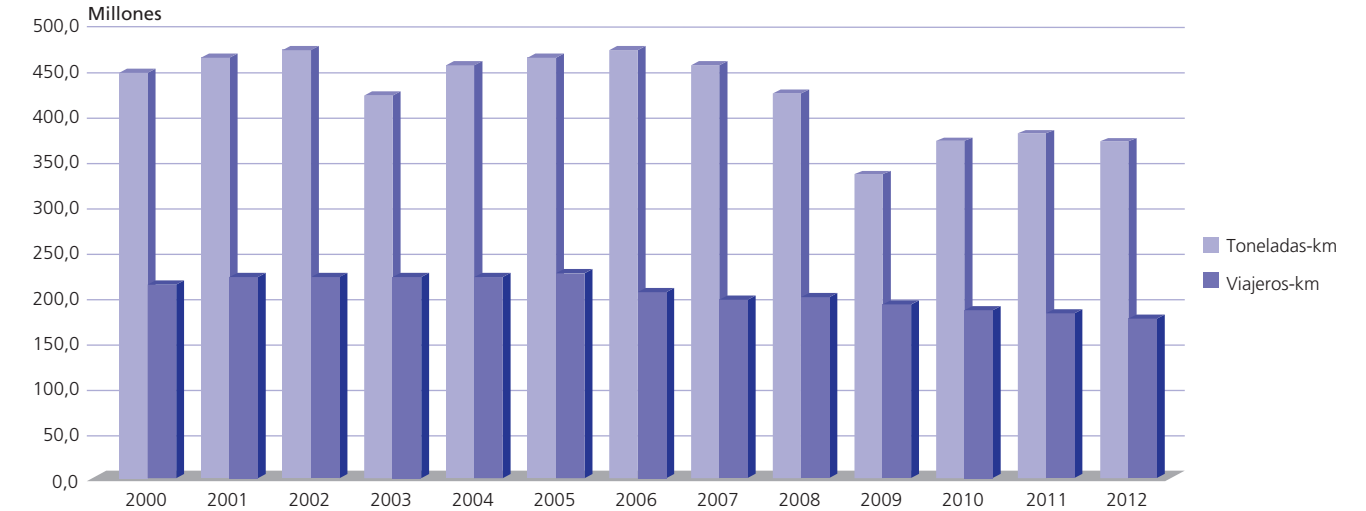
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico 1.3.7. ADIF. Evolución de datos económicos



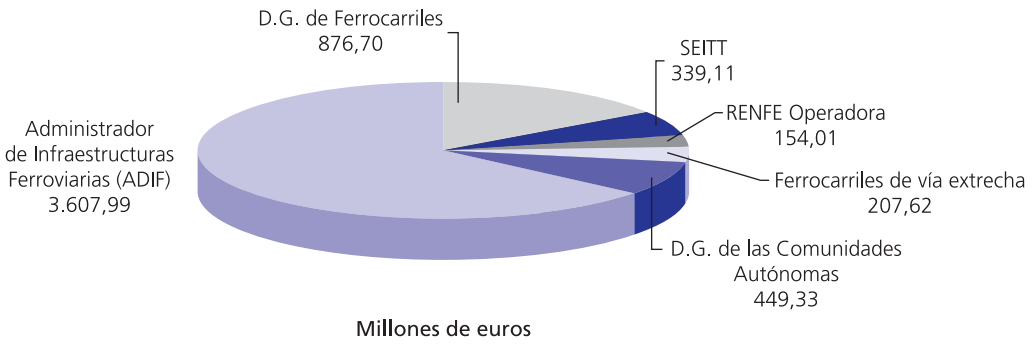
Fuente: ADIF.

Gráfico 1.3.8. FEVE. Tráfico de viajeros y mercancías



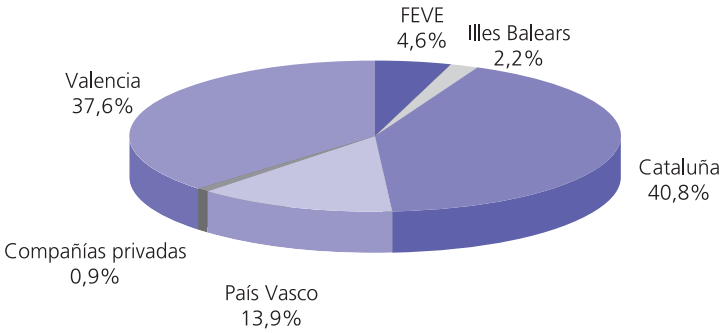
Fuente: FEVE (datos facilitados por ADIF).

Gráfico 1.3.9. Inversiones ferroviarias (año 2012)



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

Gráfico 1.3.10. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Distrubución del tráfico de viajeros (año 2012)



Fuente: FEVE (datos facilitados por ADIF), compañías de las Comunidades Autónomas y compañías privadas.

1.4. Transporte e infraestructuras marítimas

Durante el año 2012 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, así como su adaptación a los cambios tecnológicos.

La flota abanderada en España tuvo en 2012 una evolución negativa 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 caídas en las GT (tonelaje bruto) registradas en dichos buques.

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

1.4.1. Infraestructura portuaria

La evolución de los principales parámetros técnicos de los puertos, no ha supuesto ningún cambio relevante, ya que ha permanecido prácticamente estable en todas las magnitudes, (tabla 1.4.1) apareciendo un ligero incremento en el total de la longitud de los muelles.

La inversión llevada a cabo en el ejercicio correspondiente a 2012 por el Sistema Portuario de titularidad estatal, ha alcanzado la cifra de 519 millones de euros, lo que ha supuesto un decremento del 30% en relación con la inversión efectuada en el año 2011. 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 del 58% 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 2012 inversiones para la conservación, protección y restauración del dominio público marítimo-terrestre, por un total de 63 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 627,20 millones de euros lo que ha significado un incremento del 12,9% en la cifra de ingresos de explotación menos gastos, sin incluir amortizaciones. El conjunto global de ingresos ha sido de 1.133,48 millones de euros, superior en un 3,9% 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 2012 permanecían dados de alta en el Registro de Buques y Empresas Navieras (flota abanderada en España) era de 1.217 con un tonelaje de 2.977.400 GT. De estos buques, los específicos de transporte son 266 con un tonelaje de 2.584.600 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 2012 con las del año anterior, se puede comprobar que ha existido decremento 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 2012 se situaban en 275 unidades, de estos buques, 201 unidades eran buques de transporte, alcanzando 2.556.300 GT; lo que ha significado una caída del 0,5% en el tonelaje registrado.

En relación con los buques de transporte de navieras españolas bajo pabellones extranjeros en 2012, estas empresas controlaban algo más de 1.400.000 GT. Esto lleva a concluir que la flota de transporte bajo el control de las navieras españolas al finalizar el año 2012, estaba sobre 4.000.000 GT.

Durante el año 2011 no se incorporó al pabellón español ningún buque mercante de nueva construcción. La edad media de la flota mercante bajo pabellón español aumento ligeramente, situándose en 13,2 años.

Como en años precedentes, en 2012 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 125 unidades, seguido por los de 3.000 a 6.000 GT con 33 buques; los de 6.000 a 12.000 GT y los de 1.000 a 3.000 GT con 27 unidades en cada uno de dichos segmentos (tabla1.4.6).

La forma en que se ha producido la disminución de la flota en 2012, ha sido debida principalmente a exportaciones 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 86% de las GT dadas de baja durante 2012 (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 2012, el 38% del total del tonelaje lo ocupó el segmento de 10 a 14 años, seguido de los buques de 5 a 9 años con un 33%, siendo estos los dos segmentos más numerosos. A continuación se encuentran los de menos de 5 años con un 18% (tabla 1.4.8).

La estructura empresarial ha bajado, tanto en el número de compañías navieras como en el tonelaje controlado por las empresas, pasando de 2.569.263 GT en 2011 a 2.528.291 GT en 2012. El mayor número de empresas se concentra en las que tienen uno, 44% o tres buques, 17%, sin embargo el porcentaje mayor sobre el total de GT lo tienen las empresas con nueve buques por naviera y que suponen el 42% del total de GT (tabla 1.4.9).

En referencia a la evolución de la construcción naval, en 2012 se produjo una caída del tonelaje del 80% en las entregas, que cayeron hasta alcanzar únicamente 44.000 GT. De estas entregas el 93% fueron para exportación. La contratación de nuevos buques ha tenido un crecimiento significativo pasando de 7.000 GT a 76.000 GT; de estas toneladas contratadas el 92% corresponden a exportaciones (tabla 1.4.10).

1.4.3. Tráficos

El tráfico portuario en el año 2012 (excluido pesca, avituallamiento y tráfico local) tuvo una subida del 4%, lo que ha supuesto un movimiento de 461 millones de toneladas. El tráfico total a su vez alcanzó 475 millones de toneladas con un 3,9% 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 1,8% en graneles líquidos alcanzando 153,5 millones de toneladas que suponen un 33% 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, Cartagena 24 millones de toneladas, Huelva 23 millones de toneladas, Bahía de Algeciras 22,8 millones de toneladas, Tarragona 19 millones de toneladas, Bilbao y Barcelona con 15 y 10,4 millones de toneladas respectivamente.

En graneles sólidos (carbón, mineral de hierro, grano, etc.) se produjo un aumento del 11,7%, alcanzando 88,6 millones de toneladas, que representa un 19% 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 14,5 millones de toneladas y un crecimiento del 15% con relación al año precedente; le sigue Tarragona con 10,9 millones, que sube un 17% y Ferrol-San Cibrao con 10,5 millones, que supone un incremento del 21%. A continuación se sitúan Cartagena 4,9 millones, Huelva con 4,8 millones, Almería 4,7 millones, Barcelona 4,6 millones y Bilbao 4,3 millones de toneladas.

La mercancía general creció un 2,4%, pasando de 213,7 millones de toneladas movidas en 2011 a 219 millones de toneladas en 2012 y que representa el 47,5% del total de las mercancías. Como en 2011, Valencia ocupa el primer puerto, alcanzando los 59,8 millones de toneladas, cifra superior a la del pasado año, que ha supuesto un 2,1% de incremento. Bahía de Algeciras ha continuado ocupando el segundo lugar con 58,4 millones de toneladas y una importante subida del 12% respecto al año precedente. Otros puertos que han tenido movimientos destacados han sido Barcelona, 26,3 millones de toneladas y Las Palmas, 17,5 millones de toneladas. Dentro de este tráfico la mercancía convencional aumentó un 2,4% y la contenerizada, entre el tráfico de cabotaje y exterior, creció un 2,8%.

El tráfico de contenedores, medido en TEUs (unidad de medida equivalente a 20 pies) ha logrado los 14 millones de unidades alcanzando 161,7 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 4,5 millones de TEUs y un incremento del 3,3%, continuando con la posición de liderazgo; en segundo lugar Bahía de Algeciras con 4 millones de TEUs y un crecimiento del 13%, y el tercer puesto lo ocupa Barcelona, con 1,8 millones, aunque con una caída del 13% respecto al año anterior. El resto de puertos se distancia de forma significativa de estas cifras, así Las Palmas movió 1,2 millones de TEUs, Bilbao 610.100 TEUs, Málaga 337.000 TEUs y Santa Cruz de Tenerife 322.200 TEUs. 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 2012 fue de 134.568 un 3,3% inferior al del año anterior, con un tonelaje de registro bruto total (GT) de 1.958 millones de toneladas, un 4% más que en 2011. El tráfico ro-ro subió un 2,4% con un registro de 42,6 millones de toneladas. El número de pasajeros que utilizó los puertos españoles fue de 26,8 millones, lo que representa una caída del 1,8%; los automóviles en régimen de pasaje alcanzaron casi los 4 millones, un 1% más que el pasado año. En términos absolutos Illes Balears ha sido la Autoridad Portuaria con mayor tráfico de pasajeros, alcanzando 5,1 millones, seguida de Bahía de Algeciras con 4,8; Santa Cruz de Tenerife 4,6; Barcelona 3,4 y, Ceuta y Las Palmas 1,9 millones en cada uno de ellos. El movimiento de pasajeros de crucero ha sido de 7,6 millones, con un decremento del 5,3% sobre el pasado año; los puertos con mayor número de pasajeros de crucero 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 88,8 millones de toneladas, 7,12% de incremento, continuando a la cabeza como primera Autoridad Portuaria por volumen de tráfico, seguido de Valencia con 66,2 millones de toneladas, cifra que supone una subida del 0,65%; Barcelona con 42,5 millones de toneladas, cae un 3,23%, y Tarragona con 33 millones, sube un 4%, a continuación les siguen Bilbao con 29,5 millones de toneladas, continuando Huelva y Las Palmas con 28,6 y 24,9 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 2,1%, y en las exportaciones el 13,8%. El tráfico de cabotaje, en su conjunto, tuvo una bajada 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 2,4% y el número total de contenedores ha aumentado en un 1,3%. La mercancía general en contenedores, ha alcanzado el 74% 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: Bahía de Algeciras que destaca ocupando el primer lugar con 53 millones de toneladas, y un 11,2% de incremento, seguido de Valencia con 52 millones y una subida del 2,2% y Barcelona con 17,4 millones y un 12% de caída sobre 2011 (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 más de 103 millones de toneladas con una subida del 2,1% respecto al año anterior y 7,7 millones de TEUs. 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 3,7 millones de TEUs, seguida de Valencia con 2,3 millones, Las Palmas 790.000 TEUs y Barcelona 436.000 TEUs.

1.4.4. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

• Intervención en emergencias marítimas

a) Emergencias atendidas

A lo largo del año 2012 se han atendido un total de 5.067 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 3.499 buques que se pueden clasificar de acuerdo con la tipología siguiente: Mercantes 487 (14%); Pesqueros 578 (18%); Recreo 1.942 (56%) y Otros (pontonas, artefactos flotantes, «pateras», etc.) 492 (14%).

c) Personas involucradas

El total de personas involucradas en las actuaciones relacionadas con el total de emergencias fue de 11.917, con los siguientes resultados: Rescatados 3.269, Asistidos 8.269; Evacuados 235; Fallecidos 112, Desaparecidos 32.

• Control de tráfico marítimo

El número total de buques identificados por los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo durante el año 2012 ha sido de 309.157 de los cuales 145.739 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 163.418 fueron controlados en las aproximaciones y alejamientos de los puertos españoles.

• Radioavisos náuticos

Durante el año 2012 se han gestionado la recepción, análisis, redacción y distribución de 1.996 **radioavisos** sobre seguridad marítima, para su transmisión por las estaciones radiocosteras y las estaciones NAVTEX, clasificados según tipo de información transmitida, Balizas, 559 (28,4%); Ejercicios 349 (17,8%); Boyas 332 (16,9%); Objetos a la deriva 166 (8,4%); Operaciones 161 (8,2%); Otros 399 (20,3%).

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012(1)
Superficie de agua (millones m^2)					
(Dársenas, accesos, fondeaderos)	2.015,8	2.026,7	2.026,7	1.819,5	1.819,5
Total superficie de agua	**2.015,8**	**2.026,7**	**2.026,7**	**1.819,5**	**1.819,5**
Superficie de tierra (millones m^2)					
Almacenes	32,1	33,5	33,5	36,6	36,6
Viales y otros	49,9	48,9	48,9	50,4	50,4
Total superficie de tierra	**82,0**	**82,4**	**82,4**	**87,0**	**87,0**
Longitud de los muelles (miles de metros)					
Calado > 4 m	282,1	286,4	286,4	286,4	285,8
Calado < 4 m	59,7	56,2	56,2	56,2	59,0
Total longitud de los muelles	**341,8**	**342,6**	**342,6**	**342,6**	**344,8**

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

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012(1)	12/11
Autoridades Portuarias	1.321,90	1.144,24	1.056,75	747,81	518,99	–30,6%
Puertos Menores de CC.AA.	199,60	199,54	187,71	122,84	52,37	–57,4%
Otras Inversiones						
D. G. Marina Mercante (Prog. 514A)	9,67	7,14	8,25	5,50	3,53	–35,8%
Sociedad Estatal Salvamento y Seguridad Marítima	104,67	78,43	60,68	26,02	10,36	–60,2%
Total	**1.635,84**	**1.429,35**	**1.313,39**	**902,17**	**585,25**	**–35,1%**

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

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012(1)	12/11
Ingresos de explotación						
A. **Tasas portuarias**	974,38	903,26	925,40	896,10	932,81	4,1%
a) Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario	244,12	263,16	261,26	249,95	260,15	4,1%
b) Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias	564,42	521,78	539,98	518,84	544,57	5,0%
1. *Tasa del buque*	*198,51*	*189,74*	*191,02*	*181,37*	*195,89*	*8,0%*
2. *Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo*	*11,34*	*10,92*	*11,72*	*8,41*	*8,46*	*0,6%*
3. *Tasa del pasaje*	*64,20*	*64,78*	*66,68*	*65,38*	*66,77*	*2,1%*
4. *Tasa de la mercancía*	*282,81*	*249,12*	*262,90*	*255,38*	*265,35*	*3,9%*
5. *Tasa de la pesca fresca*	*7,56*	*7,22*	*7,66*	*6,39*	*6,32*	*–1,1%*
6. *Tasa por utilización especial de la zona de tránsito*				*1,90*	*1,78*	*–6,3%*
c) Tasa de actividad	101,59	109,69	115,26	118,06	118,45	0,3%
d) Tasas de ayudas a la navegación	64,25	8,63	8,89	9,24	9,65	4,4%
B. **Otros ingresos de negocio**	70,66	70,77	76,02	94,62	97,55	3,1%
Otros ingresos	97,58	113,13	78,49	100,20	103,12	2,9%
Total ingresos de explotación	**1.142,62**	**1.087,16**	**1.079,91**	**1.090,92**	**1.133,48**	**3,9%**
Gastos de explotación						
Personal	252,55	268,94	268,00	259,53	243,43	–6,2%
Compras	—	—	—	—	—	—
Conservación y otros gastos	260,98	286,85	278,29	276,04	262,85	–4,8%
Transferencias corrientes						
Total gastos (2)	**513,53**	**555,79**	**546,29**	**535,57**	**506,28**	**–5,5%**
Resultados (3)	**629,09**	**531,36**	**533,62**	**555,35**	**627,20**	**12,9%**

(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	2012
Amortizaciones	335,31	356,70	276,99
Resultado de explotación	**198,31**	**198,65**	**250,21**

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

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

Clase de buque	2008		2009		2010		2011		2012	
	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)
Transporte										
Granelero					1	0,7	1	0,7	1	0,7
Portacontenedor puro	19	232,1	12	121,5	8	60,5	6	36,8	4	23,7
Portacontenedor/Carga rodada	15	150,2	12	118,8	11	151,6	10	148,4	11	154,8
Carga convencional	19	71,5	20	69,7	21	70,2	21	70,2	20	69,8
Cementero	9	26,4	9	26,4	7	21,5	6	26,1	4	19,3
Frigorífico	10	23,0	10	23,0	8	19,7	8	19,7	8	19,7
Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto)	151	498,5	156	508,0	151	441,4	158	523,6	156	528,5
Hidroala	0	0,0	0	0,0	1	0,2	1	0,2	--	--
Hidro-reactor	2	0,8	2	0,8	2	0,8	4	1,7	4	1,7
Tanque de crudo	5	338,7	6	351,6	6	351,6	6	351,6	6	351,6
Tanque de productos	14	148,6	14	146,8	14	146,8	14	146,8	15	152,9
Gasero	11	749,5	11	749,5	14	1.082,2	12	1.074,7	12	1.074,7
Quimiquero	7	79,9	8	91,2	9	93,8	6	61,8	5	50,4
Transporte de automóviles	8	105,0	8	105,0	8	105,0	8	105,0	8	105,0
Multipropósito	7	19,7	8	23,2	9	28,6	9	31,4	9	31,4
Carga pesada	1	6,6	0	0,0	0	0,0	--	--	--	--
Sin clasificar	1	0,1	1	0,1	2	0,3	2	0,3	3	0,4
Total transporte	**279**	**2.450,6**	**277**	**2.335,6**	**272**	**2.574,9**	**272**	**2.598,9**	**266**	**2.584,6**
Especiales y de puerto										
Gabarra	205	60,4	199	48,2	199	48,3	198	47,8	197	47,6
Remolcadores	235	60,7	238	64,2	235	63,0	227	61,3	220	60,3
Ganguil	151	65,0	150	64,7	149	64,1	143	61,8	141	61,1
Aljibe	22	3,3	23	3,4	22	3,3	22	3,3	22	3,3
Salvamento/antipolución/incendios	20	22,7	24	24,9	26	25,8	28	27,9	29	28,0
Excursiones	17	2,8	14	2,2	14	2,2	14	2,2	14	2,2
Otros especiales	320	242,7	319	255,6	323	244,6	326	213,0	328	210,3
Total especiales y de puerto	**970**	**457,6**	**967**	**463,2**	**968**	**451,1**	**958**	**417,3**	**951**	**412,8**
Total general	**1.249**	**2.908,2**	**1.244**	**2.798,8**	**1.240**	**3.026,0**	**1.230**	**3.016,2**	**1.217**	**2.997,4**

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

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

Clase de buque	2008		2009		2010		2011		2012	
	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)
Transporte										
Granelero	—	—	—	—	1	1,0	1	0,7	1	0,7
Portacontenedor puro	19	232,1	12	121,5	8	60,5	6	36,8	4	23,7
Portacontenedor/carga rodada	15	150,2	12	118,8	11	151,6	10	148,4	11	154,8
Carga convencional	16	70,0	15	67,6	15	67,6	15	67,6	14	67,1
Cementero	9	26,4	9	26,4	7	21,5	6	26,1	4	19,3
Frigorífico	7	20,6	7	20,6	5	17,3	5	17,3	5	17,3
Pasaje de crucero	49	12,2	52	13,0	53	12,2	56	12,7	58	12,5
Pasaje/carga rodada	48	472,5	46	480,3	40	414,7	44	496,3	44	501,9
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	4	1,7	4	1,7
Tanque de crudos	5	338,7	5	338,7	5	338,7	5	338,7	5	338,7
Tanque de productos	13	145,7	12	141,3	14	146,8	14	146,8	15	152,9
Gasero	11	749,5	11	749,5	14	1.082,2	12	1.074,7	12	1.074,7
Quimiquero	7	79,9	8	91,2	9	94,0	6	61,8	5	51,0
Transporte de automóviles	8	105,0	8	105,0	8	105,0	8	105,0	8	105,0
Carga pesada	0	0,0	0	0,0	—	—	—	—	—	—
Multipropósito	7	19,7	8	23,2	9	28,6	9	31,4	9	31,4
Sin clasificar	0	0,0	0	0,0	—	—	—	—	1	0,1
Total transporte	**217**	**2.426,5**	**208**	**2.301,3**	**203**	**2.546,1**	**203**	**2.569,6**	**201**	**2.556,3**
Especiales y de puerto										
Remolcador	23	10,8	30	13,7	28	12,0	23	9,9	18	7,6
Otros especiales	29	82,6	33	85,6	44	98,0	39	62,7	56	79,9
Total especiales	**52**	**93,4**	**63**	**99,3**	**72**	**110,0**	**62**	**72,6**	**74**	**87,5**
Total general	**269**	**2.519,9**	**271**	**2.400,6**	**275**	**2.656,1**	**265**	**2.642,2**	**275**	**2.643,8**

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

Tabla 1.4.6. Número de buques de la flota de transporte abanderada en España distribuidos según tamaño de GT (a 31-12-2012) (1)

Clase de buque	100 a 500	500 a 1.000	1.000 a 3.000	3.000 a 6.000	6.000 a 12.000	12.000 a 20.000	20.000 a 30.000	30.000 a 50.000	50.000 a 75.000	75.000 a 100.000	100.000 a 150.000	150.000 a 300.000	Total
Transporte													
Granelero	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Portacontenedor puro	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	4
Portacontenedor/Carga rodada	0	1	0	2	4	1	1	2	0	0	0	0	11
Carga convencional	5	0	7	7	0	0	1	0	0	0	0	0	20
Cementero	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	4
Frigorífico	2	1	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	8
Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto)	110	4	5	9	11	8	9	0	0	0	0	0	156
Pasaje /Contenedor													
Hidroala	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	2	0	1	0	0	1	0	0	15
Gasero	0	0	0	0	1	0	0	0	0	8	3	0	12
Quimiquero	0	0	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	5
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	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Total transporte	**125**	**7**	**27**	**33**	**27**	**17**	**12**	**2**	**0**	**13**	**3**	**0**	**266**
Especiales y de puerto													
Gabarra	179	13	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	197
Remolcador	207	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	220
Ganguil	122	18	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	141
Aljibe	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
Salvamento, antipolución, incendios	11	9	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	29
Excursiones	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
Otros especiales	242	36	36	12	2	0	0	0	0	0	0	0	328
Total especiales y de puerto	**797**	**89**	**47**	**15**	**2**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**951**
Total general	**922**	**96**	**74**	**48**	**29**	**18**	**12**	**2**	**0**	**13**	**3**	**0**	**1.217**

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

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

Años	Pérdidas		Desguaces		Exportaciones		Bajas de oficio		Otros motivos		Total	
	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)
2000	1	0,2	4	3,7	49	520,2	6	3,9	1	0,0	61	528,0
2001	4	0,3	3	2,5	29	166,1	5	3,0	—	—	41	171,9
2002	2	0,5	3	2,7	19	155,2	4	2,1	0	0	28	160,5
2003	1	0,8	4	2,9	16	148,2	0	0,0	—	—	21	151,9
2004	1	0,9	5	3,1	12	142,3	0	0,0	—	—	18	146,3
2005	13	2,5	55	17,9	44	216,1	18	4,4	—	—	130	240,9
2006	7	1,6	47	15,8	20	49,2	4	0,6	—	—	78	67,32
2007	5	0,7	53	14,6	30	115,2	1	1,3	—	—	89	131,9
2008	3	0,5	36	15,9	37	118,1	2	0,8	—	—	78	135,32
2009	5	12,2	45	12,6	39	205,8	1	0,1	—	—	90	230,71
2010	6	2,0	59	18,0	37	185,0	1	0,0	—	—	103	205,00
2011	3	6,6	40	16,3	37	107,8	4	6,8			84	137,52
2012(1)	4	0,7	34	10,8	33	88,9	5	1,1	6	1,7	82	103,13

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

Tabla 1.4.8. Distribución por edades de la flota de transporte abanderada en España (a 31-12-2012) (1)

Clase de buque	Menores de 5 años		De 5 a 9 años		De 10 a 14 años		De 15 a 19 años		De 20 a 24 años		Mayores de 25 años		Edad desconocida		Total	
	N.º	GT (miles)	N.º	GT (miles)	N.º	GT (miles)	N.º	GT (miles)	N.º	GT (miles)	N.º	GT (miles)	N.º	GT (miles)	N.º	GT (miles)
Transporte																
Granelero	0		0		0		0		0		1	0,7	0		1	0,7
Portacontenedor puro	0		1	7,4	1	7,4	1	7,4	0		1	1,6	0		4	23,7
Portacontenedor/carga rodada	1	31,0	4	64,6	2	43,7	0		0		4	15,5	0		11	154,8
Carga convencional	1	0,5	4	14,0	1	3,9	6	43,7	1	3,3	7	4,3	0		20	69,8
Cementero	1	8,3	0		0		0		0		3	11,0	0		4	19,3
Frigorífico	0		0		1	7,2	0		1	4,3	6	8,2	0		8	19,7
Pasaje de crucero	6	0,9	23	4,4	34	5,5	12	1,8	10	1,5	24	8,0	0		109	22,1
Pasaje /Carga rodada	3	79,2	14	139,7	15	165,2	7	47,6	2	34,0	4	37,1	0		45	502,8
Mixto carga/pasaje	0		0		0		0		1	3,5	1	0,2	0		2	3,6
Hidroala	0		0		0		0		0		0		0		0	0,0
Hidro-reactor	0		0		0		0		2	0,9	2	0,8	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	1	2,6	9	126,4	3	13,5	2	10,4	0		0		0		15	152,9
Gasero	3	332,8	4	367,0	5	375,0	0		0		0		0		12	1.074,7
Quimiquero	2	13,9	1	13,7	2	22,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0		5	50,4
Transporte de automóviles	0		1	16,4	6	84,7	0		0		1	3,9	0		8	105,0
Carga pesada	0		0		0		0		0		0		0		0	0,0
Multipropósito	1	3,8	2	9,4	3	9,9	2	8,2	0		1	0,1	0		9	31,4
Sin clasificar	0	0,0	1	0,1	1	0,2	0	0,0	0	0,0	1	0,1	0	0,0	3	0,4
Total transporte	**19**	**473,0**	**66**	**850,5**	**77**	**990,0**	**30**	**119,1**	**17**	**47,4**	**57**	**104,5**	**0**	**0,0**	**266**	**2.584,6**
Especiales y de puerto																
Gabarra	0		1	3,9	1	0,7	0		1	0,4	193	42,4	1	0,2	197	47,6
Remolcadores	23	11,7	34	11,9	26	8,3	13	4,1	7	1,8	117	22,6	0	0,0	220	60,3
Ganguil	2	1,0	5	3,6	0		0		1	0,2	133	56,3	0		141	61,1
Aljibe	0		1	0,1	1	0,2	0		0		20	3,0	0		22	3,3
Salvamento, antipolución, incendios	10	6,0	11	15,9	0		0		1	1,5	7	4,6	0		29	28,0
Excursiones	0		2	0,2	0		0		4	0,6	8	1,4	0		14	2,2
Otros especiales	18	14,3	32	20,2	16	27,2	7	5,5	11	6,6	240	135,6	4	1,0	328	210,3
Total especiales y de puerto	**53**	**33,0**	**86**	**55,8**	**44**	**36,4**	**20**	**9,6**	**25**	**11,1**	**718**	**265,8**	**5**	**1,2**	**951**	**412,8**
Total general	**72**	**506,0**	**152**	**906,3**	**121**	**1.026,4**	**50**	**128,7**	**42**	**58,5**	**775**	**370,3**	**5**	**1,2**	**1.217**	**2.997,4**

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

Tabla 1.4.9. Distribución de la flota según el número de buques por naviera (a 31-12-2012)

Número de buques por naviera	Número de empresas	Porcentaje sobre total de empresas	Total GT	Porcentaje sobre total de GT
1	16	44,4	66.925	2,6
2	4	11,1	158.222	6,3
3	6	16,7	69.213	2,7
4	1	2,8	30.600	1,2
5	1	2,8	30.540	1,2
6	2	5,6	644.009	25,5
7	0	0,0	0	0,0
8	0	0,0	0	0,0
9	3	8,3	1.055.563	41,8
10 a 15	2	5,6	131.739	5,2
Más de 15	1	2,8	341.480	13,5
Total	**36**	**100,0**	**2.528.291**	**100,0**

Fuente: ANAVE.

Tabla 1.4.10. Evolución de la construcción naval española

Años	Entregas		Tonelaje ponderado		Cartera	Nuevos contratos	
	GT (miles)	% Exportación	GT (miles)	CGT (miles)	GT (miles)	GT (miles)	% Exportación
2000	383	90	242	290	698	494	30
2001	233	56	221	296	779	313	74
2002	206	49	364	399	770	178	79
2003	416	35	309	401	460	102	26
2004	379	89	186	242	219	139	64
2005	91	63	152	247	519	392	85
2006	143	45	201	289	688	295	46
2007	252	76	255	366	815	382	73
2008	238	58	289	403	767	220	64
2009	206	82	243	351	582	29	98
2010	278	66	169	234	361	91	97
2011	221	67	111	175	140	7	94
2012	44	93	58	107	165	76	92

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

Tabla 1.4.11. Tráfico portuario

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012 (1)	12/11
Buques entrados en puerto						
Número total (miles)	121,71	113,72	121,45	140,38	134,57	–4,1%
Arqueo total (millones GT)	1.640,84	1.619,34	1.746,94	1.878,89	1.957,76	4,2%
Número de buques extranjeros (miles)	65,81	66,56	77,80	78,20	74,72	–4,5%
Arqueo buques extranjeros (millones GT)	1.147,27	1.158,12	1.321,04	1.419,79	1.455,86	2,5%
Tráfico de pasajeros (millones) (2)						
Cabotaje	15,80	14,68	14,60	15,05	14,89	–1,0%
Exterior	4,52	4,59	4,60	4,32	4,37	1,2%
De crucero	5,88	6,06	7,18	8,02	7,57	–5,6%
Tráfico de mercancías (millones t) (3)						
Según tipo de navegación						
Cabotaje	86,01	76,66	80,72	83,36	77,94	–6,5%
Exterior	372,81	322,41	337,66	359,88	382,67	6,3%
Según operación						
Embarcadas	146,90	132,51	144,67	176,86	177,14	0,2%
Desembarcadas	311,92	266,56	273,71	280,65	283,47	1,0%
Transbordadas	0,23	0,17	0,35	0,45	0,15	–66,7%
Según presentación de la mercancía						
Graneles líquidos	153,96	143,53	149,22	150,75	153,46	1,8%
Graneles sólidos	101,35	79,13	78,74	79,25	88,54	11,7%
Mercancía general	203,74	176,58	190,80	213,69	218,77	2,4%
Según tipos de productos (4)						
Petróleo crudo	59,97	52,87	56,92	53,65	58,92	9,8%
Carbón	29,79	23,84	20,56	24,21	31,23	29,0%
Cementos y clinker	14,60	9,74	7,44	6,92	8,26	19,4%
Fuel	21,64	19,14	20,66	24,31	21,20	–12,8%
Gasóleo	19,52	18,91	17,72	18,26	18,97	3,9%
Productos siderúrgicos	17,38	11,99	13,98	14,79	16,49	11,5%
Gas natural	21,83	20,01	20,63	18,00	17,07	–5,2%
Cereales y harina	13,11	13,00	10,13	12,57	14,71	17,0%
Gasolina	10,38	10,94	10,17	11,67	11,72	0,4%
Mineral de hierro	7,19	4,75	6,67	6,22	5,32	–14,5%
Otros productos	243,64	214,05	233,85	253,09	256,88	1,5%

(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 2012 (1)

Puertos	Buques entrados		Pasajeros embarcados y desembarcados (2)	Mercancías cargadas y descargadas (toneladas) (3)
	Número	GT		
A Coruña	1.258	17.657.841	140.890	12.823.974
Alicante	944	12.256.438	296.722	2.238.432
Almería	1.401	21.325.550	724.662	5.354.484
Avilés	835	5.478.665	2.284	5.068.085
Bahía de Algeciras	25.949	420.567.138	4.793.919	83.142.684
Bahía de Cádiz	1.262	25.280.898	357.702	3.741.943
Illes Balears	27.950	139.459.183	5.128.259	11.494.584
Barcelona	7.772	261.770.773	3.423.025	41.381.529
Bilbao	2.808	40.586.227	142.754	28.954.039
Cartagena	1.707	34.217.119	83.917	30.102.900
Castellón	1.383	16.703.988	1.255	12.908.699
Ceuta	12.943	67.712.418	1.875.392	2.065.732
Ferrol-San Cibrao	1.112	16.294.611	7.083	13.698.284
Gijón	1.141	19.122.274	60.593	17.127.845
Huelva	2.068	31.408.044	70.798	28.506.020
Las Palmas	11.469	225.895.052	1.887.888	22.404.720
Málaga	1.832	46.551.396	900.694	5.047.298
Marín y Ría de Pontevedra	628	5.301.174	0	1.858.651
Melilla	1.551	26.867.676	810.883	954.684
Motril	818	12.555.258	289.312	2.014.947
Pasajes	895	5.704.444	0	3.049.061
Santa Cruz de Tenerife	12.733	196.788.748	4.596.458	13.681.718
Santander	1.293	19.920.085	194.488	5.094.859
Sevilla	1.122	5.331.383	15.579	4.571.544
Tarragona	2.885	42.215.226	153	33.072.873
Valencia	6.935	206.816.547	778.680	65.662.845
Vigo	1.605	32.240.648	240.352	3.738.126
Vilagarcía	269	1.733.828	2.012	1.007.477
Total	**134.568**	**1.957.762.632**	**26.825.754**	**460.768.037**

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

Tabla 1.4.13. Tráfico exterior según presentación de la mercancía (toneladas). Año 2012 (1)

Mercancía y puertos	Cargadas	Descargadas	Total
Granales líquidos			
Bahía de Algeciras	4.638.313	14.075.755	18.714.068
Bilbao	2.658.564	11.744.308	14.402.872
Tarragona	3.414.472	12.495.917	15.910.389
Cartagena	4.505.007	17.288.684	21.793.691
Huelva	5.485.075	14.019.116	19.504.191
Resto Autoridades Portuarias	4.558.981	31.635.506	36.194.487
Total graneles líquidos	25.260.412	101.259.286	126.519.698
Graneles sólidos			
Gijón	1.143.629	12.584.132	13.727.761
Tarragona	1.135.315	8.379.970	9.515.285
Ferrol-San Cibrao	854.001	9.394.490	10.248.491
Huelva	1.100.714	3.232.146	4.332.860
Bilbao	1.220.036	2.610.785	3.830.821
Resto Autoridades Portuarias	11.068.506	26.955.148	38.023.654
Total graneles sólidos	16.522.201	63.156.671	79.678.872
Mercancía general			
Valencia	29.554.535	24.259.536	53.814.071
Bahía de Algeciras	27.798.370	26.609.548	54.407.918
Barcelona	12.108.149	8.507.780	20.615.929
Las Palmas	5.810.154	6.085.675	11.895.829
Bilbao	5.327.214	3.962.634	9.289.848
Resto Autoridades Portuarias	16.594.494	9.864.348	26.458.842
Total mercancía general	97.192.916	79.289.521	176.482.437
TOTAL			
Valencia	**30.562.051**	**28.504.265**	**59.066.316**
Bahía de Algeciras	**32.441.790**	**42.488.788**	**74.930.578**
Barcelona	**14.921.824**	**19.128.475**	**34.050.299**
Bilbao	**9.205.814**	**18.317.727**	**27.523.541**
Tarragona	**5.857.491**	**22.275.843**	**28.133.334**
Resto Autoridades Portuarias	**45.976.559**	**112.990.380**	**158.966.939**
Total general	138.965.529	243.705.478	382.671.007

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

Tabla 1.4.14. Tráfico de cabotaje según presentación de la mercancía (toneladas). Año 2012 (1)

Mercancía y puertos	Cargadas	Descargadas	Total
Granales líquidos			
Bahía de Algeciras	2.504.633	1.593.481	4.098.114
Huelva	2.602.300	814.747	3.417.047
Santa Cruz de Tenerife	2.110.768	1.184.660	3.295.428
Tarragona	1.649.905	1.489.248	3.139.153
Las Palmas	52.373	2.435.731	2.488.104
Resto Autoridades Portuarias	4.181.752	6.264.016	10.445.768
Total graneles líquidos	13.101.731	13.781.883	26.883.614
Graneles sólidos			
Tarragona	1.233.831	139.666	1.373.497
Illes Balears	76.686	1.310.706	1.387.392
Gijón	556.741	197.920	754.661
A Coruña	44.903	263.062	307.965
Ferrol-San Cibrao	229.288	24.696	253.984
Resto Autoridades Portuarias	2.121.660	2.630.808	4.752.468
Total graneles sólidos	4.263.109	4.566.858	8.829.967
Mercancía general			
Illes Balears	2.856.851	5.433.889	8.290.740
Barcelona	3.745.149	1.937.456	5.682.605
Las Palmas	2.149.477	3.419.818	5.569.295
Santa Cruz de Tenerife	2.227.120	2.919.685	5.146.805
Valencia	3.564.701	2.443.379	6.008.080
Resto Autoridades Portuarias	6.270.689	5.263.004	11.533.693
Total mercancía general	20.813.987	21.417.231	42.231.218
Total			
Illes Balears	2.933.537	7.664.808	10.598.345
Santa Cruz de Tenerife	4.416.150	4.378.413	8.794.563
Bahía de Algeciras	4.550.294	3.661.812	8.212.106
Las Palmas	2.215.964	5.973.867	8.189.831
Barcelona	4.075.139	3.205.917	7.281.056
Resto Autoridades Portuarias	19.987.743	14.881.155	34.868.898
Total general	38.178.827	39.765.972	77.944.799

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

Tabla 1.4.15. Número de contenedores de 20 pies y mayores movidos y toneladas transportadas en los puertos españoles. Año 2012 (1)

Tráfico	Número total de contenedores	Número de contenedores en TEUS	Mercancías en contenedores (toneladas)
Cabotaje			
Cargados	580.624	956.472	8.141.763
Descargados	626.372	1.016.450	8.658.780
Total cabotaje	1.206.996	1.972.922	16.800.543
Exterior			
Cargados	4.002.795	6.035.720	79.283.918
Descargados	3.997.004	6.027.926	65.631.628
Total exterior	7.999.799	12.063.646	144.915.546
Total			
Cargados	4.583.419	6.992.192	87.425.681
Descargados	4.623.376	7.044.376	74.290.408
Transbordados	189	342	5.066
Total general	9.206.984	14.036.910	161.721.155

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

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

Puertos	Número de contenedores (total)					
	2008	2009	2010	2011	2012 (1)	12/11
Bahía de Algeciras	2.190.090	1.974.389	1.793.665	2.342.796	2.708.853	15,6%
Valencia	2.443.260	2.430.204	2.776.910	2.891.458	2.983.722	3,2%
Barcelona	1.631.570	1.140.809	1.233.307	1.280.761	1.089.086	–15,0%
Las Palmas	899.993	675.560	746.398	886.381	831.116	–6,2%
Bilbao	356.181	274.567	325.234	346.280	365.972	5,7%
Santa Cruz de Tenerife	252.675	214.133	215.615	206.126	188.846	–8,4%
Vigo	140.891	110.496	124.022	124.870	116.621	–6,6%
Baleares	99.271	70.943	44.092	36.991	31.181	–15,7%
Alicante	92.266	76.319	88.400	99.903	99.302	–0,6%
Resto de los puertos	678.237	782.417	716.796	869.447	792.285	–8,9%
Total	**8.784.434**	**7.749.837**	**8.064.439**	**9.085.013**	**9.206.984**	**1,3%**

Puertos	Número de contenedores (En TEUS)					
	2008	2009	2010	2011	2012 (1)	12/11
Bahía de Algeciras	3.327.616	3.043.268	2.816.556	3.602.631	4.070.791	13,0%
Valencia	3.602.112	3.653.890	4.206.937	4.327.371	4.469.874	3,3%
Barcelona	2.569.549	1.800.214	1.945.734	2.033.549	1.749.974	–13,9%
Las Palmas	1.312.120	1.007.207	1.117.765	1.296.978	1.207.962	–6,9%
Bilbao	557.345	443.464	531.456	572.785	610.131	6,5%
Santa Cruz de Tenerife	397.788	346.254	357.472	349.273	322.158	–7,8%
Vigo	247.873	193.921	213.123	212.120	198.517	–6,4%
Baleares	176.186	127.935	78.425	67.514	57.716	–14,5%
Alicante	150.827	132.059	147.674	154.185	158.274	2,7%
Resto de los puertos	993.508	1.001.086	1.114.231	1.303.755	1.191.514	-8,6%
Total	**13.334.924**	**11.749.298**	**12.529.373**	**13.920.161**	**14.036.910**	**0,8%**

Puertos	Miles de toneladas					
	2008	2009	2010	2011	2012 (1)	12/11
Bahía de Algeciras	42.795	37.880	36.064	47.632	52.967	11,2%
Valencia	41.124	42.482	49.030	50.903	52.046	2,2%
Barcelona	25.156	17.625	19.187	19.857	17.360	–12,6%
Las Palmas	14.816	11.034	12.368	14.282	14.057	–1,6%
Bilbao	6.139	4.757	5.696	6.079	6.393	5,2%
Santa Cruz de Tenerife	3.046	2.787	2.857	2.672	2.511	–6,0%
Vigo	2.365	1.969	2.213	2.314	2.228	–3,7%
Baleares	738	602	500	355	266	–25,2%
Alicante	1.045	958	1.144	1.275	1.302	2,1%
Resto de los puertos	8.179	7.834	9.377	12.598	12.591	–0,1%
Total	**145.403**	**127.928**	**138.436**	**157.968**	**161.721**	**2,4%**

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

Tabla 1.4.17. Mercancía general transportada en contenedores de 20 pies y mayores. Año 2012 (cabotaje y exterior) (1)

Puertos	Total (toneladas) (2) (3)	En contenedores (toneladas) (2)	En contenedores sobre total
Valencia	59.822.151	52.038.492	86,99%
Bahía de Algeciras	58.375.282	52.966.717	90,73%
Barcelona	26.299.451	17.360.479	66,01%
Las Palmas	17.511.196	14.056.795	80,27%
Bilbao	9.631.406	6.393.309	66,38%
Tarragona	3.134.549	2.027.195	64,67%
Santa Cruz de Tenerife	5.607.840	2.511.034	44,78%
Vigo	3.359.625	2.228.406	66,33%
Castellón	2.481.269	2.116.861	85,31%
Alicante	1.462.738	1.302.063	89,02%
Resto de Puertos	31.028.148	8.719.804	28,10%
Total	**218.713.655**	**161.721.155**	**73,94%**

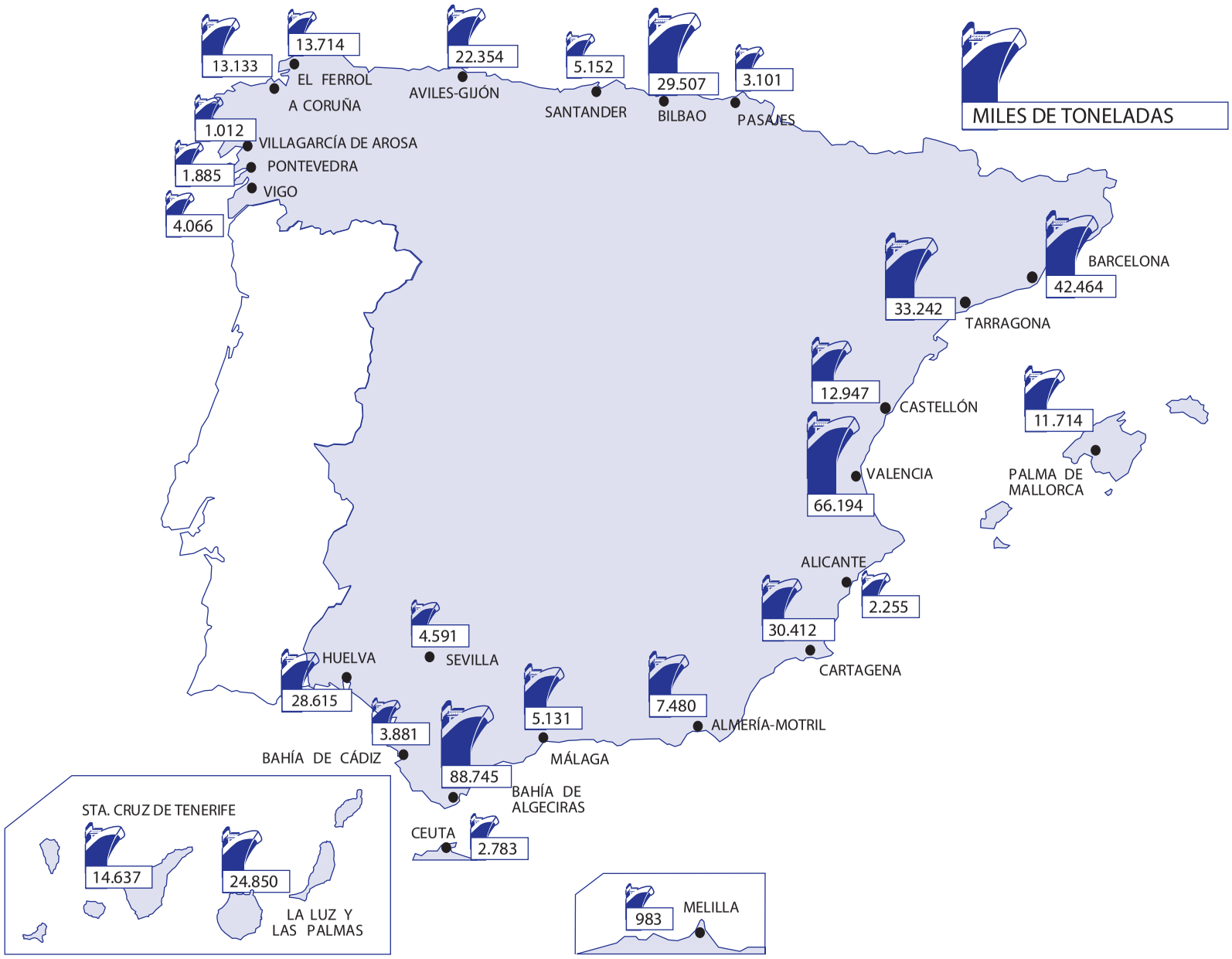
(1) Cifras provisionales.
(2) Embarcados más desembarcados.
(3) No incluye tráfico local, avituallamiento ni pesca.
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

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/actividades	2008	2009	2010	2011	2012
Flota de altura					
Transportes propios	1.982	2.085	1.849	2.405	2.296
Fletamentos	205	234	334	115	0
Total	**2.187**	**2.319**	**2.183**	**2.520**	**2.296**
Índices de actividad de la flota de altura					
Distancia recorrida (millas)	57.959	53.863	69.123	64.881	66.349
Millones de toneladas x milla	496	454	632	655	738

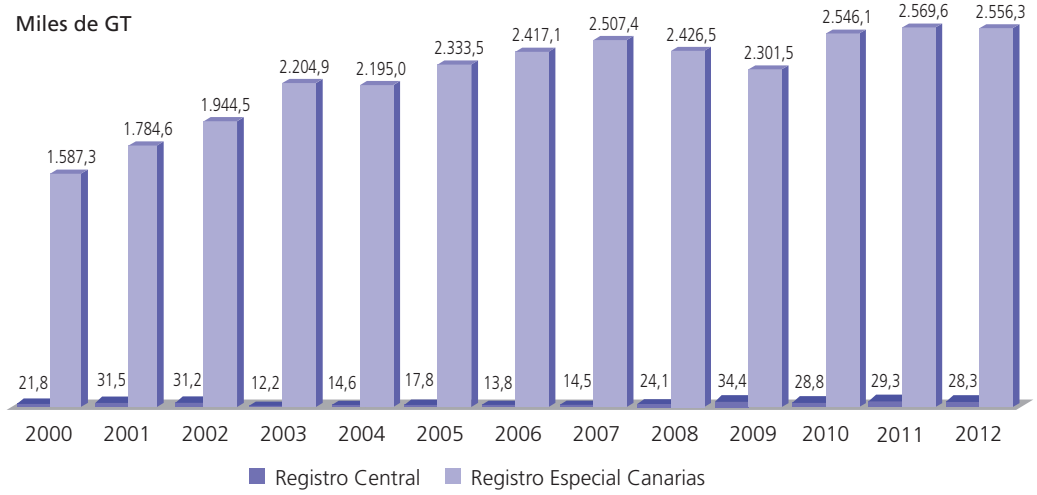
(1) CLH no dispone de flota propia. Tiene contratados dos buques a *time-charter* y, esporádicamente, según las necesidades, otros.
Fuente: CLHSA.

Gráfico 1.4.1. Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior). Año 2012



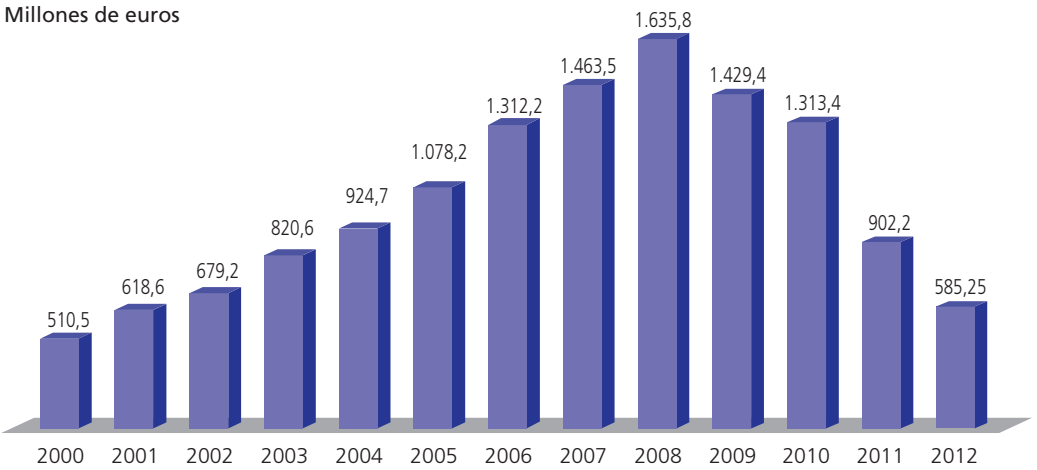
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.4.2. Flota de transporte abanderada en España



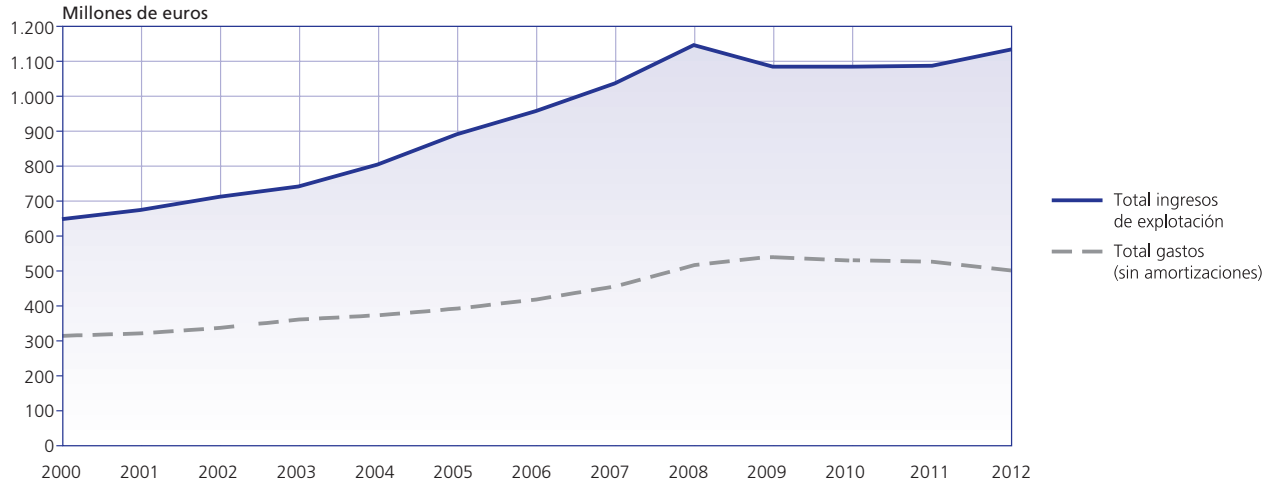
Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo



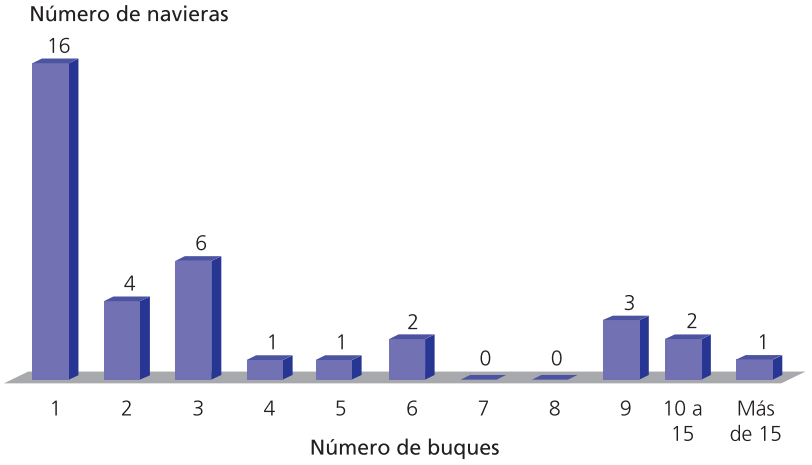
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado, Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.4.4. Ingresos y gastos en los puertos españoles



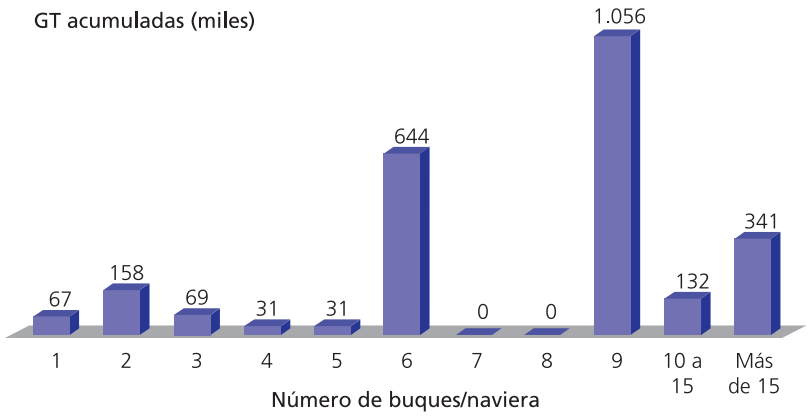
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera (a 31 de diciembre de 2012)



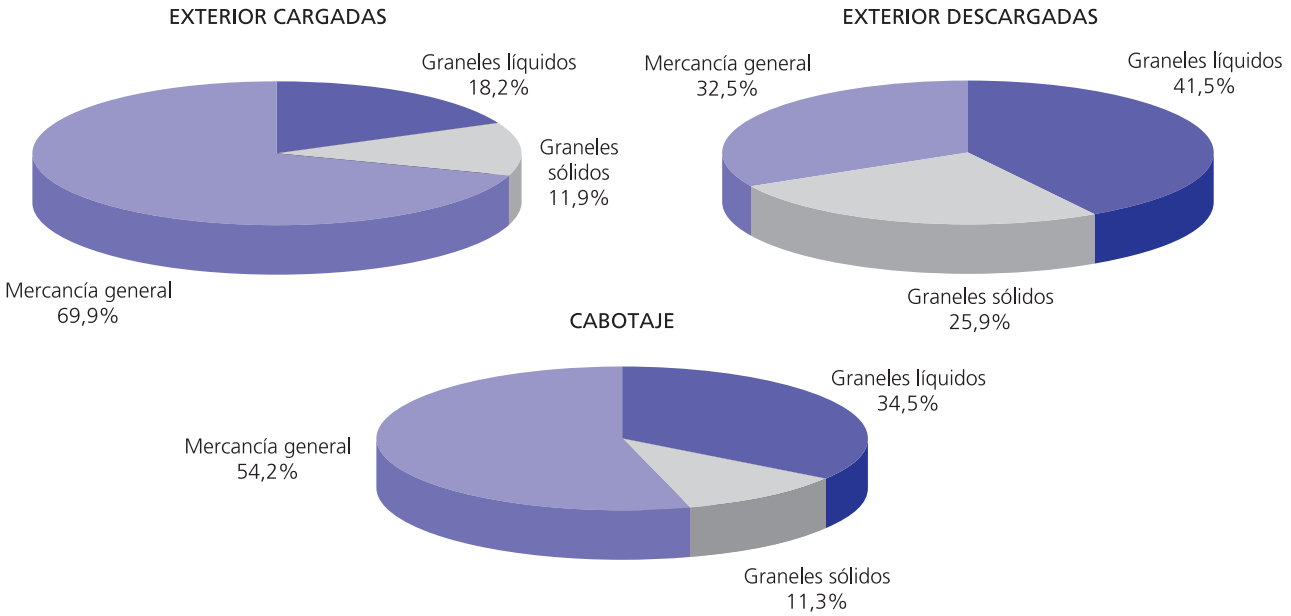
Fuente: ANAVE.

Gráfico 1.4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas según buques/naviera (a 31 de diciembre de 2012)



Fuente: ANAVE.

Gráfico 1.4.7. Distribución del tráfico porturario según presentación de la mercancía (año 2012)



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 2012 en relación con el año anterior en un 23,2%; en aeropuertos han descendido un 24,7%, y en navegación aérea han disminuido en un 12,1%.

En relación con el tráfico aéreo en el año 2012 los aeropuertos españoles registraron 193,18 millones de pasajeros en vuelos comerciales (5,0% menos que en 2010) el tráfico interior y el tráfico internacional cayeron un 12,5% y un 0,5% respectivamente, operaron 1,66 millones de vuelos un 9,8% de descenso respecto al año anterior y se transportaron casi 625.500 toneladas de mercancía que también disminuyeron un 3,7%.

Estas cifras reflejan que el año 2012 ha sido un año del cambio de tendencia ya que tras dos años consecutivos de crecimiento en el tráfico aéreo se ha producido un descenso general respecto al año anterior. El recrudecimiento de la crisis económica tanto a nivel nacional como Europeo a propiciado la caída en los tráficos.

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.

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 EPE) 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 EPE 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.

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.

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 2012, una vez finalizado el proceso de implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO) en todos los aeropuertos de la red, como parte del proceso de mejora continua de la SGSO, se ha procedido a realizar supervisiones internas en 21 aeropuertos: Palma de Mallorca, Gran Canaria, Ibiza, Alicante, Valencia, Gerona, Almería, Algeciras, Pamplona, Zaragoza, Santander, Mallorca Son Bonet, Madrid Cuatro Vientos, Huesca, El Hierro, Murcia, Valladolid, Salamanca, León, Albacete y Badajoz.

También se ha impartido formación al personal mediante la realización de dos cursos presenciales en materia de seguridad uno de seguridad avanzada y otro de actualización y además se han impartido cursos online de formación básica de concienciación.

En lo referente al Equipamiento de Seguridad, este año se ha iniciado el Plan de Renovación de los 149 Equipos automáticos detectores de explosivos (EDS), para adaptarse a los nuevos estándares europeos establecidos por la normativa. Habiéndose finalizado la fase I del Plan, consistente en la renovación de 11 equipos correspondientes a los Aeropuertos de Asturias, Girona Lanzarote y Gran Canaria.

Se ha continuado con 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 7 detectores de metales en calzado, 2 nuevos arcos detectores de metales, 27 equipos de rayos x convencionales y 5 nuevos equipos automáticos EDS adicionales a los 11 renovados.

Como principales actuaciones es destacable la puesta en explotación del equipamiento de la adecuación del edificio terminal de Ibiza, de la ampliación edificio terminal zona sur de Vigo y del nuevo edificio terminal T2 de Valencia, así como de la ampliación del edificio terminal sur de Gran Canaria.

Siguiendo con el despliegue progresivo del Sistema de Gestión de Seguridad Aeroportuaria (GSA), se ha realizado las implantaciones en los Aeropuertos de Valencia, Asturias, Palma y Gran Canaria, 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.

Además se ha realizado la integración en el sistema de seguridad de Aena Aeropuertos de los sistemas de control de las Torres e instalaciones de navegación aérea de Alicante, Reus, Melilla y La Palma, y se ha finalizado la instalación del sistema de Vigilancia perimetral basada en tecnología Radar y Análisis inteligentes de vídeo en el aeropuerto de Valencia.

En las actuaciones en el área de Prevención de Riesgos Laborales hay que destacar la obtención de un Índice de Incidencias global en Aena (número de accidentes por cada mil trabajadores) de 5,82, lo que supone una importante reducción (18,25%), con respecto a 2011.

Asimismo, se han cumplido los objetivos marcados en el Plan Operativo 2012, respecto al número de evaluaciones de riesgos y reconocimientos médicos realizados.

En el año 2012 se ha iniciado la formación *on line* de Prevención de Riesgos Laborales, lo que está fomentando una mayor participación y conocimiento en la materia, a todos los trabajadores del Grupo Aena.

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 2012 un 23,2%. El descenso de la inversión en Aeropuertos es de un 24,7%, y en Navegación Aérea ha disminuido en un 12,1%.

La tabla 1.5.2. recoge el resumen de resultados de AENA. Los ingresos de la explotación han disminuido en el año 2012 un 2,2%. Los ingresos comerciales han aumentado un 4,3%, alcanzando los 679,1 millones de euros, 28,2 millones más que en 2011. El ratio de ingresos comerciales por pasajero aumento hasta 3,52 euros, frente a los 3,20 euros del año anterior, ya que el tráfico comercial de pasajeros ha disminuido un 5% en 2012.

En líneas generales, cabe destacar la aportación de los Ingresos Comerciales en 2012 de los siete primeros Aeropuertos de la red (Madrid- Barajas 26,4 %, Barcelona 20,1%, Palma de Mallorca 8,3%, Málaga 7,8%, Alicante 5,6%, Tenerife Sur 4,6% y Gran Canaria 4,6%), lo que ha supuesto un 77,3 % del total.

En cuanto a los gastos de explotación éstos ascendieron a 3.009,2 millones de euros lo que supuso un descenso del 5,2% respecto al año anterior. Esto es 164 millones de euros lo que se debe a la aplicación de una rigurosa política de austeridad, junto con un estricto control del gasto.

En lo relativo a gastos de personal, el ahorro ha alcanzado los 30 millones de euros (sin tener en cuenta el gasto excepcional del ERE que ha supuesto 168,5 millones de euros).

El resultado de explotación se sitúa en 240,9 millones de euros lo que representa un descenso de 25,6% respecto al año precedente, este resultado incluye el gasto excepcional de 168,5 millones de euros, derivado del Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias de Aena (ERE aludido anteriormente).

Los datos relativos a la infraestructura de los principales aeropuertos comerciales españoles a finales del 2012, se indican, a grandes rasgos, en la tabla 1.5.3.

Las obras más significativas en los aeropuertos españoles a lo largo del 2012 se han situado en Gran Canaria con la ampliación del Edificio Terminal, en A Coruña con la ampliación de pista de vuelo, en Vigo con la ampliación del Edificio Terminal y en las respectivas centrales eléctricas de Málaga, Valencia, Gran Canaria y Asturias.

1.5.2. Tráficos

En el año 2012 se ha producido un descenso del tráfico aéreo, pasando de 203,3 a 193,2 millones de pasajeros, lo que supone una disminución del 5%. El tráfico internacional bajó un 0,5%, y el doméstico ha descendido un 12,5%. La tabla 1.5.4 recoge la distribución de los diferentes tipos de tráfico entre 2008 y 2012.

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 94% del tráfico de pasajeros, mientras los otros 20 aeropuertos apenas llegan al 6% de dicho tráfico.

El grafico 1.5.1. representa un mapa de España con la situación de los aeropuertos españoles y su distribución de tráfico doméstico 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 españoles. El gráfico 1.5.3. muestra la evolución histórica del tráfico aéreo total, doméstico e internacional, regular y no regular en España en el período 2000-2012; 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 doméstico en el año 2002, la su-

peración 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 crecer en 2010 y 2011 y finalmente volver a caer en 2012.

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 45,10 millones de pasajeros al año (aunque con una caída de casi un 9% con relación al año anterior), seguido de Barcelona con 35,09 millones y Palma de Mallorca con 22,7 millones de pasajeros.

Desde 1985, el tráfico de pasajeros internacionales supera a los domésticos; esta tendencia se mantiene a lo largo del 2012, con una proporción del 65,5% de tráfico internacional sobre el tráfico total. Paralelamente, en torno al 86,9% de estos movimientos internacionales se realizan en vuelos regulares. En el caso de tráfico interior de viajeros se observa igualmente predominio casi total de los desplazamientos en vuelos regulares que alcanzan el 98,6% 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 2012, la participación del sector aéreo en el transporte doméstico de mercancías ronda apenas el 0,02%. Tal y como se observa en la tabla 1.5.7, en 2012 el tráfico doméstico ha disminuido respecto a 2011 en un 14,6%; en el mismo período el tráfico internacional ha descendido también en un 0,8%, con todo esto los tráficos totales de mercancías han experimentado un descenso del 3,7%.

El tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles, ha descendido un 9,8%, con un total de 1.664.000 operaciones. Este descenso se debe al tráfico internacional con una disminución del 3,2%; y al tráfico doméstico que bajó un 16,9%. 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 domésticas, pero las internacionales crecen, en 2011 crece el número total de operaciones debido a la subida de las internacionales, pero finalmente en 2012 vuelve a caer el número de operaciones debido tanto a las internacionales como a las domésticas.

El gráfico 1.5.5 muestra la evolución del tráfico doméstico e internacional de mercancías en el periodo 2000-2012.

Los indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles durante el año 2012 registran un descenso de los tráficos interiores en aviones, pasajeros y en carga donde se han producido disminuciones del 16,8%, del 12,5% y del 14,2% respectivamente. En los tráficos internacionales también se registran disminuciones tanto en aviones como en pasajeros y en carga (3,3%, 0,5% y 0,7% respectivamente). Estos indicadores se resumen en la tabla 1.5.9.

1.5.3. Empresas españolas. flotas, actividades y resultados ecónomicos

La flota correspondiente a Iberia se recoge en la tabla 1.5.10. Al finalizar el ejercicio 2012, la flota operativa de Iberia se componía de 88 aviones, 14 menos que el año anterior, estas reducciones corresponden 4 unidades menos en los A-320, 1 menos en los A-321 y 5 menos en A-340.

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 diversas 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 95 aviones lo que supone una disminución de 6 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. Air Europa disminuyó en una nave y Air Nostrum en 5.

La tabla 1.5.12 recoge los datos relativos a la oferta-demanda de Iberia durante 2012, que en general ha respondido a que el tráfico aéreo ha descendido, debido al recrudecimiento de la crisis económica tanto a nivel nacional como Europeo con lo cual Iberia fue adecuando su oferta al descenso de la demanda.

Así pues, en el conjunto de la red, el volumen de oferta, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), descendió un 6,8% respecto al año anterior, disminuyendo el volumen de tráfico, medido en PKT, un 6,2%.

Si se considera el agregado de los vuelos internacionales, la compañía disminuyó su capacidad (asientos-kilómetro) un 5,0% en el ejercicio, bajando el tráfico (pasajeros-kilómetro) un 4,9% respecto al año anterior mientras que en el sector doméstico la contracción ha continuado, disminuyendo un 23,4% en asientos-km, y un 19,9% en pasajeros-km. En cuanto al número de pasajeros transportados ha disminuido en total un 14,6%, observándose que en el mercado doméstico la disminución ha sido de un 28,6% frente al mercado internacional donde ha disminuido 7,0%.

Con respecto a la carga, se observa un descenso global del 12,8%, que resulta de la disminución de un 0,8% en el mercado doméstico y de un descenso de 14,9% en el internacional.

Por último hay que destacar que el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 81,8% frente al 81,3%

alcanzado en 2011 que supuso un record histórico. En el sector doméstico el coeficiente en 2012 fue 77,7% frente al 74,3% del año anterior y en internacional del 82,2% frente 82,1% de 2011.

El gráfico 1.5.6 muestra la evolución del tráfico de pasajeros de Iberia, correspondiente al período 2000-2012. Se observa como viene disminuyendo el tráfico desde 2007 y muy significativamente en los dos últimos años.

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 un 6,04%, y el porcentaje español en la oferta ha subido en casi un punto, situándose en el 24,32%, frente 23,33% alcanzado en 2011. Ha subido la participación en los mercados de la UE, África y Atlántico Norte y ha bajado en el resto de Europa en Oriente Medio y Atlántico Medio y Sur.

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 11/12, como en la de verano 2012, variando según los orígenes y destinos concretos tal y como se puede ver en la tabla 1.5.14, con la excepción de Alemania donde las participaciones españolas tienen aumentos significativos.

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 disminuido 168 millones de euros lo que supone un 4,63% respecto al año anterior. Los ingresos de pasaje descendieron un 4,4% con relación a 2011, el ingreso medio por PKT *(yield),* subió un 2% este aumento se ha debido sobre todo de los ingresos en el tráfico de largo y de corto y medio radio. Los ingresos por transporte de mercancías y correo bajaron un 7,2% respecto a 2011 situándose en 289,9 millones de euros, el ingreso medio o por TKT *(yield)* se situó en 24,36 céntimos de euro en 2012 un 6,3% 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 74,6%, los de carga el 6,1% y el resto de las actividades el 19,3%. Por líneas de producto se observa que las rutas domésticas constituyen el 12,5 % de los ingresos, las europeas el 23,7% y las intercontinentales el 63,8%, destaca la subida de 3,8 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 2012 Iberia ha disminuido su producción. Así, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) bajó un 6,8% respecto al año anterior situándose en los 58.754 millones. Sin embargo el tráfico en términos de PKT bajo solo un 6,2%, de modo que el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 81,8% frente al 81,3% alcanzado en 2011 como ya se ha destacado anteriormente, manteniéndose claramente por encima del nivel medio alcanzado por otras compañías europeas de red. La compañía Iberia transportó 15,00 millones de pasajeros en el año 2012 un 14,6% 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 2012 ha disminuido tanto la oferta como la demanda con relación al año anterior. Así pues los asientos-km han bajado un 3,6% en Air Europa y un 13,7% en Air Nostrum y los pasajeros-km producidos han bajado en un 0,3% y 13,0% respectivamente. También hay que señalar que los viajeros transportados en Air Europa han bajado en un 7% y en Air Nostrum también bajaron un 8,6% siempre con relación al año anterior.

No se puede por menos destacar, como ya se ha indicado anteriormente, que Spanair dejo 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 junto con los de Vueling compañía low cost sobre la que se comentará más adelante.

La estructura y cuantía de los costes de Iberia se indica en la tabla 1.5.17. Los costes de Iberia se situaron en 5.230,73 millones de euros en el ejercicio 2012, subieron un 4,7% respecto al año anterior. Esto se debió en gran parte al aumento en un 14,9% en los costes del combustible, ya que el precio del petróleo en dólares experimento un aumento de 0,3% respecto al año anterior y junto con una depreciación del euro del 7,7% con relación al dólar ha provocado que el precio de barril de petróleo en euros se haya incrementado un 9% respecto al año 2011 y además al aumento de los beneficios de las coberturas.

Los gastos de personal de Iberia, que representan el 25,83% del total de los gastos de explotación, se situaron en 1.266,90 millones de euros disminuyendo un 1,4%, como consecuencia principalmente de la reducción del número de empleados de la compañía.

El importe de las dotaciones a la amortización descendió un 2,4% respecto al año anterior, situándose en 167,2 millones de euros. De esa cifra, la mayor parte corresponde a la amortización de elementos de flota.

Los denominados otros gastos de explotación aumentaron un 0,2% con relación al año anterior. En dicho epígrafe está comprendido el alquiler y el mantenimiento de flota, también se encuentran en dicho epígrafe los costes comerciales, los servicios de tráfico, y las tasas de navegación.

La tabla 1.5.18 recoge la cuenta de resultados de la compañía Iberia. En el ejercicio 2012 el resultado de explotación total se situó en unas pérdidas de 385,83 millones de euros frente a las pérdidas de 108,02 millones de euros obtenidos en 2011, esto es debido, como ya se sabe, al aumento de costes provocado sobre todo por el aumento en el precio del combustible.

En 2012 el resultado después de impuestos se situó en unas pérdidas netas de 605,94 millones de euros frente a los 98,22 millones del año anterior.

1.5.4. Tarifas

Las tarifas del transporte aéreo han tenido un intenso proceso de cambio desde 1987, con la entrada en vigor del Primer Paquete Aéreo, que permitía un sistema de *doble aprobación,* las llamadas zonas de flexibilidad tarifaría. En este marco, los descuentos a aplicar, sobre la tarifa de referencia, oscilaban entre el 10% y 35% en la franja de tarifas reducidas y entre el 35% y 55% en la franja de tarifas muy reducidas. Para aplicar estos descuentos era necesario, cumplir una serie de condiciones mínimas, relativas a estancia mínima de la noche del sábado, billetes de ida y vuelta, antelación en la compra de los billetes, grupos, y otras. Se imponían además limitaciones a los porcentajes de participación de la oferta de plazas. La entrada del Segundo Paquete Aéreo en 1990, introdujo el sistema de *doble desaprobación* para rechazar una tarifa; en cuanto a las tarifas reducidas se ampliaron los descuentos hasta el 70%, con respecto a la tarifa de referencia. Las condiciones mínimas para permitir la aplicación de estos descuentos eran más exigentes en la medida en que se incrementaba la reducción ofertada. A partir del 1 de enero de 1993, entró en vigor el Tercer Paquete Aéreo, con el cual las tarifas aéreas se liberalizaron totalmente en Europa; desde entonces, la única obligación por parte de las compañías aéreas, es la notificación de las tarifas a aplicar con veinticuatro horas de antelación. Lógicamente, los Estados miembros pueden solicitar procedimientos sancionadores a la Comisión, en casos excepcionales: precios abusivos, en caso de monopolios de hecho o sospechas de *dumping.*

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

Otro elemento a considerar en la elección del tipo de servicio es sin lugar a dudas las tarjetas de viajeros frecuentes, ofrecidas por los grandes operadores. En el caso de Iberia, la tarjeta de fidelización del programa Iberia Plus[1] (One World on line) compite en condiciones muy ventajosas frente al resto de los operadores, a la vez que Iberia está generando una imagen de calidad del servicio para el usuario. El programa ha creado nuevas tarjetas para los mejores clientes y ha incorporado nuevas empresas. Más del 31% de los ingresos de tráfico de Iberia provienen de pasajeros que participan en el programa Iberia Plus. La pertenencia de Iberia 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 2012. Se observa como las tarifas internacionales han subido (Madrid-Nueva York) en relación al año anterior. En cuanto a los servicios domésticos han permanecido invariables o han bajado como Madrid-Palma de Mallorca.

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 está integrada en su mayoría, por un solo tipo de aeronave, lo que hace posible que en caso de necesidad todos los pilotos, tripulaciones de cabina e ingenieros puedan operar cualquier aparato de la compañía. De esta forma se consigue reducir los costes de formación de personal y mantenimiento de las aeronaves así como una mejor posición en la negociación con el fabricante a fin de obtener mejores condiciones de financiación en las nuevas aeronaves.

Estas compañías hacen vuelos directos punto a punto de alta densidad, sin tránsitos y en rutas cortas lo que se traduce en menor complejidad y mayor utilización de la capacidad.

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

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

A su vez la estructura tarifaria de estas compañías de bajo coste es muy sencilla y los billetes se venden fun-

[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.

damentalmente de forma directa por Internet y Centros de atención telefónica, minimizando de esta forma los costes de distribución.

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

La aparición de las compañías de bajo coste son un fenómeno reciente que responde claramente a la identificación de un segmento de mercado que hasta la fecha no había sido atendido, los usuarios que valoran por encima de todo el obtener un precio ajustado aún a cambio de renunciar a todo lo que resulta superfluo más allá del simple servicio de transporte. A estos usuarios se dirige principalmente la oferta de estas nuevas compañías.

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

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

La nueva compañía Vueling, como resultado de la fusión de Vueling y Clickair, se ha convertido en 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 comenzó 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 está 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 A320 a finales de 2009, con la que operaban en 45 aeropuertos distribuidos en 17 países de Europa y Norte de África, de los cuales seis (Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga, Sevilla y Valencia) son bases operativas de la compañía.

Desde el mes de septiembre de 2009 Vueling opera desde la nueva Terminal 1 del aeropuerto barcelonés de El Prat. 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 14,795 millones de pasajeros en 2012, lo que supone un incremento del 20,1% respecto al año anterior, con una oferta de 17.622 millones de AKO (23,1% de incremento respecto a 2011), alcanzó un coeficiente de ocupación del 77,7%. Lo que supone 2,1 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 27,7% en 2012 respecto al año anterior mientras que los gastos lo hicieron en un 25,5%, debido en parte a la subida del precio de petróleo en euros.

En cuanto a la flota el número medio de unidades en 2012 fue de 53, nueve más que el año anterior, todos ellos son de Airbus A-320.

Los resultados antes de impuestos fueron de 33,2 millones de euros, esto es casi 22 millones más que año anterior y 28,3 millones de euros de resultado neto lo que supone casi 18 millones más que el año anterior.

Por otra parte indicar que IBERIA EXPRESS inicio sus operaciones en marzo de 2012 superando los 2,8 millones de pasajeros en su primer año de actividad, con una flota de 14 aviones Air Bus A-320.

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Aeropuertos (2)	1.968,19	1.622,08	1.579,67	1.082,19	815,20	–24,7%
Navegación aérea (3)	153,28	140,64	152,60	139,72	122,87	–12,1%
Total	**2.121,47**	**1.762,72**	**1.732,27**	**1.221,91**	**938,07**	**–23,2%**

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

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012 (3)	12/11
Ingresos						
Servicios aeroportuarios (1)	1.325,9	1.287,2	1.323,0	1.663,5	1.899,2	14,2%
Ayudas a la navegación	1.053,6	1.008,0	1.032,3	919,9	729,2	–20,7%
Comerciales	607,0	572,5	595,8	650,9	679,1	4,3%
Otros ingresos de explotación	35,5	29,5	70,3	262,8	111,2	–57,7%
Imputación sub. e ingresos excepcionales	35,2	29,6	48,2			
Ingresos de explotación	**3.057,2**	**2.926,9**	**3.069,6**	**3.497,1**	**3.418,7**	**–2,2%**
Gastos						
Personal	1.201,4	1.206,7	971,6	967,2	937,5	–3,1%
Funcionamiento	1.058,1	1.150,8	1.182,2	1.214,7	1.074,5	–11,5%
Amortización de inmovilizado	701,1	793,7	870,4	964,0	965,0	0,1%
Variación de provisiones						
Bajas y deterioros inmovilizado y gastos excepcionales	17,4	20,2	27,4	27,6	32,2	16,7%
Gastos de explotación	**2.978,0**	**3.171,5**	**3.051,6**	**3.173,5**	**3.009,2**	**–5,2%**
Resultado explotación (2)	**79,2**	**–244,6**	**18,0**	**323,6**	**240,9**	**–25,6%**
Resultados financieros	–321,3	–263,4	–233,3	–366,3	–334,0	–8,8%
Beneficio actividades ordinarias	**–242,1**	**–508,0**	**–215,3**	**–42,7**	**–93,1**	**118,0%**
Resultados extraordinarios						
Resultado antes de impuestos	**–242,1**	**–508,0**	**–215,3**	**–42,7**	**–93,1**	**118,0%**
Impuestos sociedades	–76,9	155,0	58,1	16,2	29,0	79,0%
Resultado después de impuestos	**–165,2**	**–353,0**	**–157,2**	**–26,5**	**–64,1**	**141,9%**

(1) Ingresos aeroportuarios: Incluyen los ingresos aeronáuticos (aterrizajes, estacionamiento, utilización de infraestructuras, pasarelas, mercancías, tasa seguridad y otros servicios lado aire) y los ingresos no aeronáuticos (comida a bordo, alquileres, mostradores facturación, servicios a concesionarios, handing de rampa y otros servicios lado tierra).
(2) Los 240,9 millones en el año 2012 se deben a que hay 168,5 milones de euros más en gasto excepcional derivado del Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias de AENA que se deben incluir en gastos.
(3) Los datos de 2012 son provisionales, pendientes de la aprobación de las Cuentas Anuales.
Fuente: Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). Ministerio de Fomento.

Tabla 1.5.3. Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles. Año 2012

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	3	8	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)	11	0	2	1	2	16
Pistas entre 2.000 y 3.000 m (2)	6	3	5	1	7	22
Pistas entre 1.000 y 2.000 m (2)	0	0	1	3	5	9
Pistas hasta 1.000 m (2)	0	0	0	0	0	0
Clasificados en categoría instrumental III (3)	6	1	1	1	0	9
Clasificados en categoría instrumental II (3)	0	0	1	0	1	2
Clasificados en categoría instrumental I (3)	11	2	5	1	6	25
Dotados de Balizamiento General	17	3	8	5	14	47
Dotados de Balizamiento de eje de pista de vuelo	17	2	6	3	4	32
Dotados de Balizamiento de eje de pista de rodadura	17	2	3	1	2	25
Dotados de radar de aproximación	17	2	6	3	1	29

Se incluyen las terminales civiles de las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil.
* No se ha tenido en cuenta la segunda pista del Aeropuerto de Cuatro Vientos que está cerrada al tráfico civil.
(1) Se tiene en cuenta el helipuerto de Ceuta.
(2) Se ha categorizado cada aeropuerto en función de su pista más larga.
(3) Se ha considerado que el aeropuerto tiene la categoría instrumental de la categoría más alta de sus cabeceras.
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012 (2)	12/11
Tráfico doméstico						
Regular	80.307	73.935	74.779	74.949	65.769	–12,2%
No regular	1.836	1.661	1.789	1.276	961	–24,7%
Total tráfico doméstico	**82.143**	**75.596**	**76.568**	**76.225**	**66.730**	**–12,5%**
Variación anual (en %)	**–7,5%**	**–8,0%**	**1,3%**	**–0,4%**	**–12,5%**	**—**
Trafico internacional						
Regular	97.772	93.668	98.973	109.946	109.865	–0,1%
No regular	22.309	16.758	16.012	17.120	16.583	–3,1%
Total tráfico internacional	**120.081**	**110.426**	**114.985**	**127.066**	**126.448**	**–0,5%**
Variación anual (en %)	**0,3%**	**–8,0%**	**4,1%**	**10,5%**	**–0,5%**	**—**
Total						
Regular	178.079	167.603	173.752	184.895	175.634	–5,0%
No regular	24.145	18.419	17.801	18.396	17.544	–4,6%
Total tráfico aéreo	**202.224**	**186.022**	**191.553**	**203.291**	**193.178**	**–5,0%**
Variación anual (en %)	**3,0%**	**–8,0%**	**3,0%**	**6,1%**	**–5,0%**	**—**

(1) Cada desplazamiento en tráfico doméstico 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 2012) (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	45.102					45.102
Barcelona	35.091					35.091
Palma de Mallorca	22.652					22.652
Málaga	12.532					12.532
Gran Canaria	9.688					9.688
Alicante	8.839					8.839
Tenerife Sur	8.381					8.381
Ibiza	5.529					5.529
Lanzarote	5.081					5.081
Valencia	4.735					4.735
Fuerteventura	4.330					4.330
Sevilla	4.269					4.269
Bilbao	4.162					4.162
Tenerife Norte	3.713					3.713
Girona	2.819					2.819
Menorca	2.532					2.532
Santiago	2.188					2.188
Asturias		1.305				1.305
Murcia		1.181				1.181
Santander		1.116				1.116
La Palma			946			946
Reus			922			922
A Coruña			835			835
Jerez			830			830
Vigo			829			829
Almería			729			729
Granada			725			725
Zaragoza			548			548
Valladolid				373		373
Melilla				308		308
San Sebastián				254		254
Pamplona				184		184
Hierro				152		152
Badajoz					63	63
León					51	51
Lérida					33	33
Torrejón					25	25
Vitoria					24	24
Salamanca					22	22
Gomera					19	19
Ceuta					18	18
Burgos					16	16
Logroño					14	16
Algeciras					9	9
Albacete					3	3
Córdoba					2	2
Huesca					1	1
Ciudad Real					0	
Cuatro Vientos					0	0
Total (47 aeropuertos)	**181.642**	**3.603**	**6.362**	**1.270**	**301**	**193.178**

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

Tabla 1.5.6. Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles de mayor tráfico. Año 2012. (Entradas más salidas) (miles de pasajeros) (1)

Aeropuertos	Doméstico			Internacional			Total			12/11
	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	
Madrid	14.431	56	14.487	30.203	412	30.615	44.634	468	45.102	–8,96%
Barcelona	11.343	109	11.451	22.695	945	23.640	34.038	1.054	35.091	2,21%
Palma de Mallorca	5.574	29	5.603	13.670	3.379	17.049	19.244	3.408	22.652	0,00%
Málaga	2.338	71	2.410	9.441	681	10.122	11.779	752	12.532	–1,81%
Alicante	3.954	15	3.969	3.026	2.693	5.719	6.980	2.708	9.688	–6,41%
Gran Canaria	1.329	80	1.409	6.931	498	7.430	8.260	579	8.839	–10,70%
Tenerife Sur	828	18	846	4.602	2.933	7.535	5.430	2.951	8.381	–1,44%
Ibiza	2.226	78	2.304	2.408	817	3.225	4.634	895	5.529	–1,57%
Valencia	1.674	15	1.689	2.026	1.366	3.392	3.700	1.381	5.081	–6,60%
Girona	1.583	30	1.612	3.075	48	3.122	4.657	77	4.735	–4,68%
Lanzarote	1.002	12	1.014	2.100	1.216	3.316	3.103	1.228	4.330	–11,61%
Sevilla	2.771	56	2.827	1.391	51	1.442	4.162	107	4.269	–13,57%
Fuerteventura	2.657	72	2.729	1.387	46	1.433	4.044	118	4.162	3,17%
Tenerife Norte	3.665	1	3.666	28	19	47	3.693	20	3.713	–9,22%
Bilbao	220	1	221	2.505	92	2.597	2.726	93	2.819	–5,79%
Total parcial	**55.595**	**643**	**56.238**	**105.488**	**15.197**	**120.685**	**161.083**	**15.839**	**176.923**	**–4,40%**
Resto aeropuertos	10.173	318	10.491	4.377	1.387	5.764	14.551	1.705	16.255	–10,70%
Total general	**65.769**	**961**	**66.729**	**109.865**	**16.583**	**126.449**	**175.634**	**17.544**	**193.178**	**–5,00%**

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

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012 (1)	12/11
Tráfico doméstico						
Regular	166.540	140.290	134.053	125.144	105.311	–15,8%
No regular	27.539	15.505	13.679	15.445	14.750	–4,5%
Total tráfico doméstico	**194.079**	**155.795**	**147.732**	**140.589**	**120.062**	**–14,6%**
Variación anual (en %)	**7,9%**	**–19,7%**	**–5,2%**	**–4,8%**	**–14,6%**	—
Trafico internacional						
Regular	349.432	328.498	420.247	454.052	450.982	–0,7%
No regular	63.844	64.944	67.787	55.179	54.423	–1,4%
Total tráfico internacional	**413.276**	**393.442**	**488.034**	**509.231**	**505.406**	**–0,8%**
Variación anual (en %)	**4,3%**	**–4,8%**	**24,0%**	**4,3%**	**–0,8%**	—
Total						
Regular	515.972	468.788	554.300	579.196	556.294	–4,0%
No regular	91.383	80.449	81.466	70.624	69.173	–2,1%
Total tráfico aéreo	**607.355**	**549.237**	**635.766**	**649.820**	**625.467**	**–3,7%**
Variación anual (en %)	**0,0%**	**–9,6%**	**15,8%**	**2,2%**	**–3,7%**	—

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

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012 (2)	12/11
Trafico doméstico	1.052	932	906	886	736	–16,9%
Variación anual (en %)	4,0%	–11,4%	–2,8%	–2,2%	–16,9%	—
Trafico internacional	968	869	890	959	928	–3,2%
Variación anual (en %)	–1,9%	–10,2%	2,4%	7,8%	–3,2%	—
Total tráfico	**2.020**	**1.801**	**1.796**	**1.845**	**1.664**	**–9,8%**
Variación anual (%)	**3,0%**	**–10,8%**	**–0,3%**	**2,7%**	**–9,8%**	**—**

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

Tabla 1.5.9. Indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles (año 2012) (1)

Movimiento	Doméstico			Internacional			Total
	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	
Aviones (miles)	703	34	736	792	136	928	1.664
Incremento 2011/10	–17,1%	–11,7%	–16,8%	–3,4%	–2,7%	–3,3%	–9,8%
Pasajeros (miles)	65.769	961	66.729	109.865	16.583	126.449	193.178
Incremento 2011/10	–12,2%	–24,7%	–12,5%	–0,1%	–3,1%	–0,5%	–5,0%
Carga (miles de toneladas)	105	15	120	451	54	505	625
Incremento 2011/10	–15,8%	–1,7%	–14,2%	–0,7%	–1,0%	–0,7%	–3,6%

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

Tabla 1.5.10. Evolución de la flota aérea regular del Grupo IBERIA (a 31-12-2012)

Flota	2008	2009	2010	2011	2012
IBERIA					
A-319	22	22	23	19	19
A-320	45	36	35	29	21
A-321	19	19	19	19	18
A-340	21	20	18	18	13
A-340-600	12	12	17	17	17
Total	**119**	**109**	**112**	**102**	**88**

Fuente: Grupo IBERIA.

Tabla 1.5.11. Flota de diversas compañías aéreas (a 31-12-2012)

Compañía	Tipo de avión	Número de aviones	Total
AIR EUROPA	B 767-300	0	
	A 330	10	
	E 195	11	
	B 738	18	39
AIR NOSTRUM	ATR 72	5	
	CRJ-200	30	
	CRJ-900	11	
	CRJ-1000	10	56
Total flotas			95

Fuente: Las propias compañías.

Tabla 1.5.12. Datos de oferta y demanda de IBERIA

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Pasajeros transportados (miles)	**23.267**	**20.902**	**20.026**	**17.573**	**15.003**	**–14,6%**
Doméstico	10.304	8.918	8.318	6.209	4.435	–28,6%
Internacional	12.963	11.984	11.709	11.364	10.569	–7,0%
Asientos-km (AKO'S) (millones)	**66.098**	**62.158**	**62.312**	**63.042**	**58.754**	**–6,8%**
Doméstico	9.546	8.492	7.703	6.100	4.671	–23,4%
Internacional	56.552	53.666	54.608	56.941	54.083	–5,0%
Pasajeros-km (PKT'S) (millones)	**52.885**	**49.612**	**51.242**	**51.268**	**48.068**	**–6,2%**
Doméstico	6.810	6.091	5.709	4.536	3.632	–19,9%
Internacional	46.075	43.521	45.533	46.733	44.437	–4,9%
Carga (tm)	**242.213**	**211.243**	**262.402**	**265.632**	**231.711**	**–12,8%**
Doméstico	56.608	45.219	44.475	40.841	40.512	–0,8%
Internacional	185.605	166.024	217.927	224.791	191.199	–14,9%
Carga tm-km (millones) (1)	**1.156**	**1.022**	**1.314**	**1.363**	**1.363**	**0,0%**
Coeficiente ocupación pasaje	80,0%	79,8%	82,2%	81,3%	81,8%	0,6%
Doméstico	71,3%	71,7%	74,1%	74,3%	77,7%	4,6%
Internacional	81,5%	81,1%	83,4%	82,1%	82,2%	0,1%
Europea	72,7%	75,9%	76,6%	76,6%	77,2%	0,7%
Atlántica	85,4%	83,5%	86,0%	83,9%	83,9%	0,0%
Africana	74,6%	75,4%	77,4%	75,8%	69,7%	–8,0%
Oriente Medio	81,8%	75,3%	79,8%	76,9%	83,0%	7,9%
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 2011 a noviembre 2012) (miles de asientos ofrecidos)

Mercados	Asientos ofrecidos por compañías españolas	Porcentaje español en la oferta del mercado en asientos (1)
Europa (no incluye UE)	1.971,38	16,37%
UE	23.473,18	20,53%
Africa	1.370,65	38,83%
Oriente Medio	435,60	19,45%
Atlántico Norte	2.512,89	46,51%
Altlántico Medio y Sur	6.045,43	62,52%
Total	**35.809**	**24,32%**

(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 10/11	Verano 2011	Invierno 11/12	Verano 2012	Invierno 10/11	Verano 2011	Invierno 11/12	Verano 2012
Reino Unido	6.696	29.215	5.680	28.727	2,02%	3,27%	1,28%	3,04%
Alemania	1.280	2.845	2.084	3.957	15,09%	9,44%	27,17%	11,97%
Escandinavia	872	3.167	488	10.342	0,41%	0,58%	0,22%	1,99%
Holanda	24.752	49.182	24.520	5.641	6,08%	26,23%	5,68%	3,71%
Bélgica	17.632	265.586	13.681	84.649	8,79%	28,86%	6,19%	9,57%
Italia	1.698	2.284	1.325	4.033	0,42%	0,24%	0,28%	0,38%
Suiza	13.734	108.370	5.288	70.603	22,21%	34,19%	15,01%	27,24%
Austria	23.768	307.595	20.559	211.931	19,22%	31,97%	28,41%	29,70%
Finlandia	86	92	120	64	3,96%	1,72%	6,95%	1,29%
Francia	103.638	105.034	82.721	89.614	20,53%	23,68%	15,12%	18,12%
Luxemburgo	7.574	67.675	9.741	44.161	0,40%	1,09%	0,50%	0,76%
Irlanda	89.994	50.618	66.482	55.408	15,19%	9,90%	9,71%	10,76%

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)		
	2011	2012	12/11	2011	2012	12/11	2011	2012	12/11
Doméstico	515,55	395,08	–23,4%	4.536	3.632	–19,9%	11,37	10,88	–4,3%
Corto y medio radio	798,05	751,82	–5,8%	10.332	9.437	–8,7%	7,72	7,97	3,1%
Largo radio	2.000,05	2.021,33	1,1%	36.400	35.000	–3,8%	5,49	5,78	5,1%
Total	**3.313,65**	**3.168,23**	**–4,4%**	**51.268**	**48.068**	**–6,2%**	**6,46**	**6,59**	**2,0%**
Carga	**Ingresos (millones de euros) (1)**			**Toneladas-km (TKT) (millones)**			**Ingresos por TKT (cént. de euro)**		
	2011	2012	12/11	2011	2012	12/11	2011	2012	12/11
Doméstico	33,19	30,42	–8,3%	46	40	–12,4%	72,85	76,26	4,7%
Internacional	279,34	259,48	–7,1%	1.318	1.150	–12,7%	21,20	22,56	6,4%
Total	**312,53**	**289,90**	**–7,2%**	**1.363**	**1.190**	**–12,7%**	**22,92**	**24,36**	**6,3%**
Total carga + pasaje (2)	**3.626,17**	**3.458,13**	**–4,63%**	**5.977**	**5.516**	**–7,7%**	**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 kg.
NP: No procede.
Fuente: IBERIA.

Tabla 1.5.16A. Indicadores de actividad de IBERIA

IBERIA	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Pasajeros transportados (miles)	23.267	20.902	20.026	17.573	15.003	–14,6%
Asientos-km ofertados (millones)	66.098	62.158	62.312	63.042	58.754	–6,8%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	52.885	49.612	51.242	51.268	48.068	–6,2%
Carga (toneladas)	242.213	211.243	262.402	265.632	231.711	–12,8%
Carga (miles t-km)	1.156	1.022	1.314	1.363	1.363	0,0%
Personal fijo medio (1)	20.327	19.612	19.674	19.238	19.717	2,5%
Ventas totales/empleo total (miles euros/empleado)	265687	223296	239398	249972	238476	–4,6%
VAB/empleo total (miles euros/empleado) (2)	93	73	94	90	74	–17,0%

(1) Plantilla fija equivalente, excluyendo personal eventual.
(2) VAB: Valor Añadido Bruto.
Fuente: IBERIA.

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

Air Europa	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Pasajeros transportados (miles)	9.725	8.927	8.866	8.740	8.124	–7,0%
Asientos-km ofertados (millones)	21.809	19.857	21.531	22.263	21.458	–3,6%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	17.409	16.064	17.079	17.634	17.579	–0,3%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	6.019	5.602	5.812	5.611	4.846	–13,6%
Carga (toneladas)	ND	ND	ND	ND	ND	—
Carga (miles t-km)	ND	ND	ND	ND	ND	—
Personal fijo medio	2.195	2.263	2.365	2.446	2.311	–5,5%
Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado)	0,41	—	—	—		—
Spanair (3)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**12/11**
Pasajeros transportados (miles)	10.039	7.788	7.489	8.326	—	—
Asientos-km ofertados (millones)	15.716	11.210	10.080	10.837	—	—
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	11.193	8.008	7.504	8.343	—	—
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	6.651	4.919	4.706	6.076	—	—
Carga (toneladas)	11.653	10.157	4.390	—	—	—
Carga (miles t-km)	15.200	10.123	8.973 (2)	—	—	—
Personal fijo medio	—	—	2.977	—	—	—
Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado)	ND	ND	ND	—	—	—
Air Nostrum	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**12/11**
Pasajeros transportados (miles)	5.364	4.683	4.388	4.822	4.408	–8,6%
Asientos-km ofertados (millones)	4.907	4.278	3.875	4.639	4.002	–13,7%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	2.913	2.567	2.387	2.899	2.522	–13,0%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	1.806	1.488	1.315	1.292	1.158	–10,4%
Carga (toneladas)	ND	ND	ND	ND	—	—
Carga (miles t-km)	ND	ND	ND	ND	—	—
Personal fijo medio	2.149	1.758	1.772	1.801	1.608	–10,7%
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.
(3) Spanair dejó de operar el 28 de enero de 2012.
Fuente: Air Europa, Spanair, Air Nostrum y Asociación Española de Compañías Aéreas (AECA).

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Consumos	1.864.050,00	1.409.361,00	1.337.474,00	1.593.773,00	1.765.830,00	10,8%
Personal	1.311.249,00	1.287.738,00	1.285.871,00	1.284.315,00	1.266.900,00	–1,4%
Amortizaciones	198.117,00	175.069,00	173.203,00	171.417,00	167.247,00	–2,4%
Provisiones (1)	30.681,66	27.058,04	30.223,71	66.844,19	100.289,72	50,0%
Otros gastos de explotación	2.085.446,51	1.938.266,44	1.914.215,61	1.848.199,99	1.852.110,00	0,2%
Tributos	13.031,00	10.776,00	10.753,80	10.616,00	8.667,00	–18,4%
Financieros	81.999,00	22.384,00	13.810,00	21.343,00	69.687,00	226,5%
Total	**5.584.574,17**	**4.870.652,48**	**4.765.551,12**	**4.996.508,18**	**5.230.730,72**	**4,7%**

(1) Las provisiones incluyen las dotaciones comerciales, por repuestos flota y mayordomía, otros consumos, dotaciones por grandes reparaciones. No incluyen los extraordinarios.
Fuente: IBERIA.

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Ingresos pasaje	*4.234,15*	*3.359,13*	*3.609,80*	*3.644,95*	*3.508,74*	*–3,7%*
Ingresos carga	*293,18*	*206,75*	*271,50*	*311,28*	*284,70*	*–8,5%*
Total ingresos tráfico	4.527,33	3.565,88	3.881,29	3.956,23	3.793,44	–4,1%
Otros ingresos	873,19	813,47	828,71	852,73	908,55	6,5%
Total ingresos de explotación	**5.400,52**	**4.379,35**	**4.710,01**	**4.808,96**	**4.701,99**	**–2,2%**
Gastos operativos de explotación	5.488,41	4.842,41	4.714,60	4.921,41	5.046,51	2,5%
Resultados operacionales	*–87,89*	*–463,06*	*–4,59*	*–112,46*	*–344,52*	*–206,4%*
Resultados financieros	29,54	31,97	100,80	4,44	–41,31	–1.030,4%
Resultados de explotación total	*–58,35*	*–431,09*	*96,21*	*–108,02*	*–385,83*	*–257,2%*
Resultados extraordinarios	84,09	–11,81	–29,96	9,80	–220,12	–2.346,6%
Resultados netos	*25,74*	*–442,90*	*66,25*	*–98,22*	*–605,94*	*–516,9%*
Resultados netos después de impuestos	**25,74**	**–442,90**	**66,25**	**–98,22**	**–605,94**	**–516,9%**

Fuente: IBERIA.

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

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Madrid-Londres (2)	825,0	841,0	841,0	851,0	911,0	7,1%
Madrid-Nueva York	1.739,0	1.739,0	1.739,0	1.496,0	1.536,0	2,7%
Madrid-Lisboa	311,0	338,0	324,0	361,0	382,0	5,8%
Madrid-Las Palmas	469,0	498,0	505,0	484,0	484,0	0,0%
Madrid-Barcelona	171,0	171,0	171,0	173,0	173,0	0,0%
Madrid-Palma de Mallorca	298,0	320,0	327,0	352,0	322,0	–8,5%
Tenerife-Las Palmas (3)	56,0	60,0	60,0	61,0	62,0	1,6%

(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 en ida 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 flexible (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 1.5.20. Indicadores de actividad de Vueling

Vueling	2010	2011	2012	12/11
Pasajeros transportados (miles)	11.036	12.316	14.795	20,1%
Asientos ofertados (miles)	15.194	16.518	19.354	17,2%
Asientos-km ofertados (millones)	13.569	14.314	17.622	23,1%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	9.932	10.820	13.693	26,6%
Ocupación (%)	73,2	75,6	77,7	2,1 pp

pp: Punto porcentual.
Fuente: Vueling Airlines, S. A.

Tabla 1.5.21. Cuenta de resultados de Vueling (millones de euros)

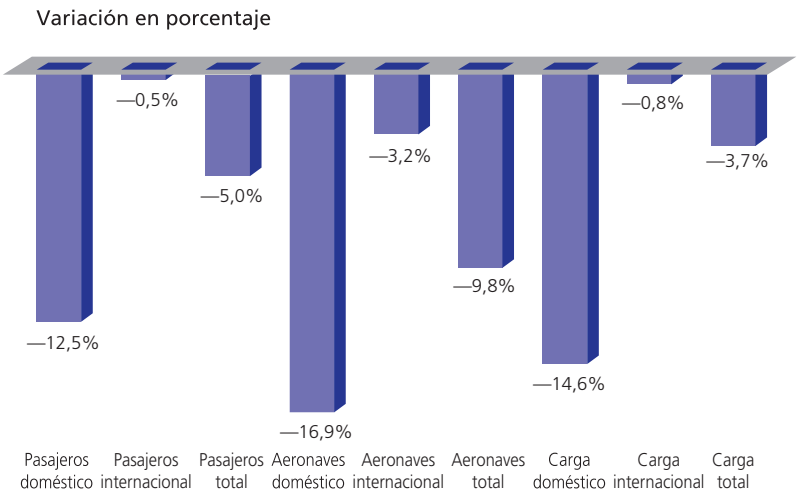
Vueling	2010	2011	2012	12/11
Ingresos	**796,5**	**863,5**	**1.102,6**	**27,7%**
Gastos	**736,4**	**852,0**	**1.069,4**	**25,5%**
Combustible	184,0	253,5	340,0	34,1%
Otros gastos	552,4	598,5	729,3	21,9%
Resultados antes de impuestos (EBIT)	60,1	11,4	33,2	191,2%
Resultados netos	46,0	10,4	28,3	172,1%

Fuente: Vueling Airlines, S. A.

Gráfico 1.5.1. Tráfico de los aeropuertos españoles. Año 2012

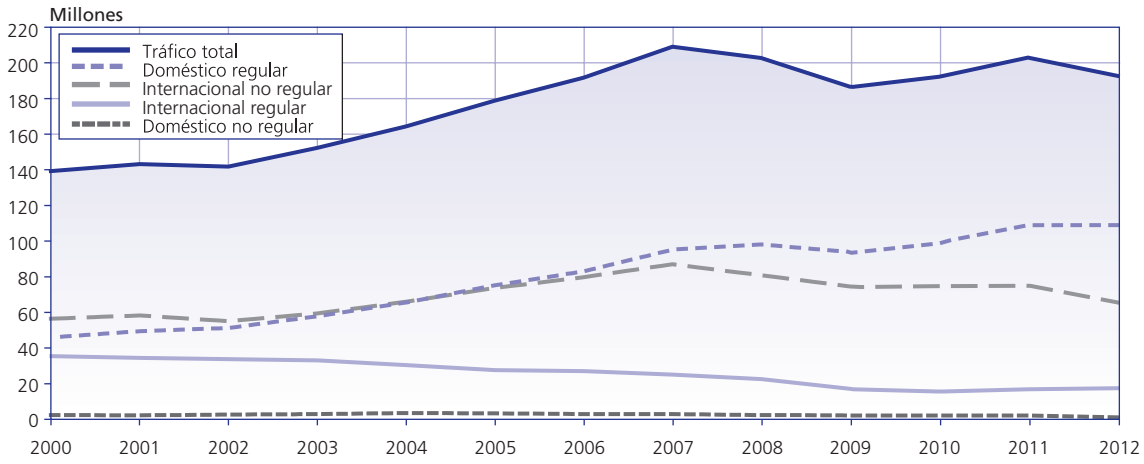
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles (2012/2011)



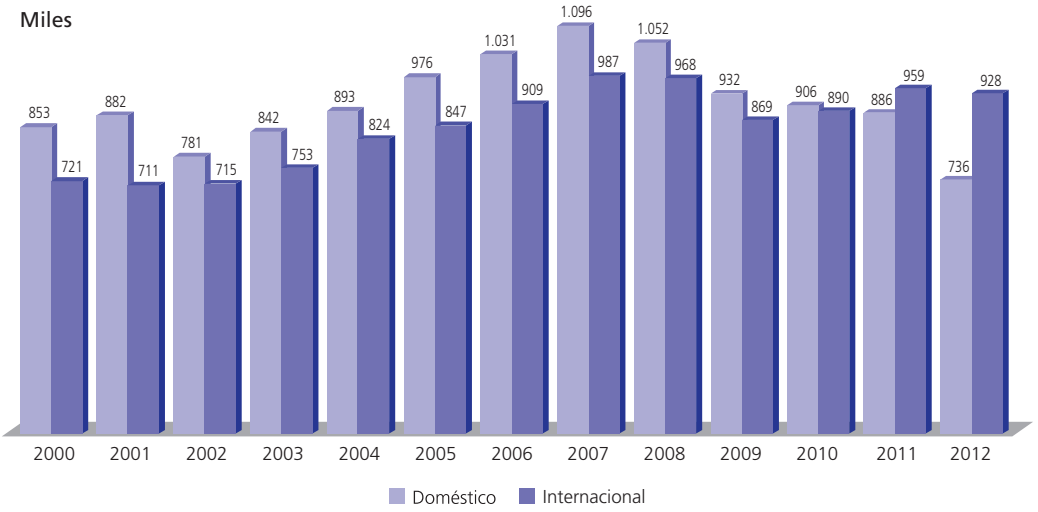
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles



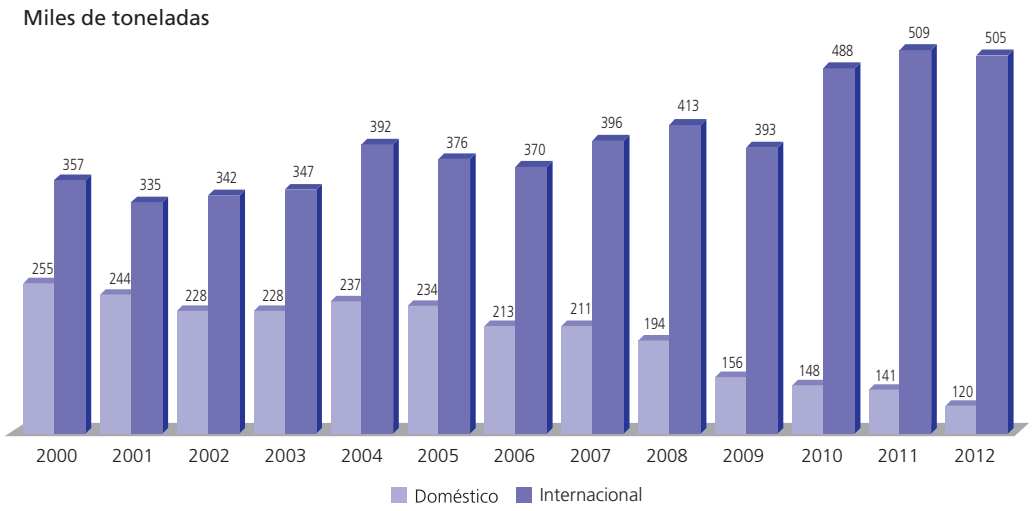
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

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



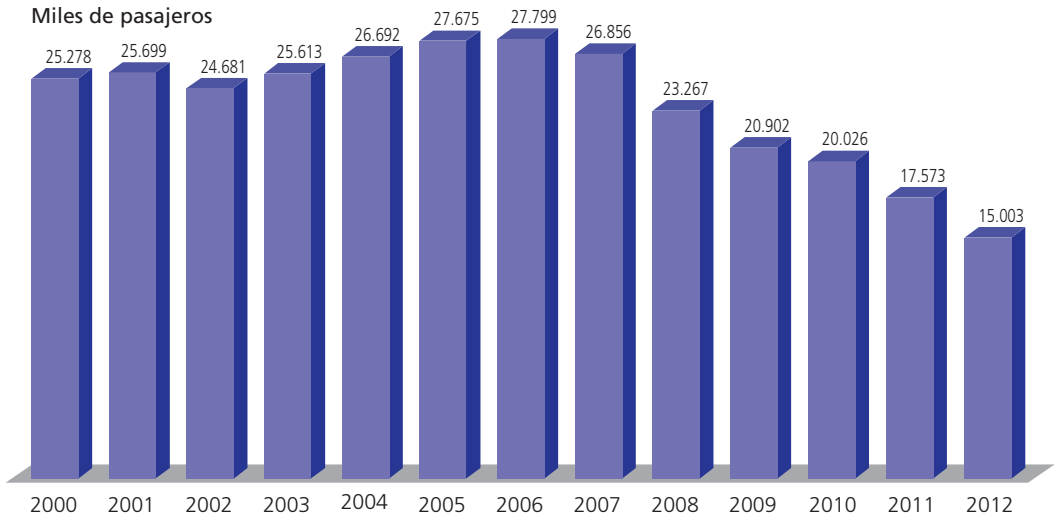
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

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



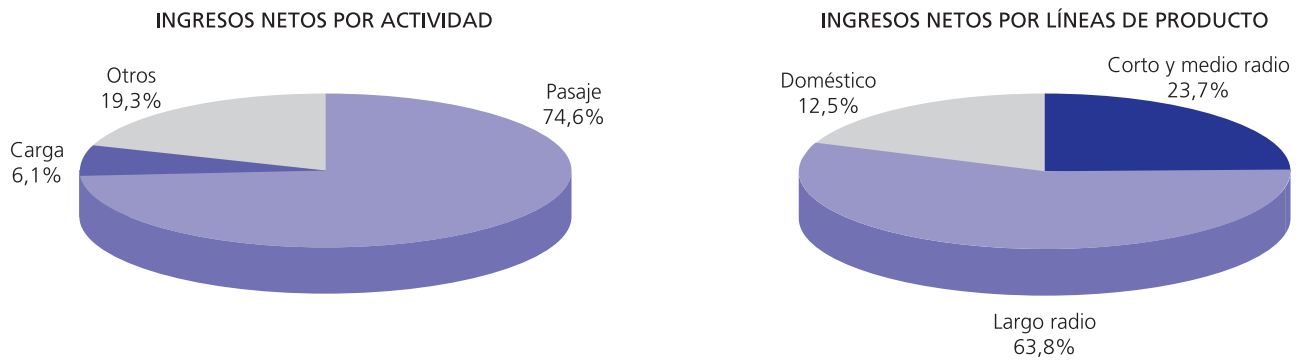
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros



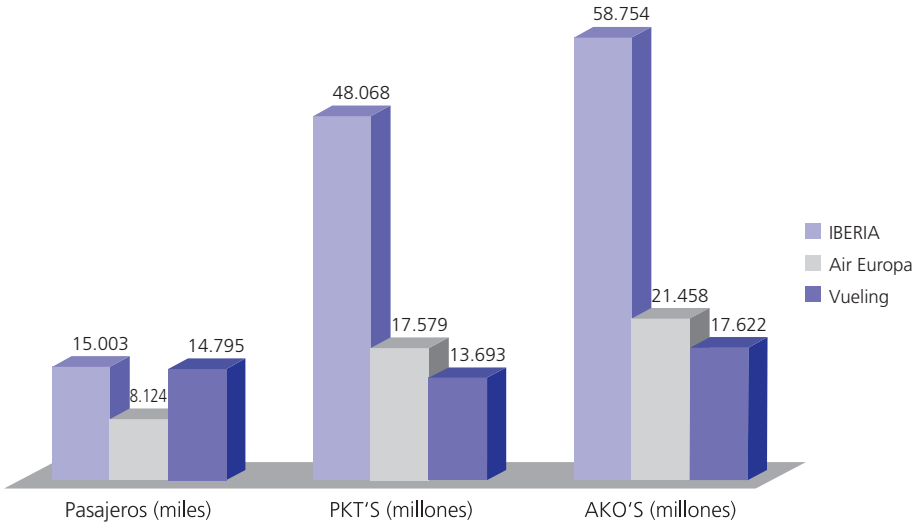
Fuente: Grupo IBERIA.

Gráfico 1.5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos. Año 2012



Fuente: Grupo IBERIA.

Gráfico 1.5.8. Parámetros de las compañías aéreas (año 2012)



Fuente: Grupo IBERIA, Air Europa y Vueling.

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 91,45% de los viajeros-kilómetro y el 83,88% 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 2012 se registraron, en nuestro país, 83.115 accidentes de tráfico con víctimas, resultando un total de 117.793 víctimas, de las cuales 1.903 resultaron muertas, 157 menos que en 2011. 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 y transformada y ampliada en el actual Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, cuya organización y funcionamiento viene regulado en el Real Decreto 317/2003 de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial (*BOE,* n.º 80, de 3 de abril de 2003). Una de las funciones más importantes del Consejo es la elaboración de los planes de Seguridad Vial

Los primeros planes de seguridad vial en España se elaboraron a principios de los años ochenta. El primer plan de seguridad vial se aprobó por Acuerdo de Consejo de Ministros en el año 1979 y contenía todas las actuaciones a realizar en el año 1980. Su estructura derivaba de los planes integrales de seguridad vial diseñados y propuestos por la OCDE.

Durante los siguientes años, unas veces con duración anual y otras por periodos más largos, se fueron elaborando Planes Nacionales de Seguridad Vial, que contaban con el concurso de los sectores implicados de las Administración y de la sociedad.

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.

El avance en la mejora de la seguridad vial de las carreteras españolas ha significado reducir en más de un 53% el número de personas fallecidas entre los años 2000 y 2009, periodo en el cual España se alineó con la Estrategia de seguridad vial Europea

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.

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 meca-

nismo de coordinación dinámico y eficaz basado en el compromiso de los agentes implicados que constituye un reto fundamental en esta nueva Estrategia.

La reducción de los accidentes de tráfico es uno de los objetivos que está consiguiendo la Comisión Europea mediante el programa europeo de seguridad vial. Según los últimos datos, en el año 2012 se redujeron un 9% en todos los países de la UE. Aun así en 2012, 28.000 personas perdieron la vida en la carretera. Es la cifra más baja desde que se iniciaron las estadísticas para atajar este problema.

España ocupa el sexto lugar en cuanto a víctimas mortales, en 2012 el número ha descendido un 9% situándose en la media europea. La Comisión considera que para cumplir el objetivo marcado para 2020 la caída media anual debe situarse en un 7%. Junto con Dinamarca, Irlanda, Malta, Holanda, Reino Unido y Suecia, España es uno de los países con una mayor disminución de accidentes mortales. Siguiendo las pautas marcadas por la Comisión Europea de promover planes nacionales de aplicación de la normativa europea, el gobierno español realiza periódicamente campañas de prevención y sensibilización que han permitido que el número de accidentes mortales sea menor.

En noviembre de 2003 se aprobó por el Consejo de Ministros el nuevo Reglamento General de Circulación que incide en una serie de medidas coercitivas para lograr una circulación más segura, como la prohibición del uso de móviles, el uso obligatorio del chaleco reflectante, medidas para la circulación de ciclistas, pérdida definitiva del permiso de conducir por tres faltas muy graves, cursos de reciclaje.

Este Reglamento General de Circulación, fue modificado, así como otras normas en materia de tráfico, por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. La regulación del carné de conducir por puntos, que entró en vigor en julio de 2006, y la modificación al alza de la calificación de determinadas infracciones y sus correspondientes sanciones, contribuye a la reeducación y asunción de actitudes de respeto al derecho de la seguridad vial por parte de los conductores, y por lo tanto, a una disminución de la accidentalidad.

A esto se suma la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica el Código Penal en materia de seguridad vial, definiéndose con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y los relacionados con la seguridad vial. En el año 2009 se ha publicado el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo (*BOE,* 8/6/2009) por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

Con fecha, 24 de noviembre de 2009, se publicó en el BOE la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

El objetivo principal de esta reforma de la Ley es mejorar la seguridad en las carreteras, evitando la impunidad de aquellos conductores que constantemente incumplen las normas.

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.

Con fecha 13 de abril de 2012, el Consejo de Ministros aprobó la implantación de sistemas inteligentes de transporte en el sector del transporte por carretera, a través de un Real Decreto que incorpora una Directiva comunitaria de 2010 sobre sistemas inteligentes de transporte al ordenamiento jurídico español.

Esta Directiva contribuirá a mejorar el nivel de la seguridad vial en toda clase de vías públicas de nuestro país.

La citada Directiva comunitaria de la Unión Europea fija cuatro ámbitos prioritarios y seis acciones prioritarias sobre los que se centrarán los esfuerzos de normalización y coordinación en toda la Unión. Van desde el suministro de información sobre tráfico en tiempo real, pasando por determinar cuál es el mínimo de información que en todo caso será gratuita para el usuario, hasta la implantación del sistema de llamada de emergencia denominado «e-call».

Este último puede ser el ejemplo más relevante por su repercusión directa en todos los ciudadanos. En los próximos años, en principio a partir de 2015, todos los vehículos que se comercialicen en el territorio de la Unión Europea incorporarán de fábrica este sistema, en virtud del cual, si se produjera un accidente, un sensor incorporado, por ejemplo, al desplegarse el air-bag, activará un mecanismo que a través de la telefonía móvil enviará, automáticamente y sin intervención humana, los datos del vehículo y su ubicación geográfica al Centro de Emergencias 112. Se activarán, así, de forma inmediata los servicios de asistencia sanitaria, policía, bomberos, etcétera, de modo que los posibles heridos sean atendidos rápidamente. Hay que recordar que la probabilidad de supervivencia de los heridos graves disminuye enormemente cuando transcurren más de veinte minutos entre el accidente y la atención médica.

Con ello se conseguirá mejorar la seguridad vial en toda clase de vías públicas. Además, al actuar con mayor prontitud se podrán adoptar medidas para reducir la duración y la longitud de las retenciones que sufren el resto de los usuarios, con el consiguiente ahorro de tiempo que también supone ahorrar dinero. Y, por último, al disminuir el número de vehículos afectados por el atasco y la duración de éste, se evita el incremento de emisiones contaminantes añadidas generadas por aquellos.

Durante los años 2008 a 2011 descienden tanto el número de accidentes como el número de víctimas en el transporte por carretera con respecto al año anterior. Sin

embargo, en el año 2012 se produce un ascenso del 0,1% respecto del año 2011, tanto en el número de accidentes como en el número de víctimas.

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 2000-2012. 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 ha descendido respecto del año anterior durante los años 2008 a 2012. Éstos, en 2012, ascendieron a 35.425, lo que supone un descenso del 1,3% respecto del año anterior. En cuanto al número de accidentes en vía urbana, se produce un descenso respecto al año precedente, durante los años 2009 y 2010. Tanto en 2011 como en 2012 crece el número de accidentes en estas vías. En concreto, el número de accidentes en 2012 alcanza la cifra de 47.690, un 1,1% superior a la cifra de 2011.

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 2012 han aumentado tanto el valor total de accidentes como el de víctimas que, en ambos casos, se ha incrementado en un 0,1% 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 57,4% de los accidentes y el 53% de las víctimas, frente a la mayor gravedad de los accidentes en carreteras interurbanas, donde tiene lugar el 76% de las víctimas mortales. Durante los años 2008 a 2010, tanto los accidentes como las víctimar mortales, descendieron en las carretaras urbanas. La situación en 2011 refleja un ascenso en el número de accidentes y un descenso en el número de muertos respecto del año anterior. En el año 2012 aumentan tanto el número de accidentes (1,1%) como el número de muertos (0,9%) respecto de 2011.

En lo que se refiere a la zona interurbana, los datos del año 2012 reflejan un descenso del 1,3% en el número de accidentes y del 1,2% en el número de víctimas con respecto del año anterior. La gravedad de los accidentes en este tipo de vías también ha experimentado resultados positivos en el año 2012, de tal forma que el número de accidentes mortales descendió un 12,4% y el de víctimas mortales, un 10%.

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 2012 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 55,1% de los accidentes con víctimas, en los que se producen el 36,6% de los fallecidos, el 42,4% de los heridos graves y un 62,2% 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 34,8% de víctimas mortales, el 25% de heridos graves y el 18,2% 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 1.308 en zona urbana, con un valor medio de 1.417. En carretera, durante el año 2009, se produce un pequeño ascenso del 0,2% respecto del año precedente, sin embargo, a partir del año 2010, el número de víctimas tiende a disminuir hasta el año 2011. En 2012 el número de víctimas por cada mil accidentes con víctimas en carretera no experimenta variación alguna respecto del año anterior. En zona urbana, durante el año 2009, se produce un aumento del 1,2%. En 2010 y 2011 se origina un descenso respecto del año precedente y en 2012 crecen un 0,2%.
- Por cada 1.000 accidentes con víctimas, los muertos, en 2012, son 41 en carretera y 10 en zona urbana, con un valor medio de 23. Estos índices han descendido un 7,7% respecto al año anterior.
- En 2012, los muertos por cada 1.000 víctimas ascienden a 26 en carretera y 7 en zona urbana, con un valor medio de 16, inferior en 7,7% al de 2011.

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 2012 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 2012 se ha registrado un ascenso del 25% en el número total de accidentes, también ha ascendido el número de víctimas, 27 frente a las 18 del pasado año. En los servicios de vía ancha se ha experimentado un ascenso del 20% en el número de accidentes respecto del año anterior, mientras que en los servicios de vía estrecha el ascenso ha sido del 29,4%. El número de víctimas también ha aumentado 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 2012 se han debido fundamentalmente al fallo del material motor, móvil y fijo y en menor proporción a la imprudencia de extraños o viajeros, 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 555 en vía ancha y de 773 en vía estrecha, lo cual supone un importante ascenso respecto al año 2011. El número de muertos por cada 1.000 accidentes con víctimas es de 222 en vía ancha y de 409 en vía estrecha.
- El número de muertos por cada 1.000 víctimas ha disminuido en vía ancha, mientras que en vía estrecha ha aumentado respecto al año anterior.
- Las estadísticas nos indican que tanto en vía ancha como en vía estrecha han aumentado el número de víctimas por cada mil accidentes con víctimas, sin embargo, en lo que se refiere al número de muertos por cada mil accidentes con víctimas se observa un aumento en vía estrecha y un descenso en vía ancha respecto del año anterior. Es importante recordar que debido al bajo número de accidentes que se producen en ese modo de transporte, las variaciones interanuales se ven muy afectadas por la concurrencia de accidentes de importancia a lo largo de un año.

1.6.3. La seguridad en el transporte marítimo

El interés de la Administración española por la seguridad del transporte marítimo ha sido creciente en los últimos años. En 1989, comenzó el Primer Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la Contaminación y se organizó un Sistema de Salvamento Marítimo, que hasta 1993 resolvió las emergencias que se presentaron. En 1994 se inicia el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino para el periodo 1994-1997; y en 1998 se aprobó el Plan de Salvamento Marítimo para el periodo 1998-2001.

El 12 de julio de 2002, fue aprobado por Consejo de Ministros el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y la Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino 2002-2005, que partiendo de la experiencia adquirida durante el periodo de vigencia del anterior Plan (1998-2001), pretendía una mayor coordinación y desarrollo de los medios utilizados, mejorando y potenciando las estructuras, procedimientos y medios existentes, para seguir desarrollando la política en materia de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino.

El Plan de 12 de julio de 2002 se destinó a cubrir los siguientes objetivos básicos: coordinar la actuación de los distintos elementos capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación en la mar, pertenecientes a las distintas Administraciones, así como a Instituciones Públicas y Privadas; implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de las costas españolas mediante el establecimiento de centros coordinadores regionales y locales; y, potenciar las estructuras, procedimientos y medios existentes, así como formar al personal especializado en la dirección de operaciones, para impulsar la política de salvamento y lucha contra la contaminación en ese medio. Los mismos objetivos tenía el nuevo Plan para el cuatrienio 2006/2009, aprobado por el Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006.

El 20 de agosto de 2010 el Consejo de Ministros aprobó el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino 2010-2018. El plan, diseñado en consonancia con los objetivos de la política marítima de la UE, cuenta con una dotación de 1.690,5 millones de euros, revisable en 2013 en función de las necesidades operativas del momento. El nuevo Plan 2010-2018, que se centra en reforzar la prevención y afianzar el sistema de salvamento existente, persigue los siguientes objetivos:

- Se potencia el ejercicio de la acción penal contra los causantes de hechos contaminantes.
- Afianza el desarrollo de un sólido sistema de respuesta ante las emergencias.
- Crea un nuevo marco de relación institucional basado en la concertación y cooperación a nivel internacional, nacional y autonómico.
- Establecimiento definitivo de los principios fundamentales que han de regir la investigación de accidentes.

El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, ha aprobado 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 disminuido en un 10,5%, registrándose un descenso del 43,8% en el número total de afectados y un ascenso del 6% en relación a los rescatados en accidentes marítimos. Los accidentes que mas disminuyeron fueron los ocurridos en buques pesqueros que lo hicieron en un 38% respecto a 2011. También descendieron significativamente los accidentes en buques mercantes, que descendieron en un 28%, y en menor medida los registrados en buques embarcaciones de recreo 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 2012 se registraron dos accidentes con seis víctimas, aumentando tanto el número de accidentes como el número de victimas respecto del año 2011. Estos accidentes ocurrieron en embarcaciones de recreo.

Con respecto a los accidentes sin víctimas, se observa un importante descenso en el número de accidentes respecto del año anterior, no experimentándose variación alguna en el número de personas rescatadas. Así, en 2012 se han producido un total de 2 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 2009 a 2012. En 2012 se han registrado un total de 11 accidentes con víctimas, cifra inferior a la del año pasado, con 24 accidentes. El número de víctimas también ha disminuido pasando de 63 en 2011 a 19 en 2012. La mayor parte de los accidentes con víctimas han ocurrido en embarcaciones de recreo, con 6 accidentes y 16 víctimas.

En cuanto al número de accidentes sin víctimas, en 2012 se registra un descenso en el número de accidentes y un ascenso 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 conta-

bilizan 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 2008 hasta el año 2009, a partir de este año se experimenta un ascenso significativo, alcanzándose el pico mas alto en 2011, donde se registran 16 accidentes, 4 más que en 2010, volviendo a disminuir en 2012, donde se registran 9 accidentes. 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. En 2012 se registraron 16 víctimas, 17 menos que en 2011.

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* del 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.

Con fecha 6 de julio de 2012, el Consejo de Ministros aprobó la publicación de las medidas de seguridad aérea incluidas en el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, que afectan directamente a los pasajeros, según lo dispuesto en la normativa comunitaria

De esta forma, el Consejo de Ministros da cumplimiento a lo dispuesto en el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, en el que, siguiendo el principio de «necesidad de conocer», se instaba a las autoridades competentes a hacer públicas las medidas de seguridad aérea que tengan repercusiones directas sobre los pasajeros.

Con este acuerdo, se hacen por primera vez públicas estas normas basándose en el principio de la «necesidad de conocer» por parte del viajero.

Estas obligaciones de viaje son las relativas a la inspección del equipaje de mano, transporte de material médico especial, protección de los pasajeros, tenencia autorizada de armas, gestión de pasajeros potencialmente conflictivos, medidas de seguridad durante el vuelo, artículos prohibidos para su transporte en cabina o en bodega; y documentación necesaria para viajar.

Los pasajeros conocerán de antemano que los abrigos y chaquetas, o prendas de abrigo equivalentes, deberán ser inspeccionados como un elemento separado del equipaje de mano. En esta misma línea, el personal de seguridad podrá solicitar a los pasajeros que se quiten las prendas que lleven en la cabeza para su inspección.

Asimismo, todos aquellos pasajeros que necesiten viajar con material médico especial que pudiera catalogarse como artículo prohibido para su transporte en cabina, como agujas hipodérmicas u otro material clínico, lo podrán hacer siempre que se acredite la necesidad de su uso con las certificaciones correspondientes.

También es importante destacar que se permite el transporte de líquidos en el equipaje de mano superior a los 100 ml siempre y cuando deban de ser utilizados durante el viaje por necesidades médicas o por necesidad de dietas especiales como puede ser la comida infantil.

Tabla 1.6.1. Accidentes con víctimas en el transporte por carretera (1)

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
En carretera						
Número de accidentes	**43.831**	**40.789**	**39.174**	**35.878**	**35.425**	**–1,3%**
Mortales	1.928	1.696	1.547	1.343	1.177	–12,4%
Con heridos	41.903	39.093	37.627	34.535	34.248	–0,8%
Número de víctimas	**69.765**	**65.058**	**61.817**	**56.120**	**55.422**	**–1,2%**
Muertos (1)	2.466	2.130	1.928	1.603	1.442	–10,0%
Peatones	*236*	*201*	*193*	*158*	*144*	*–8,9%*
Conductores	*1.626*	*1.433*	*1.278*	*1.099*	*977*	*–11,1%*
Pasajeros	*604*	*496*	*457*	*346*	*321*	*–7,2%*
Heridos	67.299	62.928	59.889	54.517	53.980	–1,0%
Peatones	*1.088*	*1.046*	*1.025*	*849*	*810*	*–4,6%*
Conductores	*42.415*	*39.411*	*37.621*	*34.793*	*34.208*	*–1,7%*
Pasajeros	*23.796*	*22.471*	*21.243*	*18.875*	*18.962*	*0,5%*
En zona urbana						
Número de accidentes	**49.330**	**47.462**	**46.329**	**47.149**	**47.690**	**1,1%**
Mortales	457	421	406	340	346	1,8%
Con heridos	48.873	47.041	45.923	46.809	47.344	1,1%
Número de víctimas	**64.282**	**62.622**	**61.006**	**61.567**	**62.371**	**1,3%**
Muertos (1)	634	584	550	457	461	0,9%
Peatones	*266*	*269*	*278*	*222*	*232*	*4,5%*
Conductores	*303*	*259*	*233*	*193*	*185*	*–4,1%*
Pasajeros	*65*	*56*	*39*	*42*	*44*	*4,8%*
Heridos	63.648	62.038	60.456	61.110	61.910	1,3%
Peatones	*9.556*	*9.371*	*9.427*	*10.016*	*9.965*	*–0,5%*
Conductores	*40.043*	*38.582*	*37.505*	*37.617*	*38.231*	*1,6%*
Pasajeros	*14.049*	*14.085*	*13.524*	*13.477*	*13.714*	*1,8%*
Totales						
Número de accidentes	**93.161**	**88.251**	**85.503**	**83.027**	**83.115**	**0,1%**
Número de víctimas	**134.047**	**127.680**	**122.823**	**117.687**	**117.793**	**0,1%**

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

Tabla 1.6.2. Tipos de accidentes y su distribución por vías (año 2012) (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	45.766	531	697	4.431	65.601	16.476	460	591	2.572	26.488	29.290	71	106	1.859	39.113
Colisión vehículo–obstáculo en calzada	2.518	29	36	267	2.926	724	16	20	105	879	1.794	13	16	162	2.047
Atropello de personas	10.028	284	355	1.840	9.183	741	117	132	277	448	9.287	167	223	1.563	8.735
Atropello de animales	498	3	4	52	601	464	3	4	47	570	34	0	0	5	31
Vuelco en calzada	2.951	39	47	461	2.882	1.424	24	30	285	1.364	1.527	15	17	176	1.518
Salida de calzada (izquierda)	5.318	245	290	1.021	6.139	4.847	220	261	934	5.632	471	25	29	87	507
Salida de calzada (derecha)	11.118	309	373	1.614	13.041	9.212	277	333	1.444	10.891	1.906	32	40	170	2.150
Otro tipo de accidente	4.918	83	101	758	5.073	1.537	60	71	380	1.664	3.381	23	30	378	3.409
Total	**83.115**	**1.523**	**1.903**	**10.444**	**105.446**	**35.425**	**1.177**	**1.442**	**6.044**	**47.936**	**47.690**	**346**	**461**	**4.400**	**57.510**

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

Tabla 1.6.3. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera (1)

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Víctimas por 1.000 accidentes con víctimas						
En carretera	1.592	1.595	1.578	1.564	1.564	0,0%
En zona urbana	1.303	1.319	1.317	1.306	1.308	0,2%
Valor medio total	**1.439**	**1.447**	**1.436**	**1.417**	**1.417**	**0,0%**
Muertos por 1.000 accidentes con víctimas						
En carretera	56	52	49	45	41	–8,9%
En zona urbana	13	12	12	10	10	–0,3%
Valor medio total	**33**	**31**	**29**	**25**	**23**	**–7,7%**
Muertos por 1.000 víctimas						
En carretera	35	33	31	29	26	–8,9%
En zona urbana	10	9	9	7	7	–0,4%
Valor medio total	**23**	**21**	**20**	**18**	**16**	**–7,7%**

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

Tabla 1.6.4. Accidentes de circulación en el transporte ferroviario

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012
A. Vía Ancha					
Número de accidentes	29	19	17	15	18
Número de víctimas	13	10	15	7	10
Muertos	*10*	*5*	*8*	*4*	*4*
Heridos	*3*	*5*	*7*	*3*	*6*
Imputables a RENFE Operadora					
Número de accidentes	15	8	6	11	10
Número de víctimas	2	0	2	0	1
Muertos	*1*	*0*	*2*	*0*	*0*
Heridos	*1*	*0*	*0*	*0*	*1*
No imputables a RENFE Operadora					
Número de accidentes	14	11	9	4	8
Número de víctimas	11	10	13	7	9
Muertos	*9*	*5*	*6*	*4*	*4*
Heridos	*2*	*5*	*7*	*3*	*5*
B. Vía Estrecha					
Número de accidentes	20	23	27	17	22
Número de víctimas	10	22	47	11	17
Muertos	*2*	*11*	*16*	*4*	*9*
Heridos	*8*	*11*	*31*	*7*	*8*
C. Total (A + B)					
Número de accidentes	**49**	**42**	**44**	**32**	**40**
Número de víctimas	**23**	**32**	**62**	**18**	**27**
Muertos	*12*	*16*	*24*	*8*	*13*
Heridos	*11*	*16*	*38*	*10*	*14*

Fuente: ADIF y otros, FEVE (datos facilitados por ADIF) y C. A. de Cataluña, C. A. del País Vasco, C. A. de Valencia y C. A. de las Illes Balears.

Tabla 1.6.5. La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario

Causas de los accidentes	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Vía Ancha (total accidentes)	**29**	**19**	**17**	**15**	**18**	**20,0%**
Fallo humano	3	1	4	4	2	–50,0%
Fallo del material (motor, móvil y fijo)	12	7	4	7	8	14,3%
Imprudencia de extraños o de viajeros	12	10	7	4	6	50,0%
Atentados	0	0	0	0	1	—
Otras causas	2	1	2	0	1	—
Vía Estrecha (total accidentes)	**20**	**23**	**27**	**17**	**22**	**29,4%**
Fallo humano	5	5	4	3	2	–33,3%
Fallo del material (motor, móvil y fijo)	3	2	0	5	2	–60,0%
Ajenas	11	15	20	9	16	77,8%
Desconocidas	1	1	3	0	2	—
Total accidentes	**49**	**42**	**44**	**32**	**40**	**25,00%**

Fuente: ADIF y otros, FEVE (datos facilitados por ADIF) y la C.A. de Cataluña, C.A. del País Vasco, C.A. de Valencia y C.A. de las Illes Balears.

Tabla 1.6.6. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte ferroviario

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012
Víctimas por 1.000 accidentes con víctimas					
Vía ancha	448	526	882	467	555
Vía estrecha	500	957	1.741	647	773
Valor medio total	**469**	**761**	**1.409**	**562**	**675**
Muertos por 1.000 accidentes con víctimas					
Vía ancha	345	263	471	267	222
Vía estrecha	100	478	593	235	409
Valor medio total	**245**	**381**	**545**	**250**	**325**
Muertos por 1.000 víctimas					
Vía ancha	769	500	533	571	400
Vía estrecha	200	500	340	364	529
Valor medio total	**522**	**500**	**387**	**444**	**481**

Fuente: ADIF y otros, FEVE (datos facilitados por ADIF) y los Ferrocarriles de la C.A. de Cataluña, C.A. del País Vasco, C.A. de Valencia y C.A. de las Illes Balears.

Tabla 1.6.7. Resumen de accidentes marítimos

Concepto	2009	2010	2011	2012	12/11
Total accidentes	**393**	**370**	**455**	**407**	**–10,5%**
Buques pesqueros	66	50	66	41	–37,9%
Buques mercantes	20	23	25	18	–28,0%
Embarcaciones de recreo	282	271	334	318	–4,8%
Otros	25	26	30	30	0,0%
Total afectados	**52**	**49**	**89**	**50**	**–43,8%**
Muertos	17	12	22	10	–54,5%
Desaparecidos	11	17	30	11	–63,3%
Heridos	24	20	37	29	–21,6%
Total rescatados	**298**	**279**	**282**	**299**	**6,0%**
Heridos	24	20	37	29	–21,6%
Ilesos	274	259	245	270	10,2%

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

Tabla 1.6.8. Número de buques averiados (a la deriva). Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo (*)

Tipos de accidente	2009 (2)		2010 (2)		2011 (2)		2012 (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)
				Con víctimas				
Buque a la deriva	**2**	**6**	**3**	**8**	**1**	**1**	**2**	**6**
Buques mercantes								
Buques pesqueros								
Embarcaciones de recreo	2	6	3	8	1	1	2	6
Tipos de accidente	**Número de accidentes**	**Personas rescatadas**	**Número de accidentes**	**Personas rescatadas**	**Número de accidentes**	**Personas rescatadas**	**Número de accidentes**	**Personas rescatadas**
				Sin víctimas				
Buque a la deriva	**1.666**	**1**	**1.670**	**5**	**1.879**	**1**	**2**	**1**
Buques mercantes	122	0	154	0	200	0	120	0
Buques pesqueros	289	0	254	0	261	0	254	0
Embarcaciones de recreo	1.160	1	1.169	5	1.331	1	1	1
Otros tipos	**95**	**0**	**93**	**0**	**87**	**0**	**80**	**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: 252 en 2009, 151 en 2010, 129 en 2011 y 58 en 2012.
Fuente: SASEMAR. Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.6.9. Número de buques accidentados. Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo (*)

Tipos de accidente	2009 (1)		2010 (1)		2011 (1)		2012 (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**	**1**	**2**	**0**	**0**
Buques mercantes					1	2		
Buques pesqueros								
Embarcaciones de recreo								
Otros								
Incendio	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Buques mercantes	1	1						
Buques pesqueros								
Embarcaciones de recreo								
Otros								
Varada	**2**	**9**	**2**	**2**	**0**	**0**	**2**	**2**
Buques mercantes	1	8						
Buques pesqueros	1	1						
Embarcaciones de recreo			2	2			2	2
Otros								
Vía de agua	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Buques mercantes	1	1						
Buques pesqueros								
Embarcaciones de recreo								
Otros								
Hundimiento	**3**	**3**	**4**	**7**	**2**	**8**	**2**	**2**
Buques mercantes					1	2	0	0
Buques pesqueros	2	2	1	3	1	6	1	1
Embarcaciones de recreo	1	1	2	2			1	1
Otros			1	2			0	0
Otros tipos	**10**	**17**	**12**	**22**	**21**	**53**	**7**	**15**
Buques mercantes	0	0	1	2	0	0	0	0
Buques pesqueros	2	2	3	5	3	22	3	0
Embarcaciones de recreo	8	15	7	12	16	28	3	13
Otros	0	0	1	3	2	3	1	2
Totales	**17**	**31**	**18**	**31**	**24**	**63**	**11**	**19**
Buques mercantes	*3*	*10*	*1*	*2*	*2*	*4*	*0*	*0*
Buques pesqueros	*5*	*5*	*4*	*8*	*4*	*28*	*4*	*1*
Embarcaciones de recreo	*9*	*16*	*11*	*16*	*16*	*28*	*6*	*16*
Otros	*0*	*0*	*2*	*5*	*2*	*3*	*1*	*2*

Tipos de accidente	Número de accidentes	Personas rescatadas	Número de accidentes	Personas rescatadas	Número de accidentes	Personas rescatadas	Número de accidentes	Personas rescatadas
				Sin víctimas				
Accidentes	**376**	**21**	**352**	**13**	**431**	**26**	**396**	**42**
Buques mercantes	17	5	22	0	23	1	18	1
Buques pesqueros	61	2	46	0	61	5	40	2
Embarcaciones de recreo	273	14	260	11	318	13	310	36
Otros	25	0	24	2	29	7	28	3

(*) 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: 274 en 2009, 259 en 2010, 245 en 2011 y 267 en 2012.
(2) Es el total de muertos, desaparecidos y heridos.
Fuente: SASEMAR. Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.6.10. Accidentes con víctimas mortales en el transporte aéreo (1) (2)

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012
Número de accidentes	5	4	12	16	9
Número de víctimas	185	9	31	33	16
Muertos	163	6	27	32	16
Heridos	22	3	4	1	0

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

Concepto	2008		2009		2010		2011		2012	
	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.
Número de accidentes con víctimas mortales	1		0	0	2	1	0	0	NA	NA
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 (indíquese 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	2008				2009				2010				2011				2012			
	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	NAC.	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	1	NA	NA	NA
Número de muertos	2																2			
Pasajeros	1																0			
Miembros de la tripulación	1																2			
Que no estaban a bordo	0																0			
Número de personas con lesiones graves	4																0			
Pasajeros	4																0			
Miembros de la tripulación	0																0			
Que no estaban a bordo	0																0			
Número de personas a bordo	11																2			
Pasajeros	10																0			
Miembros de la tripulación	1																2			

(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	2008				2009				2010				2011				2012			
	De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg	
	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.
Número de accidentes con víctimas mortales	1	NA	NA	NA	NA	NA	3	NA	2	NA		1	5	0	3	0	1	NA	2	NA
Número de muertos	2						4		1			2	13	0	6	0	1		4	
Pasajeros	0						0		0			1	6	0	1	0	0		1	
Miembros de la tripulación	2						4		1			1	7	0	5	0	1		3	
Que no estaban a bordo	0						0		0			0	0	0	0	0	0		0	
Número de personas con lesiones graves	0						3		1			1	1	0	0	0	0		0	
Pasajeros	0						0		0			1	1	0	0	0	0		0	
Miembros de la tripulación	0						3		1			0	0	0	0	0	0		0	
Que no estaban a bordo	0						0		0			0	0	0	0	0	0		0	
Número de personas a bordo	2						7		2			3	14	0	6	0	0		4	
Pasajeros	0						0		0			2	7	0	1	0	0		1	
Miembros de la tripulación	2						7		2			1	7	0	5	0	1		3	

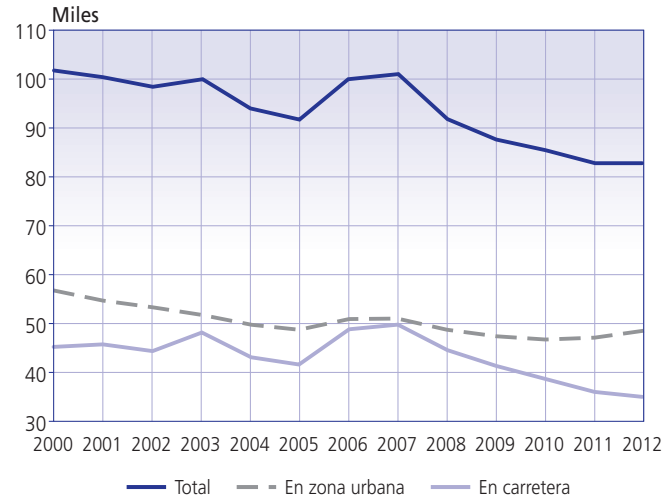
(1) MTOW: Máximo peso al despegar.
(2) Las colisiones entre aeronaves se consideran como un solo accidente desde el año 2006.
NA: No hubo accidentes con víctimas mortales.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

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	2008		2009		2010		2011		2012	
	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.
Número de accidentes con víctimas mortales	1	1	1	0	6	NA	2	6	5	NA
Número de muertos	3	2	2	0	8		2	11	9	
Pasajeros	2	0	1	0	2		0	4	4	
Miembros de la tripulación	1	2	1	0	6		2	7	5	
Que no estaban a bordo	0	0	0	0	0		0	0	0	
Número de personas con lesiones graves	0	0	0	0	1		0	0	0	
Pasajeros	0	0	0	0	1		0	0	0	
Miembros de la tripulación	0	0	0	0	0		0	0	0	
Que no estaban a bordo	0	0	0	0	0		0	0	0	
Número de personas a bordo	3	2	2	0	10		2	11	9	
Pasajeros	2	0	1	0	3		0	4	4	
Miembros de la tripulación	1	2	1	0	7		2	7	5	

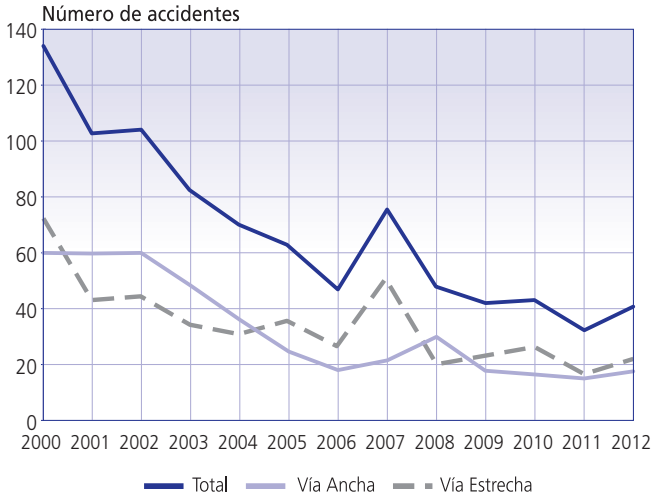
(1) MTOW: Máximo peso al despegar.
(2) Las colisiones entre aeronaves se consideran como un sólo accidente desde el año 2006.
NA: No hubo accidentes con víctimas mortales.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.6.1. Transporte por carretera. Accidentes con víctimas



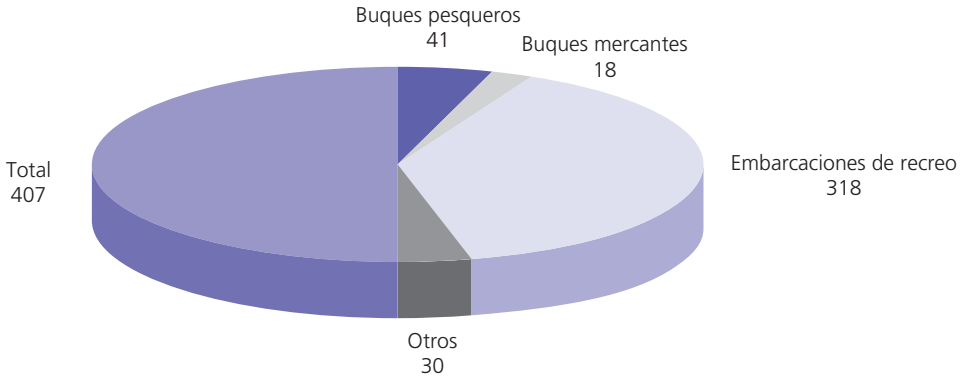
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Gráfico 1.6.2. Transporte por ferrocarril. Accidentes de circulación



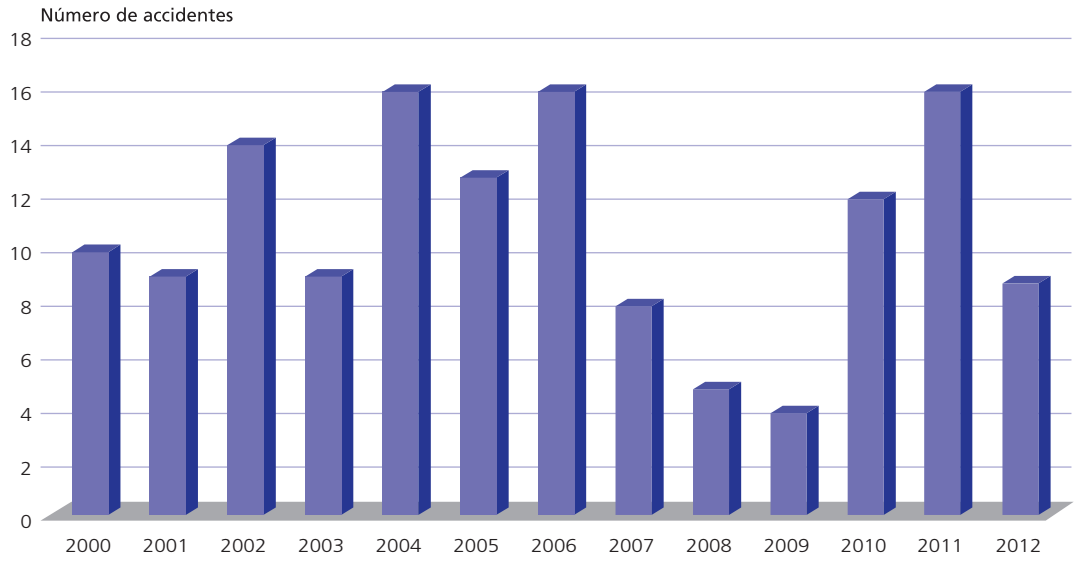
Fuente: ADIF y otros, FEVE (datos facilitados por ADIF) y C.A. de Cataluña, C.A. del País Vasco, C.A. de Valencia y C.A. de las Illes Balears.

Gráfico 1.6.3. Número de accidentes marítimos (año 2012)



Fuente: SASEMAR, 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 2012. 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 2012, 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 Civil 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 miembros. 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.

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

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

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

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

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 has 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

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

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

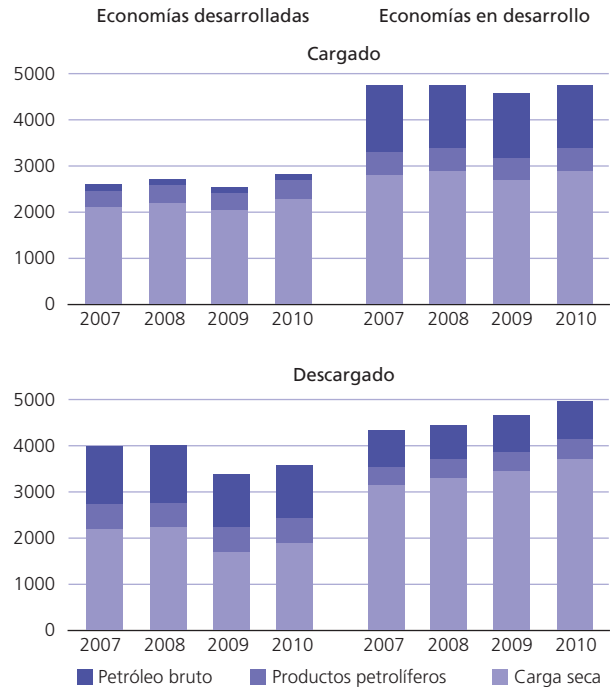
Tras la crisis económica y el desplome del comercio mundial en 2009, en 2010 la mayor parte de las regiones del mundo han emprendido la senda de la recuperación. En conjunto, el transporte global de mercancías marítimo y aéreo ha resaltado con fuerza y ha alcanzado un nuevo máximo. En cambio, el transporte 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 1. 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 TEUs[1]) 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.

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

Puerto	Total TEU (en miles) 2011	% variación 11/10	% variación 10/09	% variación 11/08 pico anterior a la crisis
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.

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

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 situando 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.

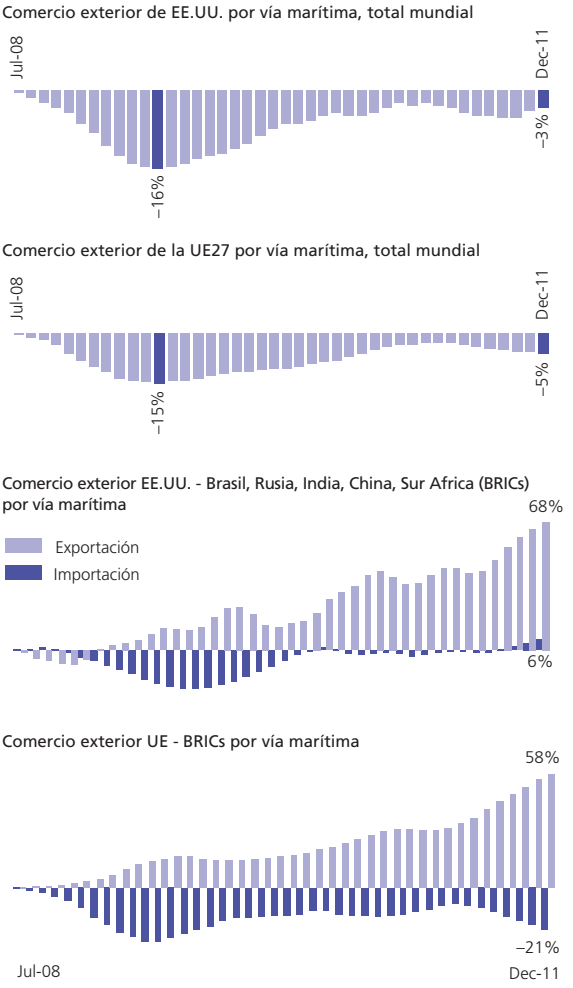
Después de dos años seguidos de crecimiento negativo, el **transporte aéreo de mercancías** se ha recuperado en 2010, y ha aumentado más de un 20% con respecto al año anterior, alcanzando un nuevo récord de 172.000 millones de toneladas-kilometro, cifra un 8% superior a la máxima anterior a la crisis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

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.

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

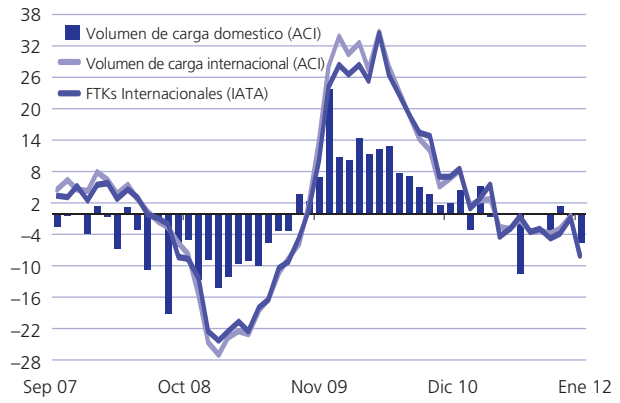
Fuente: IATA WATS 55 ed.

- **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.

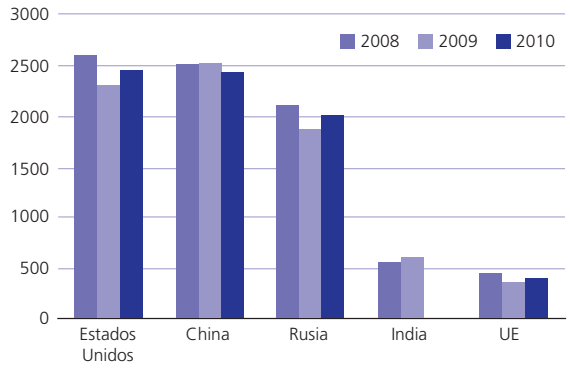
Figura 4. Evolución del tráfico aéreo Internacional y doméstico de mercancías (%variación interanual, en toneladas y tonelada kilómetro de carga) (FTK)



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)



NOTA: Los datos de 2010 de India no están disponibles.
Fuente: FIT y UIC.

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, 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).

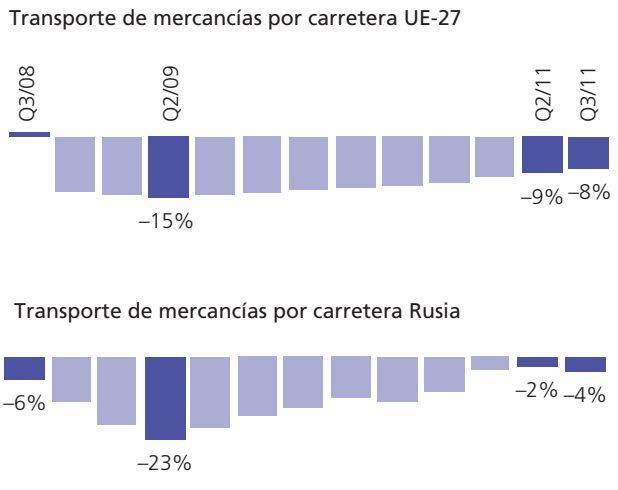
Lenta recuperación del tráfico de mercancías por carretera

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.

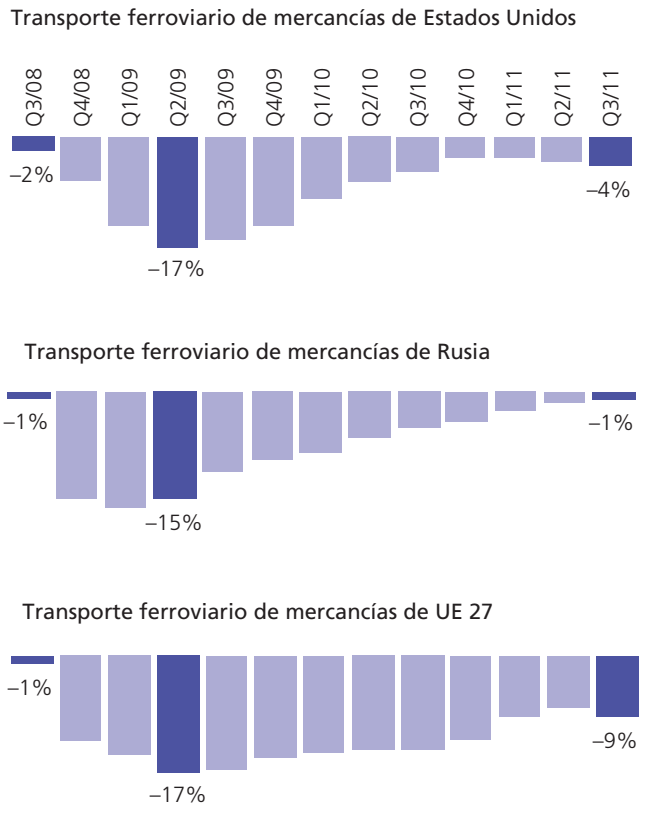
La recuperación del tráfico de mercancías por carretera ha sido más potente en Rusia. Tras la caída de las toneladas-kilómetro transportadas por carretera hasta un 23% por debajo de los niveles anteriores a la crisis, durante el primer semestre de 2011 el volumen se había recuperado prácticamente hasta 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.

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

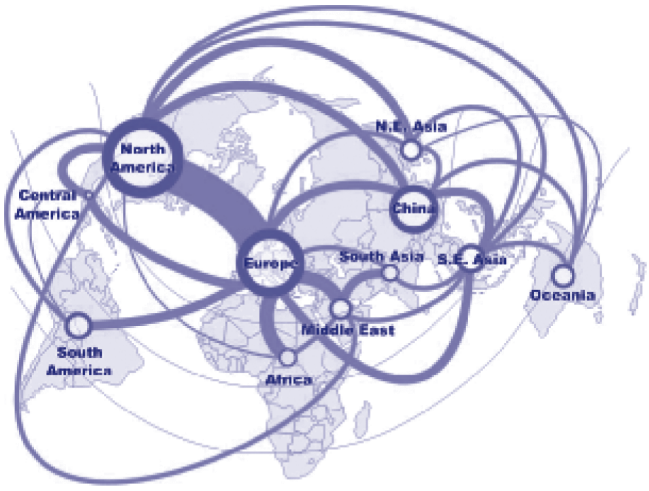
A pesar de la crisis de las cenizas volcánicas, el transporte aéreo de pasajeros en los países europeos ha crecido un 9%. En cambio, Norteamérica, y en **especial** los Estados Unidos, han tenido un año flojo, con un crecimiento próximo a cero en 2010 (WATS 55ed y OACI 2011).

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).

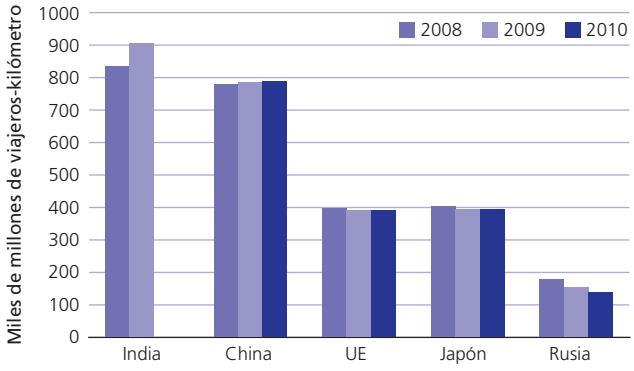
África es la única región que arroja una reducción del volumen de tráfico aéreo de pasajeros (–6%), debido principalmente a la «primavera árabe» vivida en 2011 por los países del norte de África.

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%), Polonia (–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)



Nota: Los datos de India para 2010 no están disponibles.
Fuente: FIT y UIC.

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).

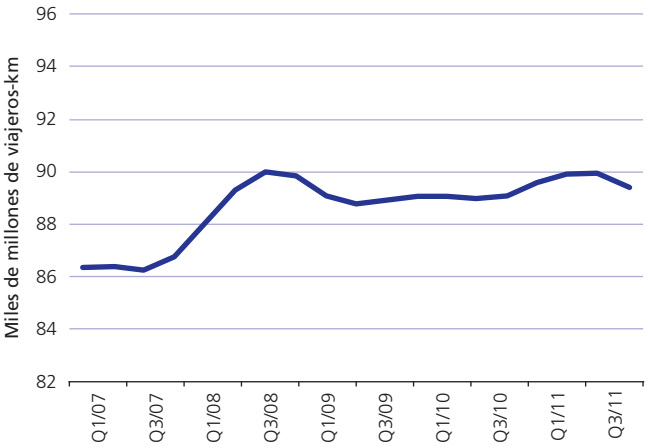
El transporte ferroviario de viajeros en el Reino Unido ha registrado un crecimiento continuo, y en el tercer trimestre de 2011 los volúmenes han alcanzado un nivel superior en un 15% a su máxima anterior a la crisis. Por el contrario, el tráfico de viajeros se ha seguido deteriorando en Italia, pues 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.

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

Aeropuerto	Código	Total Pasajeros (millones)	% variación 11/10
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.

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



Fuente: FIT. Base datos trimestrales.

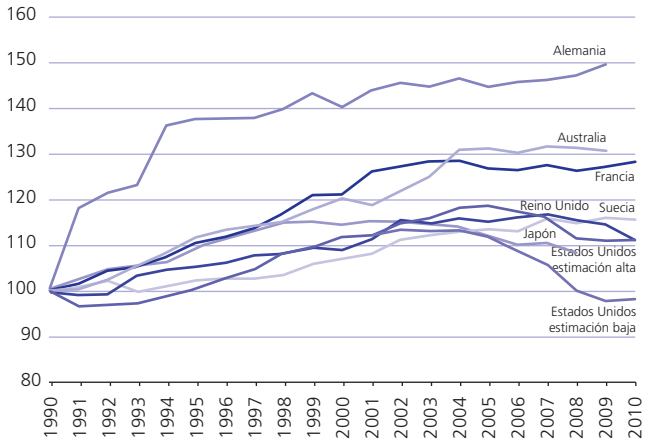
En muchos países los datos sobre los **viajeros-kilómetro recorridos en coche privado** son menos detallados y están menos actualizados. Dentro de la UE, se observa una disminución media del 1,5% en los 13 países que disponen de datos sobre 2010. Los países individuales presentan tendencias divergentes: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

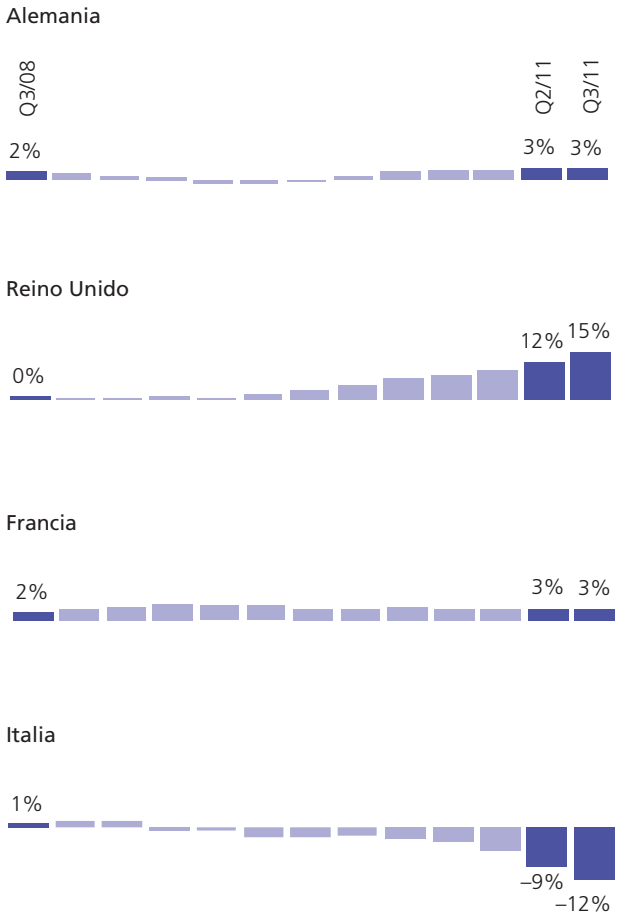


Nota: En 2009 a se ha revisado la estimación de la ocupación de los vehículos en Estados Unidos realizada por la Federal Highway Administration a la luz de los resultados de la Encuesta Nacional sobre Desplazamientos de los Hogares (NHTS) de 2009, que indican una disminución del índice de ocupación en relación con encuestas anteriores. La estimación alta aplica la ocupación de los vehículos basándose en la encuestas NHTS de 2011, y la estimación baja se basa en un declive gradual desde la tasa de 2001 hasta la tasa de 2009.
Fuente: FIT (ver tabla 2.1.2.A).

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).

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.

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 muertos 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	118	Eslovenia	7,7
Corea	11,4	Japón	7,7
Grecia	11,1	Isrrael	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
Azerbayjan	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		
Humgría	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		

(1) Datos 2009.
Fuente: FIT y base de datos IRTAD.

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 rodado, 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.A. Transporte de mercancías (miles de millones de toneladas-km)

Países	Ferrocarriles						Carreteras						Vías navegables						Oleoductos						Total mercancías					
	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 %	1970	1990	2000	2009	2010	10/09 %
Albania (ALB)	0,2	0,6	0,0	0,0	0,1	43,5	0,8	1,2	2,2	4,4	4,6	4,1	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	0,0	0,0	0,0	−66,7	0,9(4)	1,8(4)	2,2	4,5	4,7	4,4
Alemania (DEU)	70,5	103,1c	77,5	95,8	107,3	12,0	78,0	169,9	280,7	307,6	313,1	1,8	48,8	54,8	66,5	55,5	62,3	12,2	15,1	11,7	15,0	16,0	16,3	1,9	212,4	339,5c	439,7	474,9	499,0	5,1
Armenia (ARM)	n.a.	n.a.	0,4	0,7e	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	1,3	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	1,8(2)	n.a.	n.a.	–
Australia (AUS)	36,0	87,9	133,6	n.a.	n.a.	–	24,4	81,6	135,2	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	60,4	169,6	268,8	n.a.	n.a.	–
Austria (AUT)	9,9	12,7	16,6	17,8	19,8	11,6	2,9	9,0	35,1	29,1	28,7	−1,4	1,3	1,7	2,4	2,0	2,4	18,6	3,6	6,4	7,6	7,3	7,0	−4,2	17,6	29,7	61,7	56,1	57,9	3,1
Azerbajan (AZE)	24,6	37,1	5,7	7,6	8,3	8,7	3,7	3,3	3,8	11,0	11,7	6,4	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	1,0	3,4	1,4	73,2	72,9	−0,4	29,3(3)	43,7(3)	10,8(3)	91,8	92,9	1,2
Bélgica (BEL)	7,8	8,4	7,7	5,9	6,3e	5,3	13,1	32,0	51,0	36,2	35,0	−3,2	6,7	5,4	7,3	7,1	8,2e	15,9	0,3	1,0	1,6	n.a.	n.a.	–	27,9	46,9	67,6	49,2e	49,5c	0,5
Bielorrusia (BLR)	50,1	75,4	31,4	42,3e	42,6e	9,3	8,1	22,4	9,7	n.a.	n.a.	–	1,2	1,8	0,0	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–	59,4	99,6	41,2	n.a.	n.a.	–
Bosnia-Herzegovina (BIH)	3,4	4,0	0,1	1,0	0,9e	−11,6	0,8	3,1	na.	1,7	n.a.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4,2	7,1	0,1	2,7	n.a.	–
Bulgaria (BGR)	13,9	14,1	5,5	3,1	3,1	−2,6	7,0	13,8	3,1c	17,7	19,5	9,7	1,8	1,6	0,4	1,8	1,8	1,1	n.a.	0,6	0,4	0,4	0,4	−4,8	22,7(4)	30,1	9,4c	23,1	24,7	7,1
Canadá (CAN)	n.a.	n.a.	241	188,6	153,3e	−18,7	n.a.	n.a.	84,7	122,4	n.a.	–	n.a.	n.a.	20,9	16,4	n.a.	–	n.a.	n.a.	90,5	123,2	n.a.	–	n.a.	n.a.	437,1	450,6	n.a.	–
Checoslovaquia (CSK)	55,9	59,5	–	–	–	–	10,1	23,3	–	–	–	–	2,4	4,4	–	–	–	–	6,4	7,5	–	–	–	–	74,8	94,7	–	–	–	–
China (CHN)	n.a.	1062,2	1377,1	2523,9	2.451,2e	−2,9	n.a.	335,8	612,9	3718,9	n.a.	–	n.a.	345,1	666,1	1.803,3	n.a.	–	n.a.	62,7	63,6	202,2	n.a.	–	n.a.	1.805,9	2.719,7	8.248,3	n.a.	–
Croacia (HRV)	5,7	6,5	1,8	2,6	2,6	−0,9	1,3	2,9	2,8	9,4	8,8	−6,9	0,3	0,5	0,1	0,1	0,1	−3,4	n.a.	3,6	0,7	1,8	1,7	−5,2	7,3(4)	13,5	5,3	13,9	13,2	−5,5
Dinamarca (DNK)	1,9	1,8	2,0	1,7	2,2	32,0	7,8	9,4	11,0	10,0	10,6	5,7	–	–	–	–	–	–	n.a.	2,0	4,7	3,9	3,5	−10,8	9,7(4)	13,2	17,7	15,6	16,3	4,5
ERY-Macedonia (MKD)	0,6	0,8	0,5	0,5	0,5	5,6	0,8	2,2	0,8	4,0	4,2	5,0	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	n.a.	0,1	0,1	−14,6	1,4(4)	3,0(4)	1,3(4)	4,7	4,9	4,4
Eslovenia (SVN)	3,3	4,2	2,9	2,7	3,4	28,2	2,1	4,9	1,9	2,3	2,3	0,6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	5,4	9,1	4,8	4,9	5,7	15,5
España (ESP)	10,3	11,6	12,2	7,4	7,9	6,5	51,7	90,5	148,7	211,9	210,1	−0,9	–	–	–	–	–	–	1,0	4,2	7,5	8,2	8,2	−0,6	63,1	106,4	168,4	227,5	226,1	−0,6
Estados Unidos (USA)	n.a.	1.509,6	2.140,3	2.309,8	2.456,5	6,3	n.a.	1.239,2	1.741,5	1874,9	n.a.	–	227,5	426,9	441,7	357,7	n.a.	–	n.a.	852,8	842,4	829,8	n.a.	–	227,5	4.028,4	5.165,9	5.372,2	n.a.	–
Estonia (EST)	5,0	7,0	8,1	5,9	6,6	11,9	2,3	4,5	3,9	6,3	6,0	−4,8	0,0	0,0	0,0	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–	7,4	11,5	12,0	12,2	12,6	3,3
Federación Rusa (RUS)	1.672,0	2.522,9	1.373,2	1.865,3	2.011,3	7,8	116,4	299,4	152,7	180,1	199,3	10,7	163,9	213,9	71,0	52,7	54,0	2,4	242,6	1.239,8	745,0	1.122,8	1.123,0	0,0	2.194,9	4.276,0	2.341,9	3.220,9	3.387,6	5,2
Finlandia (FIN)	6,3	8,4	10,1	8,9	9,8	9,9	12,4	25,4	27,7	27,7	30,3	9,7	n.a.	0,1	0,1	0,1	0,1	23,0	–	–	–	–	–	–	18,7(3)	33,8	37,9	36,6	40,2	9,8
Francia (FRA)	67,6	49,7	55,4	32,1	30	−6,7	66,3	114,8	184,2	166,1	174,4	5,0	12,7	7,6	9,1	8,4	9,1	8,4	28,2	19,6	21,7	17,3	16,5	−4,7	174,8	191,7	270,4	223,9	230,0	2,7
Georgia (GEO)	9,8	10,8	3,9	5,4	6,2	15,0	n.a.	2,6	0,5	0,6	n.a.	–	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	1,8	n.a.	n.a.	–	9,8(4)(2)	13,4(4)	6,2	na.	n.a.	–
Grecia (GRC)	0,7	0,6	0,4	0,5	na.	–	7,0	12,5	14,3e	16,9	20,1	18,9	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7,6	13,1	14,7	17,5e	20,1e	15,3
Hungría (HUN)	19,8	16,8	8,1	7,7	8,8	14,8	5,8	15,2	12,1	35,4	33,7	−4,7	1,8	2,0	0,9c	1,8	2,4	30,7	1,0	5,3	4,0	5,3	5,6	6,9	28,4	39,3	25,2c	50,1	50,5	0,8
India (IND)	n.a.	242,7	312,4	601,0	n.a.	–	n.a.	145,0	494,0	1.005,2	1.106,5	10,1	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	57,9	n.a.	n.a.		n.a.	387,7	864,3	1609,9	n.a.	–
Irlanda (IRL)	0,5	0,6	0,5	0,1	0,1	16,5	n.a.	5,1	12,3	12,1	10,9	−9,5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,5(2)	5,7	12,8	12,1	11,0	−9,3
Islandia (ISL)	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–
Italia (ITA)	18,1	21,2	25,8	16,2e	14,4e	−11,3	n.a.	177,9	158,6	156,3	160,2e	2,5	0,4	0,1	0,2	0,1	0,1e	100,0	9,1	11,5	10,3	10,5	11,1	6,2	27,5(2)	210,7	194,9	183,1e	185,9e	1,5
Japón (JPN)	63,0	27,2	22,1	20,3	21,0	3,4	135,9	274,2	313,1	333,0	318,0	−4,5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	198,9	301,4	335,3	353,3	339,0	−4,0
Korea (KOR)	0,0	13,7	10,8	9,3	9,5e	1,9	n.a.	n.a.	na.	na.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	n.a.	13,7(2)	10,8(2)	na.	n.a.	
Letonia (LVA)	15,5	18,5	13,3	18,7	17,2	−8,3	2,8e	5,9	4,8	8,1	10,6	30,5	0,1	0,3	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	6,5	1,6	2,4	49,4	18,3(4)	24,7(4)	24,6(3)	28,4(3)	30,1(3)	6,0
Liechtenstein (LIE)	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	na.	0,3	0,3	15,5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	na.	0,3	0,3	15,5
Lituania (LTU)	13,6	19,3	8,9	11,9	13,4	13,0	3,4e	7,3	7,8	17,8	19,4	9,2	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	n.a.	n.a.	3,5	0,4	0,6	41,2	17,1(4)	26,8(4)	20,1	30,1	33,4	11,2
Luxemburgo (LUX)	0,8	0,7	0,6	0,2	n.a.	–	0,1	0,4e	0,4	0,6	0,6	−1,5	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	28,7	–	–	–	–	–	–	1,2	1,4e	1,5	1,1	0,9	−12,2
Malta (MLT)	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	
México (MEX)	22,6	36,4	48,3	69,2	78,8	13,9	42,9	108,9	194,1	211,6	220,3	4,1	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	65,5	145,3	242,4	280,8	299,1	6,5
Moldavia (MDA)	10,4	14,8	1,5	1,0	0,9	−8,8	3,2	6,3	1,0	2,7	3,2	19,1	0,1	0,3	0,0	0,0	0,0	–	–	–	–	–	–	–	13,7	21,4	2,5(3)	3,7	4,2	11,5
Montenegro (MNE)	n.a.	n.a.	n.a.	0,1	0,1	−19,8	n.a.	n.a.	na.	0,2	0,2	−6,7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	na.	0,3	0,2	−11,4
Noruega (NOR)	1,4	1,6	1,8	2,8	2,7	−2,6	3,2	8,2	13,0	16,1	17,2	6,6	–	–	–	–	–	–	n.a.	2,1	3,5	3,9	3,4	−10,7	4,6(4)	11,9	18,3	22,8	23,3	2,6
Nueva Zelanda (NZL)	n.a.	n.a.	4,1	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	13,1	16,5	17,5	5,9	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		n.a.	n.a.	17,2	n.a.	n.a.	–
Países Bajos (NLD)	3,7	3,1	4,5	4,3	5,1	18,5	12,4	22,9	31,6	33,6	36,8e	9,5	30,7	35,7	41,3	35,7e	40,3e	13,0	4,1	4,9	5,9	5,6	n.a.	–	50,9	66,5	83,2e	79,2e	82,2e	3,8
Polonia (POL)	99,3	83,5	54,0	43,4	48,7	12,1	15,8	40,3	75,0c	191,5	223,2	16,5	2,3	1,0	1,2	1,0	1,0	1,0	7,0	13,9	20,4	22,9	24,2	5,5	124,3	138,7	150,6c	258,9	297,1	14,8
Portugal (PRT)	0,8	1,6	2,2	2,2	2,3	6,4	n.a.	10,9	15,0	14,0	12,6	−10,1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,8(2)	12,5	17,1	16,1	14,9	−7,9
R.F. Checa (CZE)	–	–	17,5	12,8	13,8	7,7	–	–	39,0	45,0	51,8	15,3	–	–	0,8	0,6	0,7	5,9	–	–	1,6	2,2	2,2	1,6	–	–	58,9	60,5	68,5	13,1
R.F. Eslovaca (SVK)	–	–	11,2	7,0	8,1	16,4	–	–	14,3	27,5	27,4	−0,3	–	–	1,4	0,9	1,2	32,3	–	–	–	–	–	–	–	–	27,0	35,3	36,7	3,8
Reino Unido (GBR)	24,6	16,0	18,1	19,2	18,6	−3,1	85,0	132,9	153,7	147,4	155,1e	5,2	0,4e	0,2	0,2	n.a.	n.a.	–	2,7	10,2	11,4	10,2e	10,2e	−0,2	112,7e	159,3	183,4	176,7e	183,8e	4,0
Rumanía (ROU)	48,0	57,3	18,0	11,1	21,4	92,8	5,21	29,01	14,3	34,3	25,9	−24,5	1,3	2,1	2,6	11,8c	14,3	21,7	1,8	5,1	1,4	1,2	1,0	−19,9	56,4	93,4	36,3	58,4c	62,6	7,2
Serbia (SRB)	6,1	7,2	1,9	3,0	3,5	18,7	3,5	8,6	0,61	1,21	n.a.	–	3,5	3,2	1,0	0,9	n.a.	–	n.a.	0,1	0,1	0,4	n.a.	–	13,1(4)	19,1	3,6	5,4	n.a.	–
Suecia (SWE)	17,3	19,1	20,1	20,4	23,5	15,1	5,1	25,6	31,4	32,1	32,7	1,9	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	22,4	44,8	51,4	52,5	56,2	7,0
Suiza (CHE)	7,0	9,0	11,1	10,6	11,1	4,8	4,8	11,5	13,6	16,7	16,8e	0,5	0,1	0,2	0,1e	0,1e	n.a.	–	1,2	1,2	0,2	0,2	0,2	−6,4	13,2	21,9	25,0e	27,6e	28,1e	1,7
Turquía (TUR)	6,1	8,0	9,9	10,3	11,5	11,0	17,4	65,7	161,6	176,5	190,4	7,9	–	–	–	–	–	–	1,4	62,4	53,1	45,1	39,6	−12,1	25,0	136,2	224,6	231,9	241,5	4,1
Ucrania (UKR)	n.a.	474,0	172,8	196,2e	218,1e	11,2	n.a.	14,8	2,5	n.a.	n.a.	–	n.a.	11,9	5,9	n.a.	n.a.	–	n.a.	50,6	36,6	n.a.	n.a.	–	n.a.	551,3	217,8	na.	n.a.	–
Unión Europea (UE) (26)	**515,0**	**538,6**	**401,3**	**357,0**	**391,7**	**9,7**	**396,2a**	**983,5**	**1.332,0**	**1.587,2**	**1.650,9**	**4,0**	**111,2**	**117,5**	**134,7**	**127,0a**	**144,2a**	**–**	**80,3a**	**103,9a**	**123,3**	**113,0a**	**109,1a**	**–**	**1.102,7a**	**1.743,5c**	**1.991,4**	**2.184,2a**	**2.295,9a**	**–**
OCDE	**–**	**2.122,9a**	**2.978,4**	**2.033,1a**	**3.080,9a**	**–**	**–**	**2.716,9a**	**3.972,0**	**4.277,0a**	**–**	**–**	**335,5a**	**540,4a**	**594,4**	**487,6a**	**–**	**–**	**–**	**1.016,6a**	**1.101,4**	**1.111,6a**	**–**	**–**	**–**	**–**	**6.396,8a**	**8.646,3**	**–**	**–**	**–**
TOTAL FIT	**–**	**6.691,1a**	**6.307,0**	**8.228,6a**	**–**	**–**	**–**	**3.620,2a**	**5.285,4a**	**9.294,7a**	**–**	**–**	**–**	**1.121,5a**	**1.341,6a**	**2.361,8a**	**–**	**–**	**–**	**2.382,4a**	**2.021,4**	**2.515,8a**	**–**	**–**	**–**	**13.815,2a**	**14.955,4a**	**22.129,9a**	**–**	**–**

(1): No se incluye el transporte por cuenta propia.

(1): Ferrocarril no incluido.
(2): Carretera no incluida.
(3): Vías navegables no incluidas.
(4): Oleoducto no incluido.

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.

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 %
Albania (ALB)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	0,01	0,00	–97,1	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	0	0	69	72	4,4
Alemania (DEU)	0,9	0,5	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,52	4,14	7,28	7,14	9,17	28,5	365,2	1.681,1	n.a.	5.078,3	5.614,6	10,6	279,0	3.407	7.173c	11.915	13.096	9,9
Armenia (ARM)	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	0,01	0,01	0,01	5,1	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–
Australia (AUS)	n.a.	94,2	108,9	107,4	n.a.	–	0,27	1,31	1,99	2,27	2,34	3,3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	3.513	6.103	6.329	3,7
Austria (AUT)	–	–	–	–	–	–	0,01	0,06	0,42	0,37	0,45	22,7	n.a.	240,8	n.a.	1.104,9	1.311,0	18,7	–	–	–	–	–	–
Azerbajan (AZE)	13,1	9,9	4,9	6,2	4,9	–21,3	n.a.	n.a.	0,05	0,01	0,01	5,3	n.a.	79,9	11,4	13,9	26,6	91,7	n.a.	n.a.	n.a.	4	6	67,4
Bélgica (BEL)	2,7	1,7	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,19	0,68	1,04	1,08	1,26	16,8	121,4	584,9	794,3	749,4	n.a.	–	363,0	1.893	5.724	n.a.	n.a.	–
Bielorrusia (BLR)	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	0,00	0,00	0,00	40,0	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–
Bosnia-Herzegovina (BIH)	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–
Bulgaria (BGR)	0,0	0,1	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	4,2	n.a.	35,2	26,6	109,8	57,3	–47,8	n.a.	29	109	168	171	1,5
Canadá (CAN)	n.a.	n.a.	13,9	22,5	n.a.	–	0,42	1,52	2,04	1,39	1,82	30,4	n.a.	n.a.	n.a.	2.939,5	n.a.	–	n.a.	n.a.	2.736	3.923	n.a.	–
Checoslovaquia (CSK)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	n.a.	583,6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
China (CHN)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	0,82	13,07	21,66	26,17	20,8	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–
Croacia (HRV)	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	–1,9	n.a.	n.a.	0,00	0,00	0,00	–15,4	n.a.	79,1	36,5	64,8	69,6	7,4	n.a.	46	12	152	145	–4,8
Dinamarca (DNK)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,07	0,14	0,22	0,11	0,27	155,5	n.a.	n.a.	n.a.	161,8	197,9	22,3	n.a.	n.a.	487	637	734	15,2
ERY-Macedonia (MKD)	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	0,00	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–
Eslovenia (SVN)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	0,00	0,00	0,00	–11,8	n.a.	39,5	61,2	222,7	325,6	46,2	n.a.	95	87	343	477	38,9
España (ESP)	24,5	33,0	37,8	40,0	40,7	1,7	0,11	0,79	0,92	1,07	1,40	31,8	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	2.433	6.926	11.719	12.506	6,7
Estados Unidos (USA)	n.a.	699,5	414,4	286,6	n.a.	–	7,31	17,68	33,60	36,43	40,47	11,1	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	17.938	24.989	n.a.	–
Estonia (EST)	0,1	0,0	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	0,00	0,00	0,00	30,0	n.a.	n.a.	3,2	17,4	22,5	29,6	n.a.	n.a.	77	131	152	15,8
Federación Rusa (RUS)	n.a.	n.a.	6,4	12,5	12,6	0,8	n.a.	3,08	1,08	2,37	3,63	52,7	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–
Finlandia (FIN)	2,4	2,9	2,4	2,5	3,6	44,1	0,02	0,14	0,30	0,50	0,74	49,0	13,4	44,3	127,3	89,3	70,2	–21,4	26	309	883	1.105	1.220	10,4
Francia (FRA)	n.a.	10,7	10,5	n.a.	n.a.	–	0,54	4,17	5,42	5,09	5,50	8,0	n.a.	445,9	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	1.549	2.677	4.211	4.437	5,4
Georgia (GEO)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	0,00	0,00	0,01	130,8	n.a.	219,2	4,7	30,7	n.a.	–	0	0	36	182	n.a.	–
Grecia (GRC)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,03	0,12	0,15	0,04	0,05	47,4	0,1	13,4	2,5	56,6	51	–9,8	n.a.	356	1.087	1.026	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)	n.a.	n.a.	0,1	0,2	0,2	0,0	0,12	0,69	0,58	1,28	1,70	32,9	n.a.	n.a.	1.044,7	2.421,2	2.562,3	5,8	n.a.	n.a.	2.472	6.969	7.573	8,7
Irlanda (IRL)	n.a.	1,2	2,6	2,0	1,7	–11,2	0,06	0,13	0,17	0,12	0,17	43,1	n.a.	166	n.a.	4,3	13,5	210,4	n.a.	372	710	823	773	–6,2
Islandia (ISL)	n.a.	0,3	0,2	0,1	n.a.	–	0,01	0,04	0,10	0,09	0,08	–9,1	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–
Italia (ITA)	n.a.	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	n.a.	n.a.	–	n.a.	1.917	5.917	6.606	n.a.	–
Japón (JPN)	151,2	244,5	241,7	167,1	n.a.	–	0,43	5,37	9,08	7,38	8,74	18,4	na.	na.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	14.897	n.a.	n.a.	–
Korea (KOR)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,01	2,51	7,73	8,71	12,83	47,4	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–
Letonia (LVA)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	0,00	0,02	0,04	125,4	n.a.	n.a.	9,9	71,1	98,2	38,1	n.a.	n.a.	68	145	209	43,4
Liechtenstein (LIE)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Lituania (LTU)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	0,00	0,00	0,01	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	n.a.	1,1	183,5	33,9	n.a.	–	–	–	–	–	–	–
Malta (MLT)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,00	0,01	0,02	0,00	0,03		–	–	–	–	–	–	n.a.	125	1.065	n.a.	n.a.	–
México (MEX)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,04	0,15	0,32	0,48	0,50	3,3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	273	1.316	2.884	3.705	28,4
Moldavia (MDA)	–	–	–	–	–	–	na.	na.	0,00	0,00	0,00	40,0	n.a.	499,5	4,8	1,9	1,9	–0,4	–	–	–	–	–	–
Montenegro (MNE)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	na.	na.	na.	na.	na.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–
Noruega (NOR)	10,3	13,4	26,6	22,5	19,1	–15,0	0,07	0.15	0,22	0,10	0,15	47,0	na.	n.a.	n.a.	520	518,5	–0,30	n.a.	n.a.	n.a.	592	632	6,7
Nueva Zelanda (NZL)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,39	2,21	4,52	4,09	5,20	27,0	na.	na.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–
Países Bajos (NLD)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,04	0,34	0,82	0,77	0,84	9,4	88,0	213,7	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	3.696	6.355	na.	n.a.	–
Polonia (POL)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,01	0,05	0,08	0,07	0,09	25,0	n.a.	n.a.	196,3	426,6	569,8	33,6	n.a.	113	169	661	1.042	57,7
Portugal (PRT)	n.a.	1,9	1,0	n.a.	n.a.	–	0,04	0,18	0,24	0,32	0,39	22,2	n.a.	22,6	58,9	88	171,1	94,4	24	411	773	1.509	1.676	11,1
R.F. Checa (CZE)	–	–	–	–	–	–	0,02	0,02	0,04	0,03	0,02	–20,3	–	–	169,1c	876,7	1051,4	19,9	–	–	–	–	–	–
R.F. Eslovaca (SVK)	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	–	–	9,6	314,7	449,4	42,8	–	–	–	–	–	–
Reino Unido (GBR)	23,0	54,3	66,2	n.a.	n.a.	–	0.60	2,56	5,34	5,95	6,21	4,3	n.a.	818,7	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	3.971	6.715	n.a.	n.a.	–
Rumanía (ROU)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	1,8	489,3	1.409,4	153,5	145,1	196,3	35,3	n.a.	34	88	607	548	–98,0
Serbia (SRB)	–	–	–	–	–	–	na.	na.	na.	0,00	0,00	0,0	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–
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	n.a.	95,3e	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	n.a.	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–
Turquía (TUR)	n.a.	n.a.	n.a.	11,4	12,6	10,3	0,01	0,11	0,38	0,74	1,06	43,5	n.a.	2,4	16,1	439,9	451,7	2,7	n.a.	352	1.139	4.404	5.743	30,4
Ucrania (UKR)	n.a.	3,4	0,0	n.a.	n.a.	–	n.a.	0,00	0,01	0,06	0,08	32,9	n.a.	n.a.	36,8	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	109	n.a.	n.a.	–

a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. e: Dato estimado. c: Cambio de serie. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. –: Dato no aplicable. n.a.: Dato no disponible. (1): Mercancías transportadas por las compañías aéreas de los 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.A. Transporte de viajeros (miles de millones de viajeros-km)

	Ferrocarriles						Vehículos privados						Autobuses y Autocares						Transporte por carretera total						Total transporte (terrestre) viajeros					
	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 %	1970	1990	2000	2009	2010	10/09 %
Albania (ALB)	0,3	0,8	0,1	0,0	0,0	–40,6	n.a.	n.a.	–	6,1	5,5	–8,8	0,8	2,2	0,2	1,3	2,4	82,0	0,8(1)	2,2(1)	5,3	7,4	7,9	7,3	1,0(2)	3,0(2)	5,4	7,4	7,9	7,1
Alemania (DEU)	38,5	43,6	75,4	81,2	83	2,2	350,6	593,2	63,9	886,8	n.a.	–	48,6	56,6	69,0	62,4	n.a.	–	399,2	649,8	900,3	949,2	n.a.	–	437,7	693,4	975,7	1.030,4	n.a.	–
Armenia (ARM)	n.a.	n.a.	0,0	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	5,1	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	0,1	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	1,4	2,7e	2,4e	–14,0	n.a.	n.a.	1,5	2,7e	2,4e	–14,0
Australia (AUS)	13,4	10,5	11,5	15,1	14,6e	–3,0	100,2	201,1	1,3	262,5	n.a.	–	6,5	17,9	17,6	19,8	n.a.	–	106,7	219,0	258,7	282,4	n.a.	–	120,0	229,4	270,2	297,5	n.a.	–
Austria (AUT)	6,3	8,5	8,2	10,7	10,3	–3,3	26,9e	54,1	241,1	n.a.	n.a.	–	8,0e	13,6	n.a.	n.a.	n.a.	–	34,9e	67,7	n.a.	n.a.	n.a.	–	41,1e	76,2	8,21	10,71	10,3e	–3,3
Azerbajan (AZE)	1,7	1,8	0,5	1,0	0,9	–10,4	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	3,1	7,5	9,2	15,3	16,6	8,8	3,1(1)	7,5(1)	9,2(1)	15,3(1)	16,6(1)	8,8	4,8(2)	9,3(2)	9,6(2)	16,3(2)	17,6(2)	7,6
Bélgica (BEL)	8,3	6,5	7,8	10,5e	n.a.	–	49,3	80,7	n.a.	n.a.	n.a.	–	9,3	11,4	13,3	n.a.	n.a.	–	58,6	92,2	119,4	131,5e	n.a.	–	66,8	98,7	127,2	142,0e	n.a.	–
Bielorrusia (BLR)	7,3	16,9	17,7	7,4e	7,6e	2,4	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	8,4	19,8	9,2	n.a.	n.a.	–	8,4(1)	19,8(1)	9,2(1)	n.a.(1)	n.a.	–	15,7(2)	36,6(2)	27,0(2)	n.a.(2)	n.a.	–
Bosnia-Herzegovina (BIH)	1,7	1,4	0,0	0,1	0,1e	–3,3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	1,2	2,7	n.a.	2,0	n.a.	–	1,2(1)	2,7(1)	n.a.(1)	2,0(1)	n.a.	–	3,0(2)	4,1(2)	0,0(2)	2,0(2)	n.a.	–
Bulgaria (BGR)	6,2	7,8	3,5	2,1	2,1	–2,1	n.a.	4,5	106,1	n.a.	n.a.	–	12,2	25,9	13,9	9,3	9,2	–1,1	12,2(1)	30,4	13,9(1)	9,3(1)	9,2(1)	–1,1	18,5(2)	38,2	17,4(2)	11,4(2)	11,3(2)	–1,3
Canadá (CAN)	n.a.	n.a.	1,5	1,6	1,4e	–12,5	n.a.	n.a.	n.a.	493	n.a.	–	n.a.	n.a.	30	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	502	493	n.a.	–	n.a.	n.a.	503,5	494,6e	n.a.	–
Checoslovaquia (CSK)	20,5	19,3	–	–	–	–	n.a.	n.a.	665,7	–	–	–	21,4	43,4	–	–	–	–	21,4(1)	43,4(1)	–	–	–	–	41,9(2)	62,7(2)	–	–	–	–
China (CHN)	n.a.	261,3	453,3	787,9	791,2e	0,4	n.a.	262	78,6	1.351,1	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,0	262	665,7	1.351,1	n.a.	–	n.a.	523,3	1,119,0	2.139,0	n.a.	–
Croacia (HRV)	3,7	3,4	1,3	1,8	1,7	–5,1	n.a.	n.a.	34,5c	n.a.	n.a.	–	3,3	7,0	3,3	3,4	3,3	–4,5	3,3(1)	7,0(1)	3,3(1)	3,4(1)	3,3(1)	–4,5	7,0(2)	10,4(2)	4,6(2)	5,3(2)	5,0(2)	–4,7
Dinamarca (DNK)	3,4	4,9	5,3	6	6,2	3,3	n.a.	52,6	831,3	60,7	59,9	–1,4	n.a.	6,4	7,4	6,9	7,0	0,4	n.a.	59	64,6	67,7	66,9	–1,2	3,4(1)	63,9	70	73,6	73	–0,8
ERY-Macedonia (MKD)	0,3	0,4	0,2	0,2	0,2	0,6	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	1,0	1,5	0,8	1,2	1,4	18,8	1,0(1)	1,5(1)	0,8(1)	1,2(1)	1,4(1)	18,8	1,4(2)	1,8(2)	1,0(2)	1,4(2)	1,6(2)	16,8
Eslovenia (SVN)	1,5	1,4	0,7	0,8	0,8	–3,2	n.a.	13,3	20,3	25,8	25,6	–0,5	2,6	6,5c	3,5	3,2	3,2	–0,4	2,6(1)	19,8c	23,8	29	28,8	–0,5	4,1(2)	21,3c	24,5	29,8	29,6	–0,6
España (ESP)	15	16,7	20,1	23,1	22,4	–3,3	64,3	174,4	57,2	350,4	341,6	–2,5	20,9	33,4	50,3	57	50,9	–10,8	85,3	207,8	330,3c	407,4	392,5	–3,7	100,2	224,5	350,4c	430,6	414,9	–3,6
Estados Unidos (USA)	9,9	9,7	8,8	9,5	n.a.	—	2.817,8	3.671,5	4.094,9	4.507,1	4.528,8	0,5	n.a.	195,4	259	490,9c	470,4	–4,2	2.817,8(3)	3.866,9	4.353,9	4.998,0c	4.999,2	0,0	2.827,7(3)	3.876,7	4.362,7e	5.007,5	na.	–
Estonia (EST)	1,3	1,5	0,3	0,2	0,2	–0,8	n.a.	n.a.	280,0c	n.a.	n.a.	–	2,6	4,5	2,6	2,3	2,2	–4,1	2,6(1)	4,5(1)	2,6(1)	2,3(1)	2,2(1)	–4,1	3,9(2)	6,0(2)	2,9(2)	2,6(2)	2,5(2)	–3,8
Federación Rusa (RUS)	191,1	274,4	167,1	151,5	139	–8,2	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	100,1	262,2	173,4	141,2	140,3	–0,6	100,1(1)	262,2(1)	173,4(1)	141,2(1)	140,3(1)	–0,6	291,2(2)	536,6(2)	340,4(2)	292,7(2)	279,4(2)	–4,5
Finlandia (FIN)	2,2	3,3	3,4	3,9	4	2,1	23,7	51,2	na.	64,3	64,7	0,6	7,5	8,5	7,7	7,5	7,5	0,0	31,2	59,7	63,4	71,9	72,3	0,6	33,4	63,0	66,8	75,7	76,2	0,7
Francia (FRA)	41	63,7	69,9c	86	85,9	–0,1	305	568,1c	55,7	721,4	727,3	0,8	25,2	41,3	43,0	48,9	49,9	2,0	330,2	609,4c	729,9	770,3	777,2	0,9	371,2	673,1c	799,8c	856,3	863,1	0,8
Georgia (GEO)	2,1	2,0	0,5	0,6	0,7e	4,6	n.a.	n.a.	639,7	na.	n.a.	–	n.a.	na.	n.a.	n.a.	n.a.	–	na.	8,3	4,5	5,7	n.a.	–	2,1(1)	10,3	5,0	6,4	na.	–
Grecia (GRC)	1,5	2,0	1,6	1,4	1,3	–5,4	n.a.	19,1	na.	na.	n.a.	–	4,8	5,1	6,0e	n.a.	n.a.	–	4,8(1)	24,2	40,5e	n.a.	n.a.	–	6,3(2)	26,2	42,1e	n.a.	na.	–
Hungría (HUN)	15,2	11,4	9,7	8,1	7,7	–4,7	7,3	47	na.	54,4	52,6	–3,3	13,5	24,1	18,4	16,1	16,3	1,6	20,8	71,1	64,6	70,5	68,9	–2,2	36,0	82,5	74,3	78,6	76,6	–2,4
India (IND)	n.a.	295,6	457	903,5	n.a.	–	n.a.	n.a.	46,2	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	767,7	2.075,5	n.a.	n.a.	–	n.a.	1.063,0	2.532,5	n.a.	n.a.	–
Irlanda (IRL)	0,8	1,2	1,4	1,7	1,7	–0,3	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–	n.a.	na.	n.a.	n.a.	n.a.	–	na.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,8(1)	1,2(1)	1,4(1)	1,7(1)	1,7(1)	–0,3
Islandia (ISL)	–	–	–	–	–	–	n.a.	2,7	na.	5,0	n.a.	–	n.a.	0,3	0,5	0,6	n.a.	–	na.	3,0	4,3	5,6	n.a.	–	n.a.	3,0	4,3	5,6	na.	–
Italia (ITA)	32,5	44,7	47,1	48,1	47,2e	–2,0	211,9	522,6	3,8	719,9	700,2	–2,7	32,0	84,0	93,6	102,1	103,5	1,4	243,9	606,5	807,5c	822,1	803,7	–2,2	276,4	651,3	854,6c	870,2	850,9e	–2,2
Japón (JPN)	288,8	387,5	384,3	393,9	393,5	–0,1	182,7	760,1	713,9c	na.	n.a.	–	101,6	93,0	81,6	n.a.	n.a.	–	284,2	853,1	951,3	n.a.	n.a.	–	573,0	1.240,5	1.335,5	n.a.	na.	–
Korea (KOR)	n.a.	n.a.	47,6	na.	na.		n.a.	n.a.	869,7	na.	n.a.	–	n.a.	na.	na.	n.a.	n.a.	–	na.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	47,6(1)	n.a.	na.	–
Letonia (LVA)	3,8	5,4	0,7	0,8	0,7	–0,9	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–	3,3	5,9	2,3	1,9	2,0	2,4	3,3(1)	5,9(1)	2,3(1)	1,9(1)	2,0(1)	2,4	7,12	11,22	3,12	2,72	2,72	1,5
Liechtenstein (LIE)	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–	n.a.	na.	n.a.	n.a.	n.a.	–	na.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	na.	–
Lituania (LTU)	2,1	3,6	0,6	0,4	0,4	4,5	n.a.	n.a.	na.	36,1	29,9	–17	4,9	6,7	2,3	2,4	2,3	–1,4	4,9(1)	6,7(1)	2,3(1)	38,4	32,3	–16	7,0(2)	10,3(2)	2,9(2)	38,8	32,6	–15,9
Luxemburgo (LUX)	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	4,2	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–	n.a.	na.	n.a.	n.a.	n.a.	–	na.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,2(1)	0,2(1)	0,3(1)	0,3(1)	0,3(1)	4,2
Malta (MLT)	–	–	–	¨	–	–	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–	n.a.	na.	n.a.	n.a.	n.a.	–	na.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	na.	–
México (MEX)	4,5	5,3	0,1	0,4	0,8	87,8	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–	64,6	271,5	381,7	436,9	452,1	3,5	64,6(1)	271,5(1)	381,7(1)	436,9(1)	452,1(1)	3,5	69,1(2)	276,8(2)	381,8(2)	437,3	452,9(2)	3,6
Moldavia (MDA)	0,8	1,6	0,3	0,4	0,4	–5,7	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–	1,9	4,9	1,0	2,3	2,4	4,1	1,9(1)	4,9(1)	1,0(1)	2,3(1)	2,4(1)	4,1	2,6(2)	6,5(2)	1,3(2)	2,7(2)	2,8(2)	2,6
Montenegro (MNE)	n.a.	n.a.	n.a.	0,1	0,1	–8,1	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–	n.a.	na.	na.	n.a.	n.a.	–	na.	n.a.	n.a.	0,1	0,2	48	n.a.	n.a.	n.a.	0,2	0,2	20,4
Noruega (NOR)	1,9	2,4	3,4	3,6	3,7	2,6	17,8	42,7	141,1	56,5	57,1	1,0	4,2	4,6	6,3	6,2	6,3	1,5	21,9	47,3	55,3	62,7	63,3	1	23,9	49,8	58,7	66,3e	67,0	1,1
Nueva Zelanda (NZL)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a	–	n.a.	n.a.	49,1	na.	n.a.	–	n.a.	na.	n.a.	n.a.	n.a.	–	na.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	na.	–
Países Bajos (NLD)	8,0	11,1	15,4	15,4e	15,4e	0,0	66,3	137,3	na.	n.a.	n.a.	–	11,1	13,1	15,5e	n.a.	n.a.	–	77,4	150,4	156,6e	n.a.	n.a.	–	85,4	161,5	172,0e	n.a.	na.	–
Polonia (POL)	36,9	50,4	19,7	18,6	17,9	–3,8	n.a.	68,1c	149,7	285	297,9	4,5	29,1	46,3	31,7	24,4	21,6	–11,4	29,1(1)	114,4c	181,4	309,4	319,5	3,3	66,0(2)	164,8c	201,1	328,1	337,4	2,9
Portugal (PRT)	3,5	5,7	3,8	4,2	4,1	–1,0	13,8	40,5	82,4e	n.a.	n.a.	–	4,4	10,3	11,8	n.a.	n.a.	–	18,2	50,8	94,2e	n.a.	n.a.	–	21,7	56,5	98,0e	n.a.	na.	–
R.F. Checa (CZE)	–	–	7,3	6,5	6,6	1,4	–	–	–	72,3	63,6	–12,1	–	–	9,4	9,5	10,8	13,9	–	–	73,3	81,8	74,4	–9,0	–	–	80,6	88,3	81,0	–8,3
R.F. Eslovaca (SVK)	–	–	2,9	2,3	2,3	2,0	–	–	23,9	26,4	26,9	1,7	–	–	8,4	4,7	4,5	–3,5	–	–	32,4	31,1	31,4	0,9	–	–	35,2	33,4	33,7	1,0
Reino Unido (GBR)	30,4	33,7	39,0	50,4	53,3	5,7	283,0	588,0	686,9	673,1	653,8	–2,9	60,0	45,6	46,5	36,6	n.a.	–	343,0	633,6	686,2	709,7	653,8	–7,9	373,4	667,3	725,2	760,1	707,1	–7,0
Rumanía (ROU)	17,8	30,6	11,6	6,1	5,4	–11,3	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–	7,9	24,0	7,7	12,8	12	–6,6	7,9(1)	24,0(1)	7,7(1)	12,8	12,0(1)	–6,6	25,7(2)	54,6(2)	19,3(2)	18,9(2)	17,4(2)	–8,1
Serbia (SRB)	3,7	4,5	1,2	0,6e	0,6e	–4,3	3,8	16,0	na.	n.a.	n.a.	–	6,0	7,2	3,1	4,6	n.a.	–	9,9	23,3	3,1(1)	4,6(1)	n.a.(1)	–	13,5	27,7	4,3(2)	5,2e	na.	–
Suecia (SWE)	4,6	6,6	8,2	11,3	11,2	–0,9	56,1	85,9	91,9	99,4	99,2	–0,2	8,5	9,7	9,5	8,5	8,6	1,2	64,6	95,6	101,4	107,9	107,8	–0,1	69,2	102,2	109,6	119,2	119,0	–0,2
Suiza (CHE)	9,3	12,7	12,6	18,6	19,2	3,3	41,8	73,3	47,2	84,9	n.a.	–	3,0	5,6	5,3	6,1	n.a.	–	44,9	78,9	83,9	91,0	n.a.	–	54,2	91,6	96,5	109,5	na.	–
Turquía (TUR)	5,6	6,4	5,8	5,4	5,5	2,2	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–	n.a.	na.	n.a.	n.a.	n.a.	–	41,3	135,0	185,7	212,5	226,9	6,8	46,9	141,4	191,5	217,8	232,4	6,7
Ucrania (UKR)	n.a.	76,0	51,8	48,3e	50,2e	4,0	n.a.	n.a.	na.	n.a.	n.a.	–	n.a.	90,3	28,9	n.a.	n.a.	–	na.	90,3(1)	28,9(1)	n.a.(1)	n.a.	–	n.a.	166,4(2)	80,7(2)	n.a.	na.	–
Unión Europea (UE) (26)	301,3	383,8	364	400,1	390,5a	–	1.458,2a	3.100,7a	4.024,8a	4.076,0a	–	–	337,9a	526,1	473,8a	416,6a	–	–	1.796,1a	3.626,9	4.498,5a	4624,2a	–	–	2.097,4a	4.029,7	4.862,5a	5.003,3a	–	–
OCDE	604,8a	771,0a	823,2	839,9a	–	–	4.618,5a	7.847,5a	9.833,9a	–	–	–	–	1.052,1a	1.229,5a	¨	–	–	–	9.034,6a	11.249,0a	–	–	–	–	9.805,6a	12.072,2a	–	–	–
TOTAL FIT	–	1.758,5a	1.990,6	2.751,6a	–	–	4.622,3a	8.130,1a	10.506,0a	–	–	–	–	1.519,8a	1.484,8a	¨	–	–	–	10.560,9a	14.256,6a	–	–	–	–	12.319,4a	16.247,1a	–	–	–

(1): Autobuses y autocares únicamente.
(2): Vehículos privados únicamente.

(1): Viajeros por ferrocarril únicamente.
(2): Vehículos privados no incluidos.
(3): Autobuses y autocares no incluidos.

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.

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
Azerbajan (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
ERY-Macedonia (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

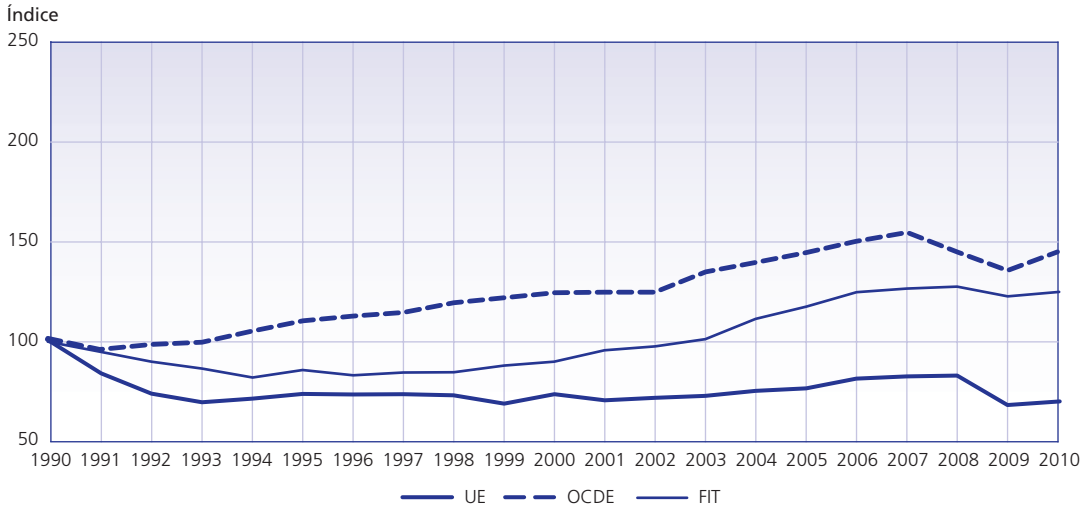
a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. e: Dato estimado. c: Cambio de serie. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. —: Dato no aplicable. n.a.: Dato no disponible. UE 26: no incluye Chipre, que no es un país miembro del FIT.
Nota: Viajeros transportados por las compañías 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						Víctimas (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
Azerbajan (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
Bielorrusia (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
Checoslovaquia (CSK)	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
ERY-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**	**–**	**–**

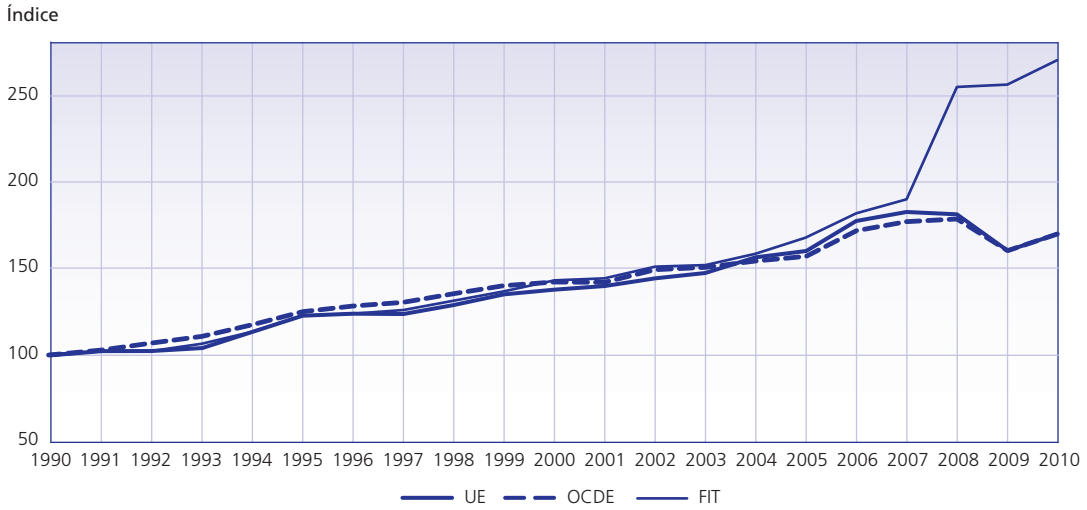
a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. e: Dato estimado. c: Cambio de serie. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. –: Dato no aplicable. n.a.: Dato no disponible. UE 26: no incluye Chipre, que no es un país miembro del FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2012. Trends in the Transport Sector, 1970-2010.

Gráfico 2.1.1. Transporte de mercancías por ferrocarril (*) (toneladas-km) (1990 = 100)



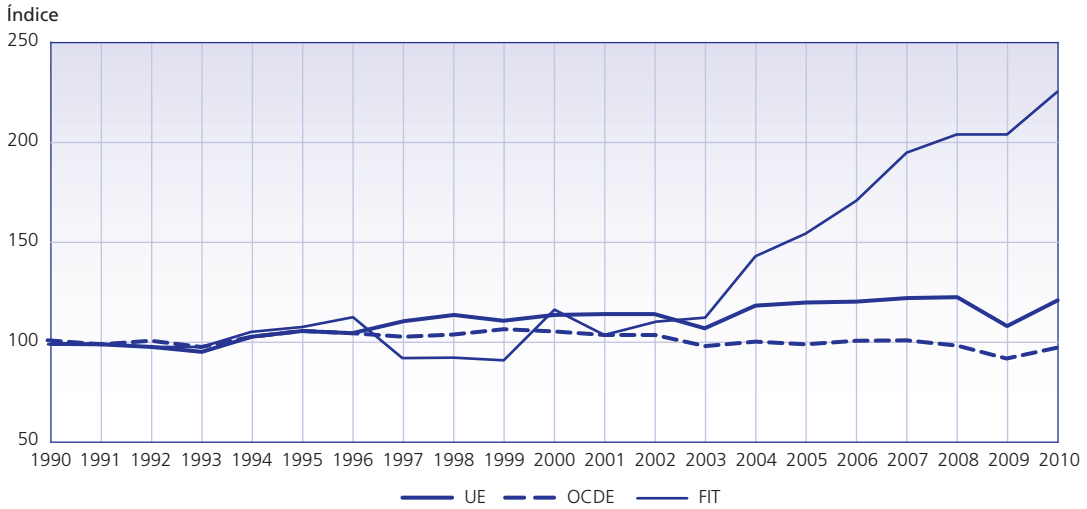
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre China, para crecimiento en los países del FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.2. Transporte de mercancías por carretera (*) (toneladas-km) (1990 = 100)



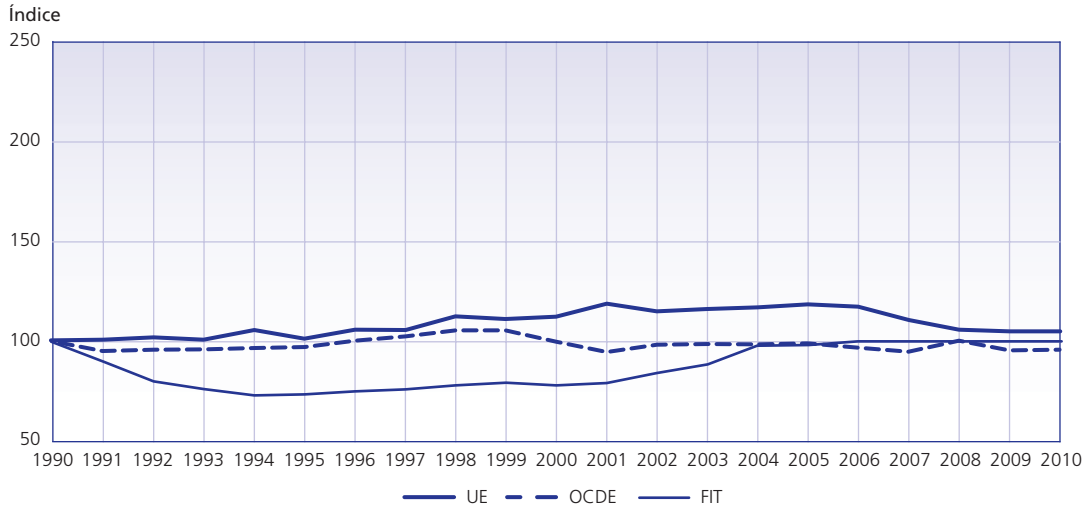
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre China, para crecimiento en los países del FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.3. Transporte de mercancías por vías navegables (*) (toneladas-km) (1990 = 100)



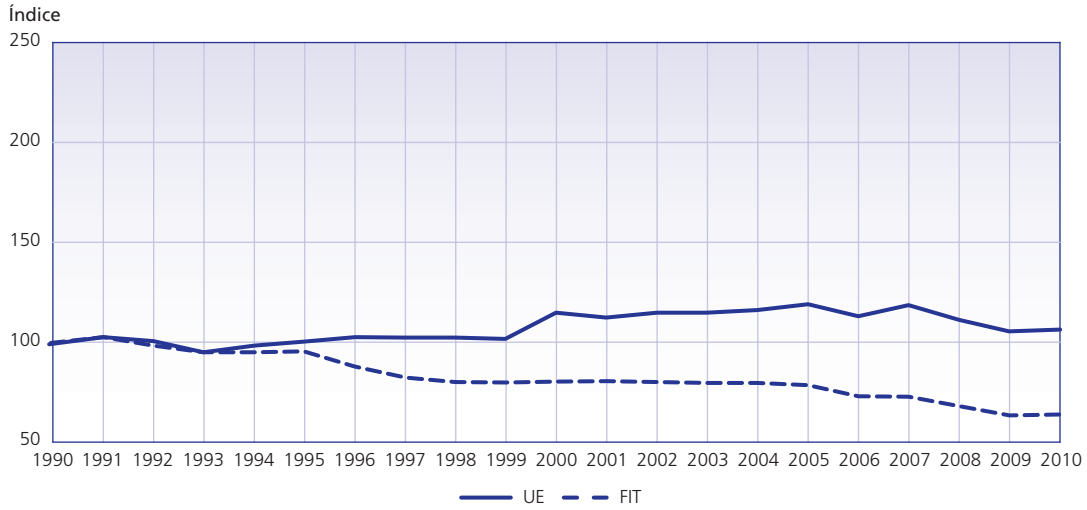
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre China, para crecimiento en los países del FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.4. Transporte por oleoductos (toneladas-km) (1990 = 100)



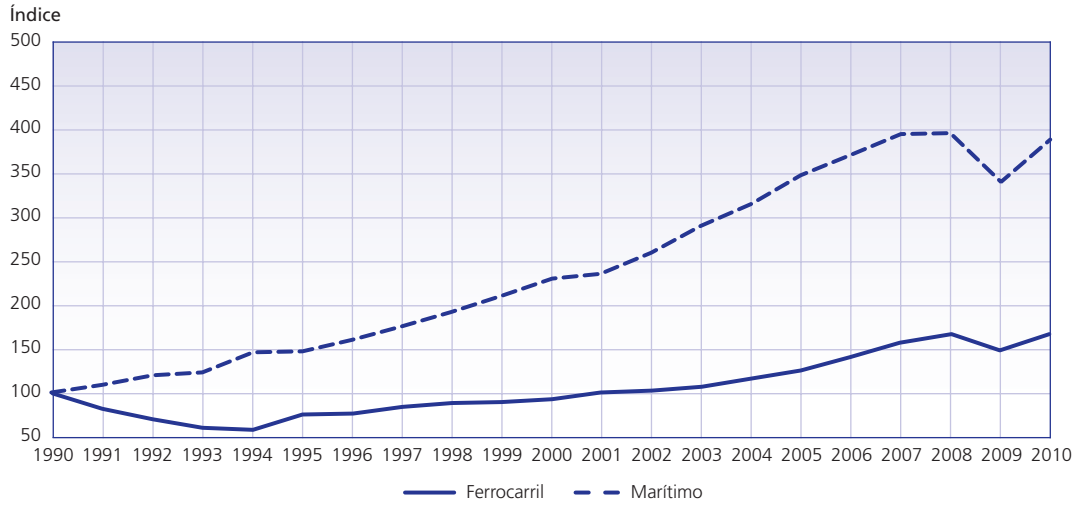
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.5. Transporte de cabotaje marítimo (toneladas-km) (1990 = 100)



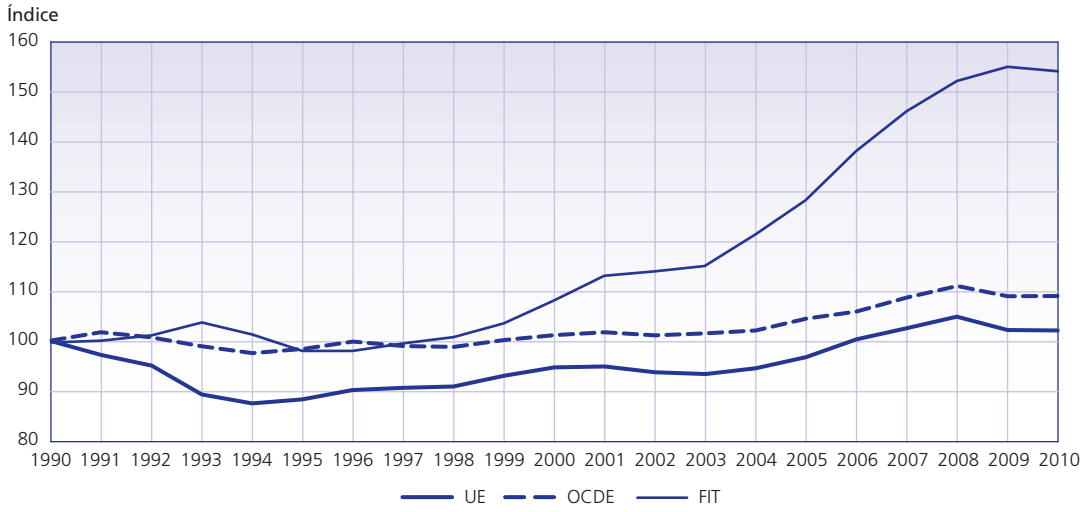
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.6. Transporte de contenedores en los países FIT (TEU, 1990 = 100)



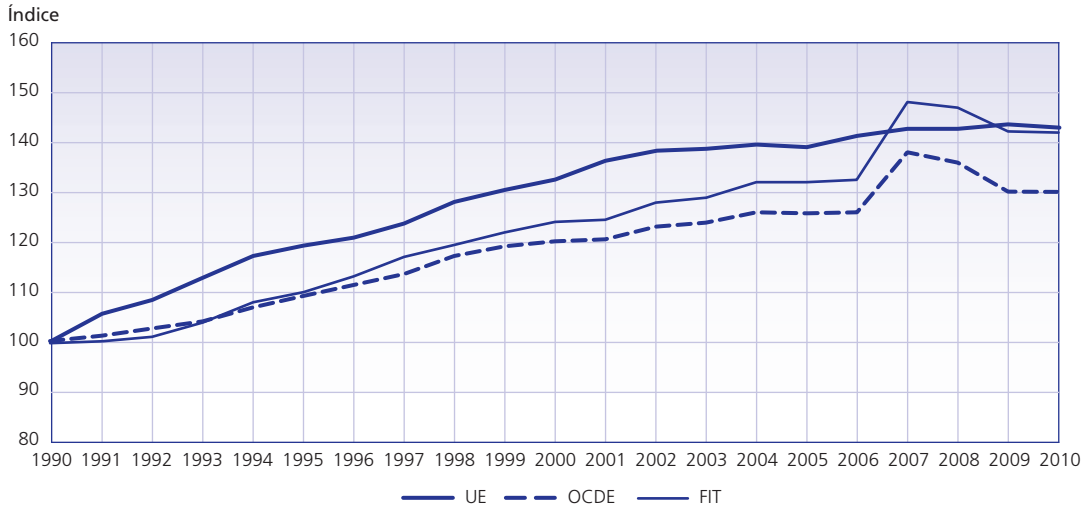
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.7. Transporte de viajeros por ferrocarril (*) (viajeros-km) (1990 = 100)



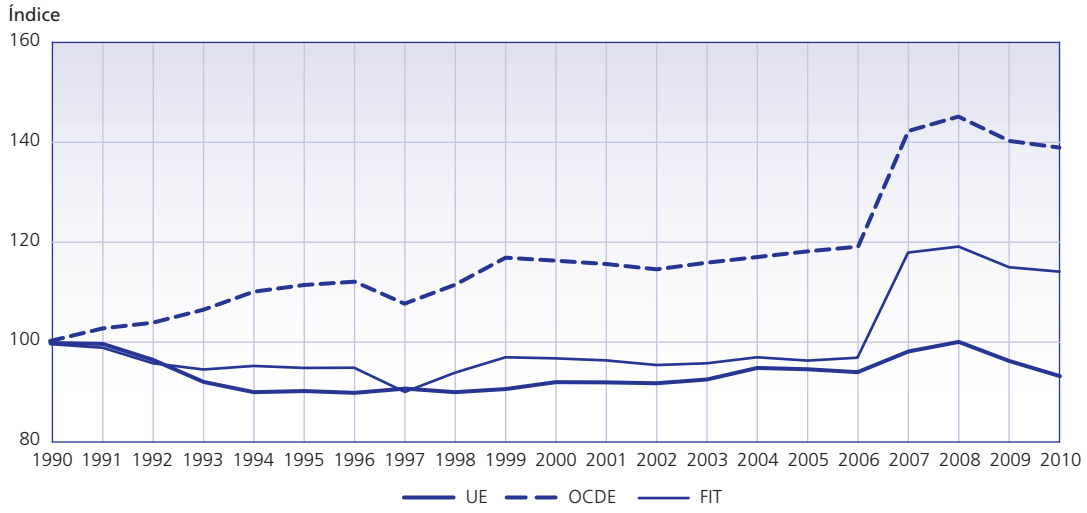
Trends in the Transport Sector, 1970-2010.

Gráfico 2.1.8. Transporte de viajeros en vehículo privado (*) (viajeros-km) (1990 = 100)



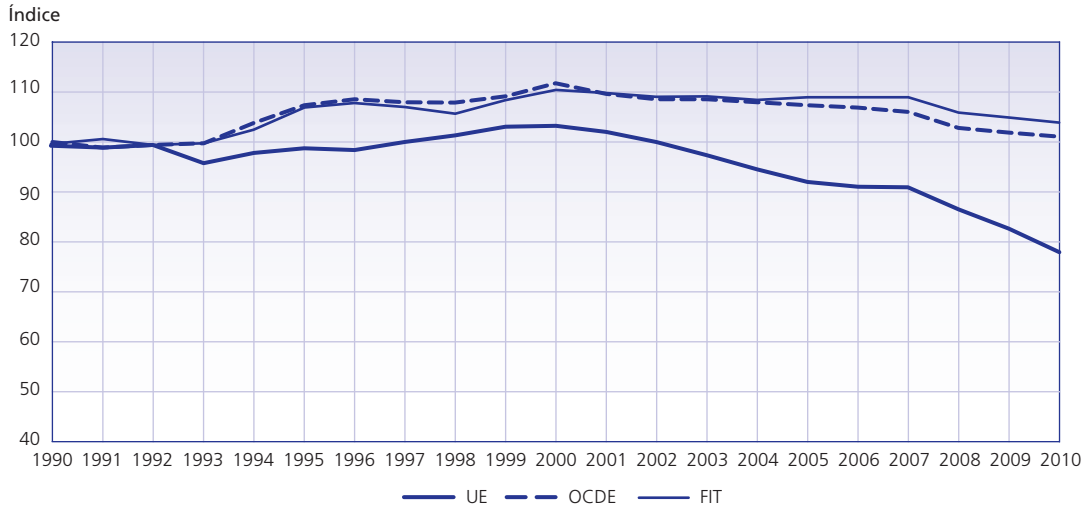
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre USA, para crecimiento en los países OCDE y FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.9. Transporte de viajeros en autobús y autocar (*) (viajeros-km) (1990 = 100)



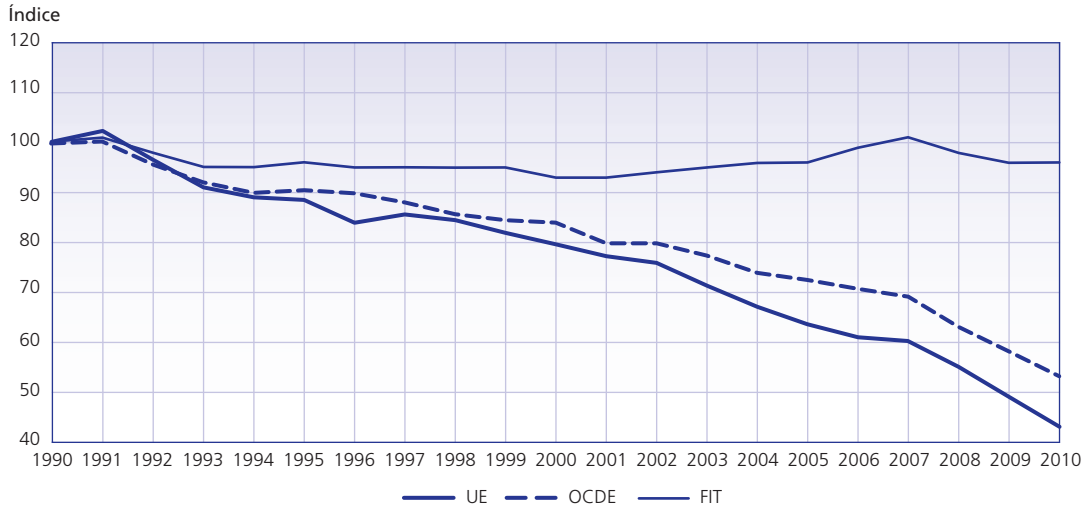
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre USA, para crecimiento en los países OCDE y FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.10. Heridos en accidentes en carretera (número, 1990 = 100)



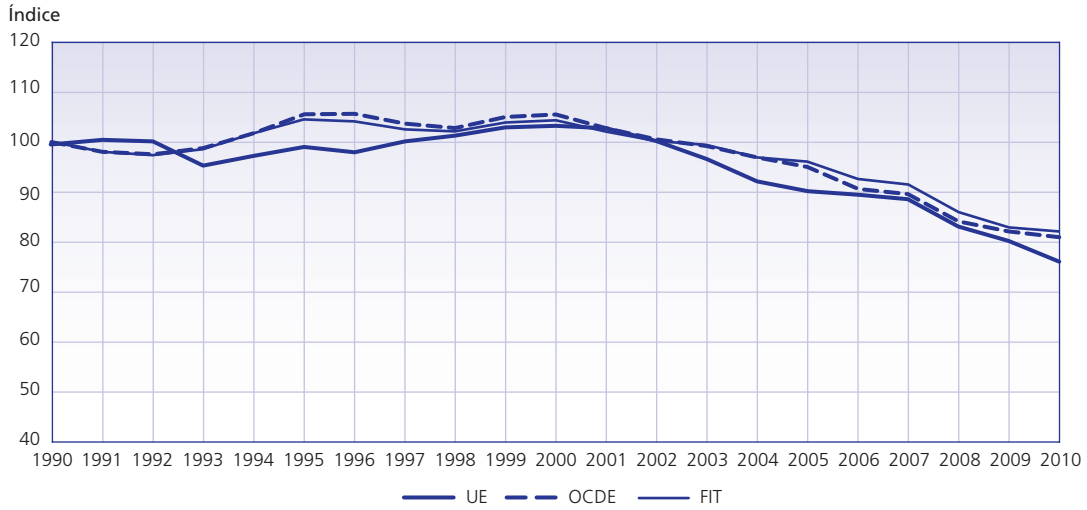
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.11. Muertos en accidentes en carretera (número, 1990 = 100)



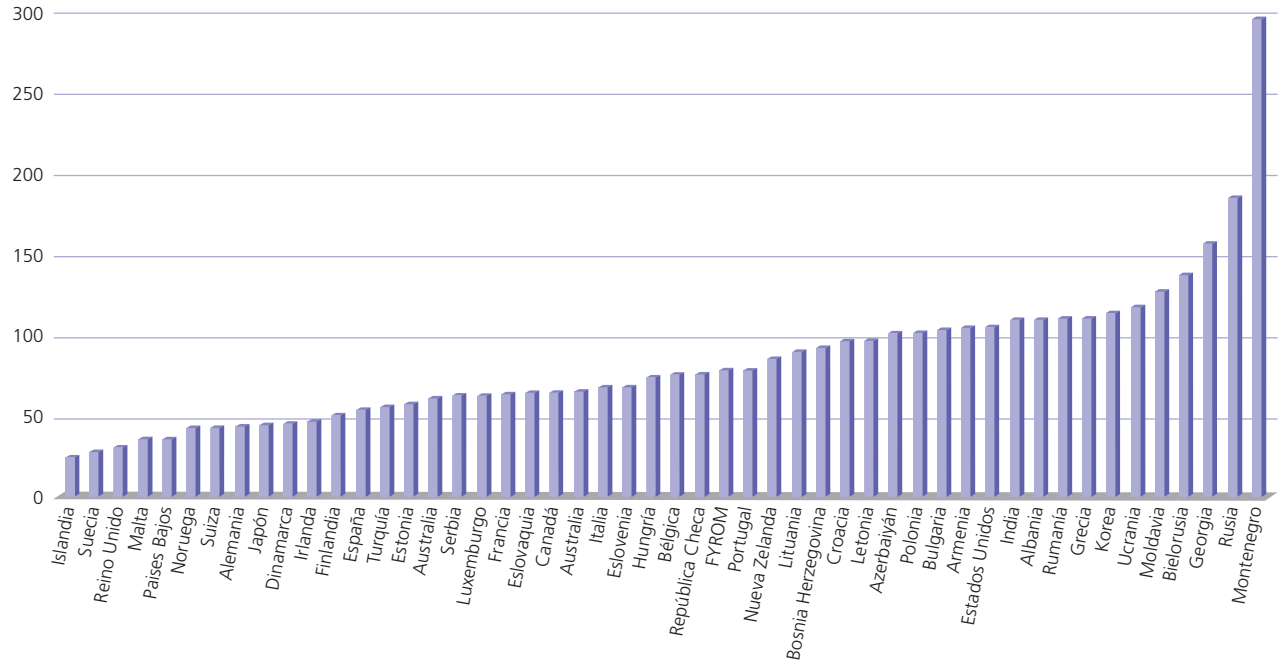
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.12. Víctimas en accidentes en carretera (número, 1990 = 100)



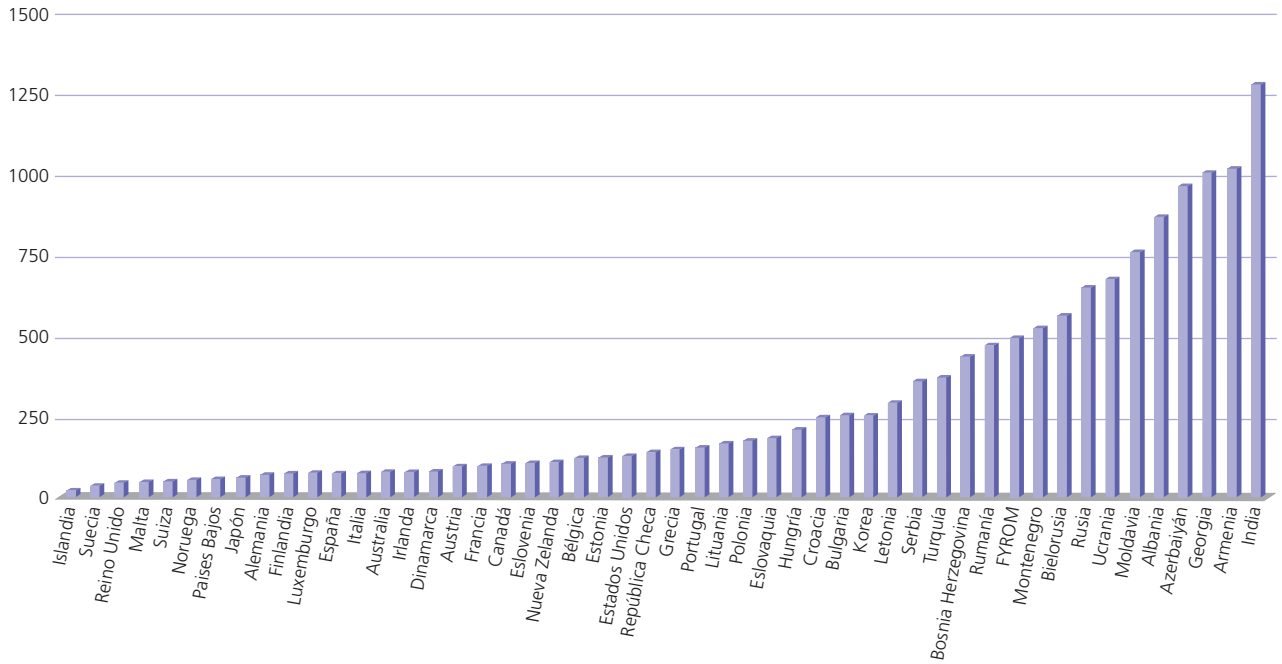
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.13. Número total de muertos por millón de habitantes (año 2010)



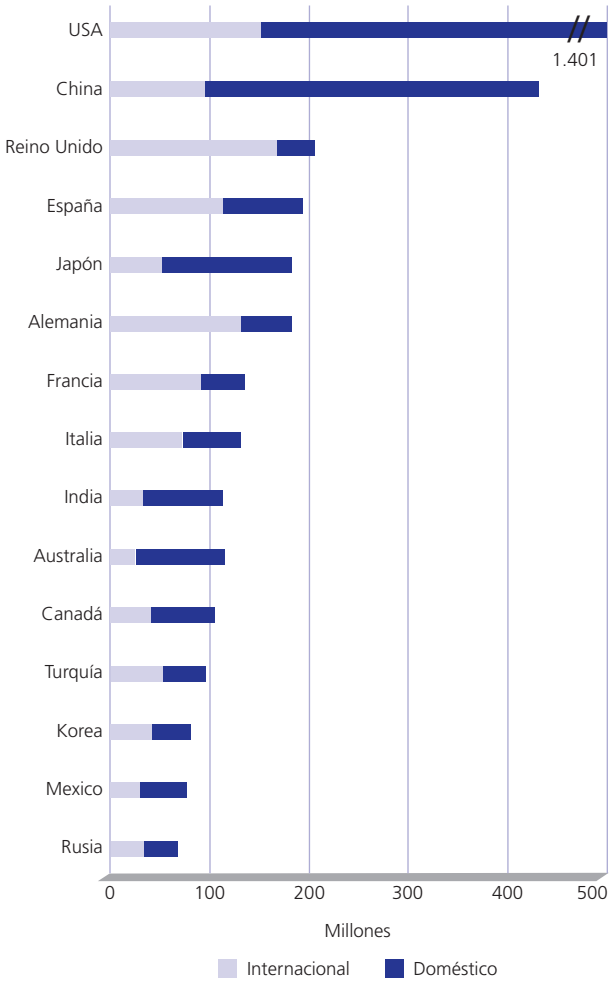
Nota: Datos de 2009 para Armenia, Bielorusia y Ucrania.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.14. Número total de muertos por millón de vehículos motorizados (año 2010)



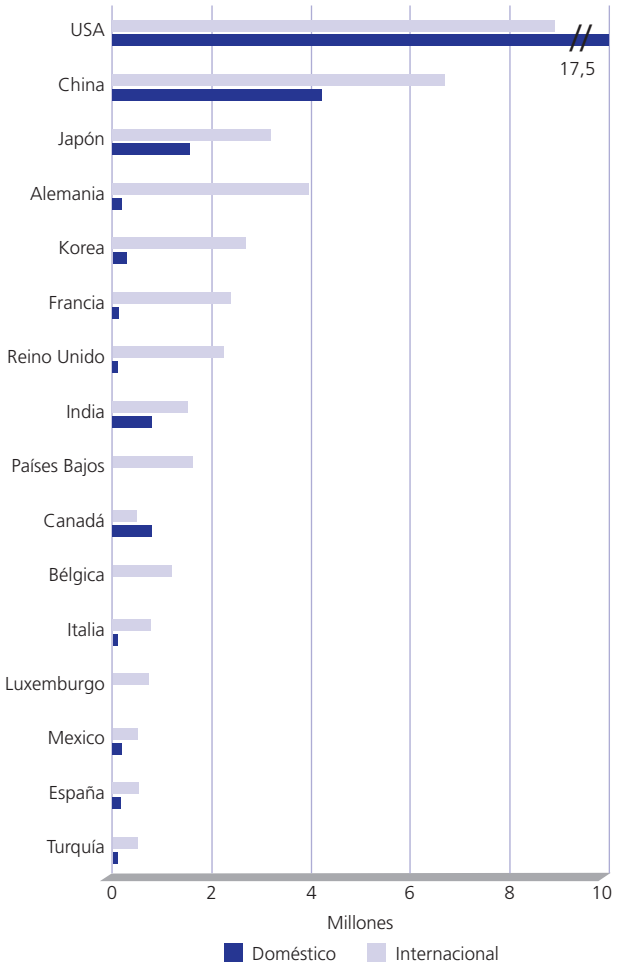
Nota: Datos de 2009 para Armenia, Bielorusia y Ucrania.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

Gráfico 2.1.15. Tráfico aeropuertos 2010. Pasajeros (vuelos Internacional y Doméstico)



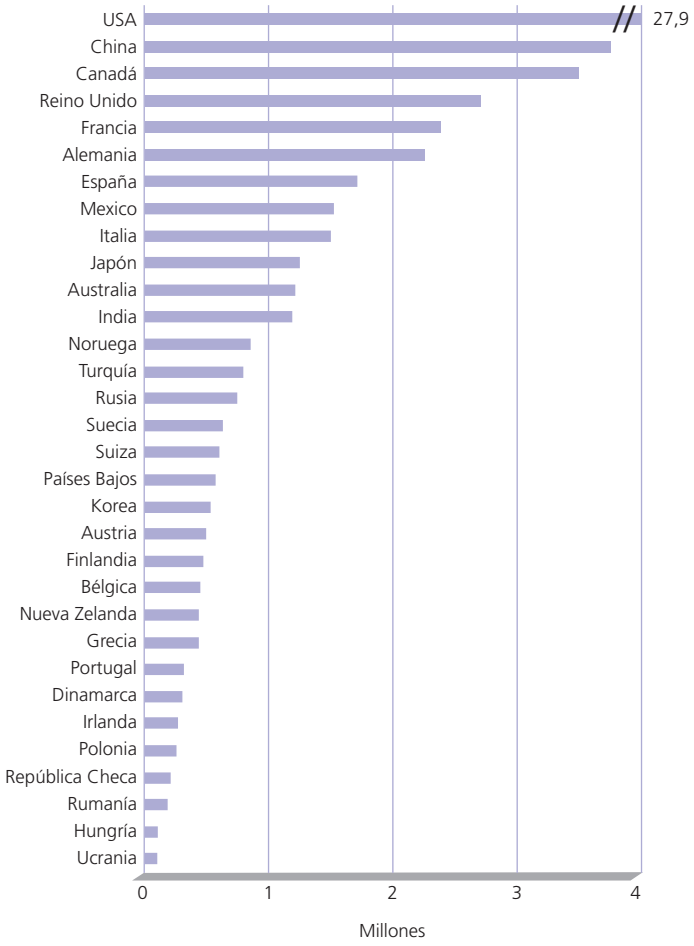
Nota: Se excluyen los países con menos de 50 millones de pasajeros.
Fuente: ACI, OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector 1970-2010*.

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 2012, 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 1,4%. La zona euro tuvo una contracción del PIB del –05%. El PIB de las principales economías emergentes continuaron con incrementos; así la tasa de crecimiento en China fue del 7,8%. 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 3,7%; y en Estados Unidos alcanzó el 1,6%, mientras que en Japón descendió un 2,4%.

La demanda mundial de transporte marítimo experimentó una subida del 4% sobre el año anterior.

La flota mercante mundial de transporte elevó su capacidad en GT un 3,6% continuando la recuperación iniciada en el año 1989.

La evolución del mercado de fletes fue totalmente cambiante según el tipo de buque, continuando débil con alguna mejoría.

Globalmente, la flota de transporte de la Unión Europea tuvo descensos en sus toneladas de registro, rompiendo la tendencia de alza que venía ocurriendo desde hace algunos años; supone aproximadamente el 20% 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. no se podrán seguir complementando 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 2012-2013» de ANAVE.

Según datos estimados en 2012, se transportaron unos 9.468 millones de toneladas de mercancías, con un incremento del 4% respecto a 2011. En toneladas-milla la demanda alcanzó 46,16 billones, con un crecimiento del 4,2%. La demanda de transporte de crudo creció un 1,3%, alcanzando 1.856 millones de toneladas; los productos de petróleo llegaron a 887 millones de toneladas con una subida del 2,1%. El tráfico de mineral de hierro, carbón y grano que son los tres principales gráneles sólidos alcanzaron 2.525 millones de toneladas transportadas, con incremento sobre 2011 del 7,8%; el transporte de mineral de hierro creció un 5,41%. El transporte de carbón y grano tuvieron aumentos del 10,8% y 6,7% respectivamente. La mercancía transportada en contenedores creció un 4,2% y el transporte de carga general no contenerizada subió un 3,2%.

2.2.2. La oferta de transporte

La flota mundial de buques mercantes de transporte a 1 de enero de 2013 había aumentado su capacidad en GT un 3,6%, en relación con la misma fecha del año anterior. El número de buques era de 54.859, un 0,5 inferior a 2011, con 1.027 millones de GT, 1.544 millones de TPM, y una antigüedad media de 17 años.

Analizando las variaciones experimentadas por los diferentes tipos de buques, cabe señalar que la flota de graneleros, portacontenedores y petroleros incrementaron su tonelaje. Los mayores incrementos los han tenido los graneleros 7,1%, portacontenedores un 4,4% y petroleros un 3,1%.

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 del 35% para los graneleros y el 42% para el resto de buques mercantes. Los portacontenedores representan un porcentaje del 17,5% sobre el total de la flota de transporte.

Al finalizar el año 2012 la edad media de la flota total mundial mercante de transporte tenía 17 años de antigüedad. Para los buques petroleros de crudo y graneleros la media de edad era de 9 años, para la carga general 23 años y para los portacontenedores 10 años.

En la evolución de las principales flotas hay que destacar Panamá, con 214,4 millones de GT, que representa un 21% del total mundial, que incrementó su tonelaje en un 1,8%, manteniéndose a la cabeza de la flota mercante mundial y superando de nuevo, en términos de GT, a la flota de Liberia que contaba con 122,8 millones de GT y que supone a su vez un 12% del total mundial, creciendo su tonelaje un 3,9%. La flota de Marshall Island alcanzó el tercer puesto con un incremento del 12,5% y representa el 8% del total de la flota mercante mundial.

En 2012, las bajas por desguaces alcanzaron un nuevo record, llegando a los 58,6 millones de TPM, lo que supone el 3,8% de la flota que había al finalizar el año 2012. La edad media de la flota desguazada se encuentra en los 23 años, tanto para portacontenedores como para petroleros. Los graneleros alcanzaron casi el 60% de los buques desguazados; los buques tanque el 22% y los portacontenedores el 8,3%.

El sector de la construcción naval redujo sus niveles en 2012, ya que se encargaron 44,8 millones de TPM, cifra casi un 30% inferior a la del año 2011.

Un 54% de los buques encargados fueron buques tanque y un 14% petroleros; los portacontenedores tuvieron una caída destacada respecto a 2011.

Los precios de nueva construcción se redujeron en 2012 dado que la demanda está muy por debajo de la capacidad de construcción de los astilleros y por la gran competencia existente, teniendo muchos astilleros que aceptar precios por debajo de coste de construcción

para asegurar carga de trabajo; en otros casos han ido reduciendo la producción hasta abandonar la construcción de algunos tipos de buques.

La cartera de pedidos mundial a 1 de enero de 2013, alcanzó 211 millones de TPM; un 34,4% 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 y Japón tienen una posición de liderazgo en el mercado de las naciones productoras alcanzando el 28,8% y 17,8%, respectivamente, del total de CGT encargadas. Los astilleros de la Unión Europea (27 países) consiguieron el 6,3% de la nueva contratación en CGT.

El mercado de fletes en el año 2012 continuo débil, pero con alguna mejoría respecto a los registrados en 2011. En buques petroleros después de 2009 donde cayeron entre un 40% y 50% alcanzando 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. En 2012, los fletes de petroleros de crudo aumentaron en el primer semestre; en el segundo semestre la demanda bajó, cayendo en algunos de los diferentes tipos de buques y con aumentos medios en otros. En petroleros de productos fue al contrario, los fletes fueron débiles en el primer semestre, y con subidas en el segundo semestre.

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. Durante 2011 también se mantuvieron con disminuciones. En 2012 se produjo una notable caída hasta niveles muy bajos.

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 el comportamiento fue variable a lo largo del año, con importantes subidas en el primer semestre, cayendo a mitad de año. Para 2012 los fletes medios cayeron entre un 40% y 50%, respecto al año anterior, con tendencia ascendente en el primer semestre y una fuerte caída en el segundo.

2.2.3. Oferta de transporte de la Unión Europea

La capacidad de transporte de la Unión Europea, al finalizar 2012 había descendido en sus toneladas de registro, después de varios años de incremento. Por países, el primer lugar fue para la flota de Malta que, aunque cayó un 2%, asciende a 43,9 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. La flota de pabellón griego, con 41,1 millones de GT, decreció un 0,3% y la de Chipre, con 19,5 millones de GT, cayó a su vez un 5%.

En 2012 el porcentaje de tonelaje de registro de la flota de la Unión Europea de 15 países suponía un 14% 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 Rumania (27 países), el porcentaje de registro se ha elevado hasta el 20%.

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%
2012	1.027,0	202,8	19,7%	481,2	46,9%	343,0	33,4%

(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 2012, IHS Global Ltd. (www.ihs.com).

Tabla 2.2.3. Evolución de la flota mundial (1)

Tipo de buque	2008		2009		2010		2011		2012	
	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	197,9	7,4	209,8	7,5	216,2	7,4	230,0	7,5	235,7
Gaseros	1,5	41,0	1,5	46,1	1,6	49,1	1,6	50,6	1,6	50,3
Graneleros	7,6	229,5	8,0	250,5	8,9	291,7	9,7	340,8	10,1	364,8
Carga general	18,8	65,8	18,6	65,5	18,2	66,3	17,3	64,3	16,6	62,0
Portacontenedores	4,6	139,6	4,7	145,5	4,9	158,6	5,0	171,8	5,0	179,4
Otros buques mercantes (2)	13,2	117,3	13,7	123,2	13,8	128,2	14,1	133,7	14,1	134,8
Total flota mercante	**52,9**	**791,1**	**53,9**	**840,6**	**54,9**	**910,1**	**55,1**	**991,2**	**54,9**	**1027,0**
Otros buques no mercantes	46,8	39,6	48,3	42,0	48,5	47,9	49,2	51,9	50,1	54,2
Total flota mundial	**99,7**	**830,7**	**102,2**	**882,6**	**103,4**	**958,0**	**104,3**	**1043,1**	**105,0**	**1081,2**

(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 2012, IHS Global Ltd. (www.ihs.com).

Tabla 2.2.4. Distribución de la flota mercante total por clase de buque y grupos de países (año 2012)

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	234,0	45,7	19,5%	96,7	41,3%	91,6	39,1%
Quimiqueros	52,8	13,7	25,9%	20,3	38,4%	18,8	35,6%
Gaseros	50,3	11,1	22,1%	22,5	44,7%	16,7	33,2%
Otros líquidos	0,1	—	—	—	—	—	—
Total tanques	**337,2**	**70,5**	**20,9%**	**139,5**	**41,4%**	**127,2**	**37,7%**
Combinados (Obos)	1,2	0,8	66,7%	0,3	25,0%	0,1	8,3%
Graneleros	364,9	48,9	13,4%	185,5	50,8%	130,5	35,8%
Total graneleros	**366,1**	**49,7**	**13,6%**	**185,8**	**50,8%**	**130,6**	**35,7%**
Carga general	62,0	12,2	19,7%	23,8	38,4%	26,0	41,9%
Portacontenedores	179,4	39,1	21,8%	92,6	51,6%	47,7	26,6%
Ro-ro carga	46,0	15,9	34,6%	23,1	50,2%	7,0	15,2%
Pasaje y ferrys	36,3	15,6	43,0%	14,9	41,0%	5,8	16,0%
Total carga general y otros	**323,7**	**82,8**	**25,6%**	**154,4**	**47,7%**	**86,5**	**26,7%**
Total	**1.027,0**	**203,0**	**19,8%**	**479,7**	**46,7%**	**344,3**	**33,5%**

(1) Flota mercante excluido flota pesquera, remolcadores, chapas, rompehielos, buques de investigación, buques «supply».
(2) Países de Libre Registro : Liberia, Panamá, Chipre, Bahamas, Bermuda, St.Vincent,Cayman Islands,Vanuatu, Malta, Antigua y Barbuda, Honduras, Líbano, Omán, Gibraltar y Mauricio.
Fuente: World Fleet Statistics 2012, IHS Global Ltd. (www.ihs.com).

Tabla 2.2.5. Participación en la flota de contenedores mundial

Grupos de países	2008	2009	2010	2011	2012
OCDE	28,5%	19,3%	25,2%	24,0%	21,8%
Países de libre Registro	50,7%	49,8%	51,5%	51,7%	51,6%
Resto del mundo	20,8%	30,9%	23,3%	24,3%	26,6%
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Fuente: World Fleet Statistics 2012, IHS Global Ltd. (www.ihs.com).

Tabla 2.2.6. Evolución de las principales flotas mundiales (miles de GT) (1)

Países	2008	2009	2010	2011	2012
Panamá	183.504	190.663	196.936	210.571	214.421
Liberia	82.390	91.696	104.332	118.167	122.754
Marshall Island	42.638	49.088	59.358	72.783	81.848
Hong-Kong	39.101	45.338	55.506	70.098	78.191
Singapur	39.886	41.047	43.536	52.357	58.942
Bahamas	46.543	48.119	46.816	48.152	48.024
Malta	31.633	35.037	38.484	44.799	43.888
Grecia	36.822	38.911	40.679	41.208	41.073
China	26.811	30.077	32.990	36.054	38.656
Chipre	20.110	20.169	20.322	20.493	19.470
Italia	13.600	15.531	16.716	18.100	17.931
Japón	13.536	14.725	15.853	16.545	17.661
Reino Unido	15.247	16.958	15.483	16.598	15.852
Noruega (NIS)	15.040	13.913	13.342	13.244	13.232
Alemania	15.283	15.157	15.040	15.054	13.008
Corea del Sur	14.148	12.893	11.861	11.419	11.106
EE.UU.	11.268	12.018	9.299	8.857	8.525
Resto flota	183.144	191.295	173.538	176.675	182.463
Total mundial	**830.704**	**882.635**	**910.091**	**991.174**	**1.027.045**

(1) Incluye flota mercante de transporte.
Fuente: World Fleet Statistics 2012, IHS Global Ltd. (www.ihs.com).

Tabla 2.2.7. Flota mercante. Análisis de los registros de la Unión Europea (1)

Países	2008		2009		2010		2011		2012	
	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	605	15,07	586	14,93	555	15,04	515	15,05	432	13,00
Austria	4	0,01	2	0,01	2	0,01	—	—	—	—
Bélgica	83	4,05	77	4,10	87	4,31	91	4,20	80	3,63
Dinamarca	432	9,97	447	10,70	480	11,47	484	11,41	482	11,29
España	210	2,41	191	2,23	176	2,51	173	2,55	161	2,53
Finlandia	167	1,47	161	1,36	184	1,35	157	1,48	167	1,72
Francia	294	5,86	296	6,37	265	6,22	273	6,60	248	5,45
Grecia	1.259	36,69	1.269	38,76	1.213	40,68	1.177	41,21	1.132	41,07
Holanda	843	7,45	876	7,53	872	7,15	908	7,77	909	7,61
Irlanda	43	0,12	43	0,12	49	0,15	53	0,16	50	0,15
Italia	917	13,29	948	15,21	955	16,72	954	18,10	923	17,93
Luxemburgo	42	0,51	47	0,66	46	0,65	43	0,61	36	0,62
Portugal	165	1,00	168	1,17	161	1,12	151	1,11	153	1,31
Reino Unido	980	22,92	1.003	25,64	969	26,51	989	29,32	906	29,42
Suecia	352	4,28	330	3,92	293	3,44	275	3,26	247	2,75
Total (UE 15 países)	**6.396**	**125,10**	**6.444**	**132,71**	**6.307**	**137,33**	**6.243**	**142,83**	**5.926**	**138,48**
Chipre	855	19,83	846	19,84	841	20,32	835	20,49	808	19,47
Eslovaquia	48	0,19	33	0,15	18	0,06	6	0,02	1	0,02
Eslovenia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia	31	0,33	30	0,34	31	0,35	30	0,30	27	0,30
Hungría	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Letonia	29	0,24	22	0,21	23	0,21	20	0,14	16	0,11
Lituania	56	0,37	56	0,37	54	0,36	45	0,31	42	0,35
Malta	1.467	31,38	1.534	34,76	1.631	38,48	1.710	44,80	1.653	43,89
Polonia	59	0,08	62	0,08	53	0,05	48	0,05	45	0,05
República Checa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (UE 25 países)	**8.941**	**177,52**	**9.027**	**188,46**	**8.958**	**197,16**	**8.937**	**208,94**	**8.518**	**202,67**
Bulgaria	89	0,85	59	0,50	45	0,40	39	0,31	31	0,18
Rumanía	34	0,15	30	0,14	11	0,06	10	0,05	12	0,06
Total (UE 27 países)	**9.064**	**178,52**	**9.116**	**189,10**	**9.014**	**197,62**	**8.986**	**209,30**	**8.561**	**202,91**

(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 2012, IHS Global Ltd. (www.ihs.com).

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

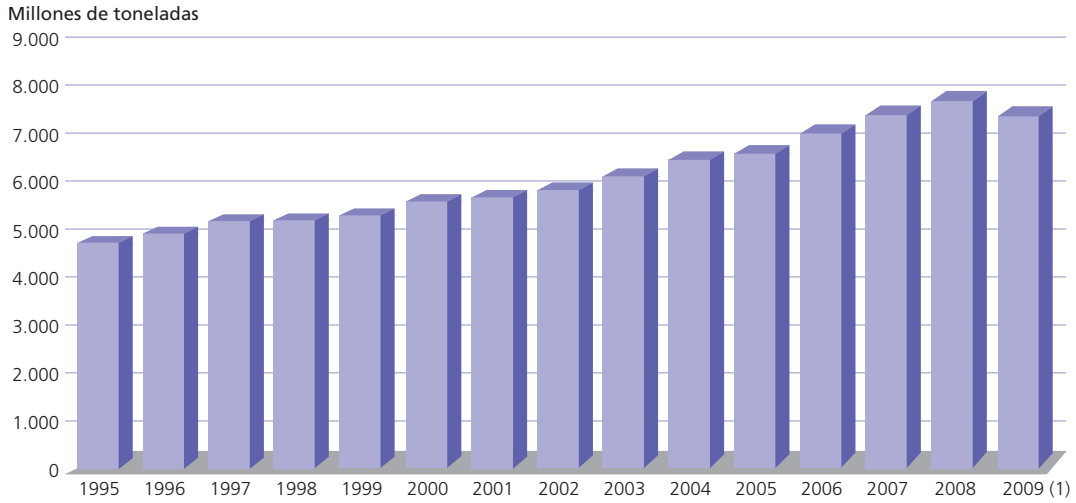
n.d.: no disponible.
Fuente: Fearnleys, Review, hasta 2008. En 2009, estimación ANAVE. En 2010, Fearnleys dejó de editar su Informe Anual.

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

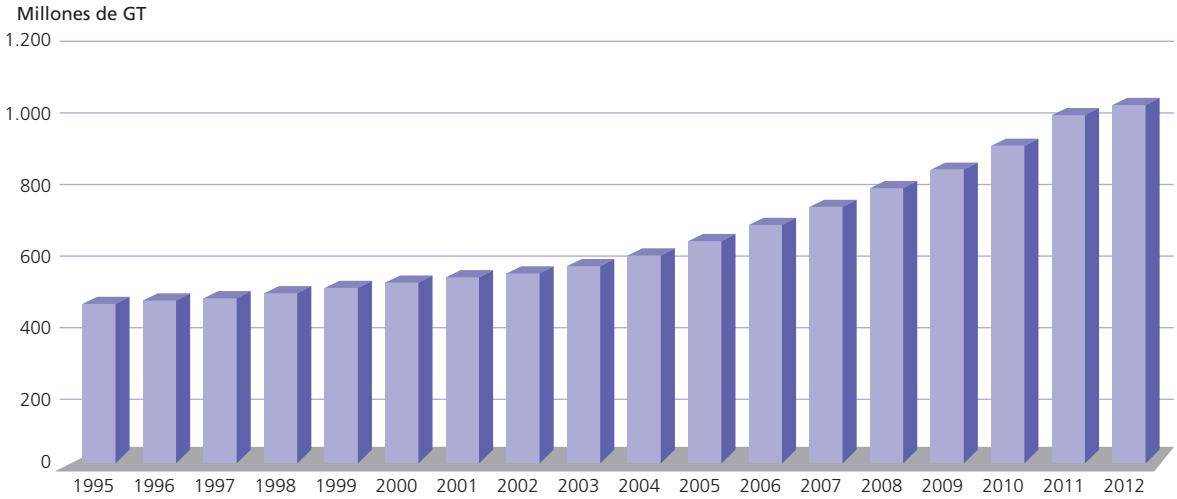
(1) Datos provisionales.
n.d.: no disponible.
Fuente: Fearnleys, Review, hasta 2008. En 2009, estimación ANAVE. En 2010, Fearnleys dejó de editar su Informe Anual.

Gráfico 2.2.1. Tráfico marítimo mundial



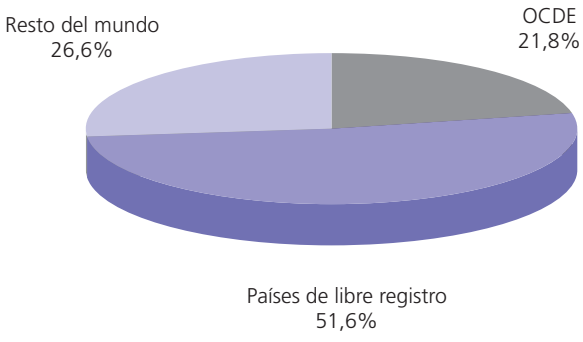
(1) Datos estimados.
Fuente: Fearnleys, Review, hasta 2008. En 2009, estimación ANAVE. En 2010, Fearnleys dejó de editar su Informe Anual.

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 2012, IHS Global Ltd. (www.ihs.com).

Gráfico 2.2.3. Participación en la flota de contenedores mundial (año 2012)



Fuente: World Fleet Statistics 2012, IHS Global Ltd. (www.ihs.com).

2.3. El transporte aéreo[1]

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 2012».

2.3.1. El mundo del transporte aéreo

De conformidad con las estadísticas de tráfico preliminares compiladas por la OACI, el total mundial de pasajeros-kilómetro transportados en vuelos regulares en 2012 por las líneas aéreas de los Estados miembros aumentó en torno al 4,9% con respecto a 2011 (incluidos tanto los servicios internacionales como interiores). El número de pasajeros ascendió a casi tres mil millones, alrededor de un 4,7% más que el año anterior, mientras que el número de salidas de aeronaves en todo el mundo alcanzó en 2012 los 31,2 millones, un aumento del 0,7% respecto de 2011. Pueden consultarse estadísticas detalladas de transporte aéreo en: http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx.

El incremento general del tráfico de pasajeros reflejó un crecimiento económico positivo en todo el mundo. Según los cálculos de IHS Global Insight, importante organización mundial de pronosticación económica, el producto interno bruto (PIB) real mundial aumentó en 2012 en un 2,3%.

En cuanto a los pasajeros-kilómetro efectuados, si se tienen en cuenta los servicios internacionales e interiores combinados, Asia/Pacífico sigue siendo la región con la cifra más alta, con el 30% del tráfico mundial y un crecimiento de 6,4%. Europa y Norteamérica representan, cada una, el 27% del tráfico mundial, con un crecimiento de 3,9% y 1,3%, respectivamente. La Región Oriente Medio registró el crecimiento más alto, 13,7%, y representa el 8% del tráfico mundial. La Región Latinoamérica y el Caribe representa el 5% del tráfico mundial, y creció un 8,6%. El tráfico correspondiente al resto del mundo (2%) corresponde a las líneas aéreas de África, que registraron un crecimiento de 4,2% en 2012.

En concreto, en pasajeros-kilómetro, el crecimiento del tráfico internacional en 2012 fue del 5,4%. El aumento más elevado lo registraron las líneas aéreas de la Región Oriente Medio, con un crecimiento del 14,3% seguidas por las de Latinoamérica y el Caribe (8,9%), Asia/Pacífico (4,6%) y Europa (4,4%). En África y Norteamérica, el tráfico internacional aumentó en un 4,2% y 2,0%, respectivamente. Sin embargo, en el caso de Norteamérica, el crecimiento comparativamente bajo corresponde a una base de tráfico más amplia y, por consiguiente, sigue representando un incremento importante en términos absolutos.

En cuanto a los servicios aéreos interiores, el crecimiento general de los mercados fue del 4,1%. Los índices de crecimiento del 0,1%, 0,9% y 3,6% en Europa, Norteamérica y Oriente Medio, respectivamente, resultaron mucho más bajos que los alcanzados en las Regiones de África, Latinoamérica/Caribe y Asia/Pacífico (4,3%, 8,4% y 8,6%, respectivamente).

El tráfico en la Región Asia/Pacífico aumentó en un 10,3% en el mercado interior chino. La desaceleración del crecimiento del tráfico en Norteamérica —que, con el 47% del tráfico regular interior mundial, sigue siendo el mercado interior más grande del mundo— confirma la madurez de ese mercado.

En general, el crecimiento del tráfico internacional y de los mercados interiores de los países en desarrollo, junto con la diversidad de los índices de crecimiento económico en las distintas regiones, dio lugar a diversos patrones de crecimiento y a desigualdades regionales.

La capacidad ofrecida por las líneas aéreas del mundo, expresada en asientos-kilómetro disponibles, aumentó en un 3,9% en total. Si bien este incremento osciló entre el 0,4% en Norteamérica y el 12,0% en Oriente Medio, el factor de carga mundial promedio aumentó en un 0,75% respecto de 2011, y abarcó desde un 68% para África hasta 83% para Norteamérica.

El número total de salidas en servicios regulares aumentó levemente, en 0,7%, respecto de 2011. Ese aumento marginal del número de vuelos comparado con el crecimiento del tráfico, junto con una mejora significativa en los factores de carga de pasajeros refleja una gestión más eficiente de las operaciones de las líneas aéreas.

Con respecto a la carga aérea, el tráfico expresado en toneladas-kilómetro de carga transportada experimentó una disminución de –1,1% con aproximadamente 49,2 millones de toneladas de carga transportada. Los transportistas de Oriente Medio y de África registraron índices de crecimiento de dos dígitos, mientras que en las restantes regiones el crecimiento fue negativo o marginal, debido principalmente a una recuperación económica más lenta de la esperada en las economías más adelantadas. Asia/Pacífico, la mayor región del mundo en toneladas-kilómetro de carga transportada en vuelos regulares, registró por segunda vez consecutiva un crecimiento negativo, con una reducción de –4,0% en 2012. El crecimiento económico negativo en la Eurozona trajo aparejada una reducción en la demanda de bienes importados y afectó el mercado de carga aérea en todo el mundo.

Según las cifras disponibles, la OACI prevé un beneficio de explotación de aproximadamente 1,8% de los ingresos de explotación para las líneas aéreas regulares de los Estados miembros de la OACI.

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/publications/Pages/annual-reports.aspx

Fuente: «Informe Anual del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI». Año 2012. Publicado con autorización de dicha Organización.

La red mundial del transporte aéreo ha duplicado su tamaño cada 15 años desde 1977 y, desde ahora hasta 2030, se prevé que se duplicará una vez más. Según lo previsto, el número de pasajeros transportados por las líneas aéreas, que en 2012 fue de 3 mil millones, superará los 6 mil millones para 2030, y se pronostica que el número de salidas aumentará de 31 millones, en 2012, a unos 60 millones, en 2030. Los pronósticos más recientes figuran en las Perspectivas del transporte aéreo mundial para 2030 y tendencias para 2040 [Global Air Transport Outlook to 2030 and trends to 2040 (Cir 333)].

Los precios del petróleo siguen siendo un potencial obstáculo para el crecimiento del transporte aéreo, aunque esto podría mitigarse en cierta medida por medio de aeronaves nuevas y más eficientes en cuanto al consumo de combustible.

Por lo que respecta a las nuevas aeronaves, los dos principales fabricantes del mundo entregaron 1.189 unidades. La entrega de aeronaves fue un 18% superior al récord de 2011. Estas nuevas aeronaves, más eficientes en cuanto al consumo de combustible, contribuirán a reducir la huella de carbono del sector aeronáutico y respaldarán los esfuerzos realizados para afrontar el cambio climático.

En cuanto a la seguridad operacional de la aviación, en 2012 se produjeron 99 accidentes de aeronaves (9 mortales) en servicios aéreos regulares, lo que representa un descenso del 21% respecto de 2011, año en el que se notificaron 126 accidentes, de conformidad con un análisis de datos mundiales de seguridad operacional relativos a aeronaves de transporte aéreo comercial con una masa máxima de despegue certificada superior a 2.250 kilogramos. El número de muertes en vuelos regulares en todo el mundo descendió a 372, respecto de las 414 ocurridas en 2011, lo que supone una reducción del 10%. El índice mundial de accidentes se redujo en un 24%, a 3,2 accidentes por millón de salidas regulares, comparado con 4,2 accidentes por millón de salidas regulares en 2011.

Según datos preliminares, en los vuelos comerciales no regulares de pasajeros se registraron 42 accidentes (10 mortales), en comparación con los 36 ocurridos el año anterior. El número de muertes en servicios comerciales no regulares disminuyó de 112, en 2011, a 74. Como no se dispone de cifras de tráfico completas, no pudieron calcularse los índices de accidentes de los vuelos no regulares.

Con respecto a actos de interferencia ilícita, se registraron, en 2012, 10 incidentes, entre los que se incluyen tres intentos de sabotaje de aeronaves (en uno de ellos un impostor se hizo pasar por piloto llegando a ocupar un asiento replegable del puesto de pilotaje), un acto de apoderamiento ilícito de aeronave y dos intentos fallidos de apoderamiento en vuelo, así como dos ataques a instalaciones aeronáuticas civiles y otro suicida con bomba en un autobús de la parte pública de un aeropuerto civil. Los incidentes correspondientes a 2012 se detallan en la base de datos sobre actos de interferencia ilícita, a la que puede accederse a través del sitio web seguro de la OACI.

Para más información sobre seguridad operacional, consúltese: 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 (%)
2003	1.764	3,2	3.130.475	1,8	33,6	6,7	134.379	4,9	4.177	–0,9	429.921	2,7
2004	1.969	11,6	3.571.872	14,1	36,8	9,6	148.624	10,6	4.223	1,1	484.091	12,6
2005	2.109	7,1	3.857.622	8,0	37,7	2,5	152.339	2,5	4.295	1,7	514.588	6,3
2006	2.227	5,6	4.098.281	6,2	40,1	6,2	162.402	6,6	4.182	–2,6	546.715	6,2
2007	2.422	8,8	4.434.885	8,2	42,5	6,2	170.205	4,8	4.156	–0,6	582.986	6,6
2008	2.458	1,5	4.523.484	2,0	41,1	–3,2	168.569	–1,0	4.625	11,3	592.609	1,7
2009	2.448	–0,4	4.475.848	–1,1	40,8	–0,8	153.606	–8,9	4.372	–5,5	567.176	–4,3
2010	2.662	8,7	4.831.858	8,0	48,6	19,2	183.980	19,8	4.595	5,1	633.783	11,7
2011	2.824	6,1	5.149.693	6,6	49,7	2,2	184.532	0,3	4.737	3,1	665.232	5,0
2012	2.957	4,7	5.401.797	4,9	49,2	–1,0	182.429	–1,1	4.997	5,5	686.609	3,2

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 (%)
2003	574	2,6	1.799.463	0,1	19,5	4,3	111.458	1,5	2.421	0,0	284.120	0,5
2004	662	15,3	2.085.577	15,9	21,7	11,2	124.387	11,6	2.528	4,4	322.760	13,6
2005	722	9,0	2.277.450	9,2	22,5	3,7	127.994	2,9	2.662	5,3	344.385	6,7
2006	789	9,3	2.461.159	8,1	23,9	6,4	136.627	6,7	2.725	2,4	370.278	7,5
2007	872	10,5	2.673.979	8,6	25,4	6,3	143.484	5,0	2.860	4,9	394.806	6,6
2008	906	3,9	2.756.842	3,1	25,2	–0,9	142.284	–0,8	3.037	6,2	401.615	1,7
2009	918	1,3	2.721.677	–1,3	24,6	–2,3	129.761	–8,8	3.020	–0,6	385.956	–3,9
2010	1.015	10,6	2.953.162	8,5	31,8	29,2	158.032	21,8	3.212	6,4	438.100	13,5
2011	1.102	8,5	3.178.187	7,6	32,7	2,8	158.680	0,4	3.282	2,2	460.576	5,1
2012	1.157	5,1	3.350.411	5,4	32,3	–1,2	156.302	–1,5	3.488	6,3	474.744	3,1

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)	Coeficiente de carga pasajeros (%)	Toneladas-km de carga (millones)	Toneladas-km de correo (millones)	Total de t-km efectuadas (millones)	Total de t-km disponibles (millones)	Coeficiente de carga en peso (%)
2003	3.130.475	4.378.988	71	134.379	4.177	429.921	722.098	60
2004	3.571.872	4.872.904	73	148.624	4.223	484.091	792.103	61
2005	3.857.622	5.153.777	75	152.339	4.295	514.588	836.933	61
2006	4.098.281	5.412.300	76	162.402	4.182	546.715	877.123	62
2007	4.434.885	5.781.360	77	170.205	4.156	582.986	934.988	62
2008	4.523.484	5.964.954	76	168.569	4.625	592.609	960.081	62
2009	4.475.848	5.844.121	77	153.606	4.372	567.176	920.111	62
2010	4.831.858	6.188.831	78	183.980	4.595	633.783	954.018	66
2011	5.149.693	6.609.757	78	184.532	4.737	665.232	1.011.711	66
2012	5.401.797	6.867.052	79	182.429	4.997	686.609	1.041.048	66

Fuente: OACI.

Tabla 2.3.4. Distribución regional del tráfico regular (porcentaje del tráfico mundial de kilómetros recorridos, pasajeros-km efectuados y toneladas-km efectuadas por las líneas aéreas registradas en cada región)

Regiones	Todos los servicios						Internacionales						Interiores					
	km recorridos		Pasajeros-km		Toneladas-km		km recorridos		Pasajeros-km		Toneladas-km		km recorridos		Pasajeros-km		Toneladas-km	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Europa	25,1	24,7	27,4	27,2	25,8	26,3	39,8	39,4	39,0	38,7	33,8	34,5	9,0	8,5	8,2	8,3	7,8	8,0
África	3,0	2,8	2,3	2,3	2,2	2,2	4,6	4,3	3,3	3,2	2,8	2,9	1,2	1,2	0,8	0,9	0,7	0,8
Oriente Medio	5,5	5,9	7,6	8,2	8,3	9,1	9,7	10,4	11,6	12,5	11,6	12,6	0,9	1,0	1,0	1,1	0,9	1,0
Asia y Pacífico	25,7	27,4	29,6	30,2	32,5	32,3	24,6	25,0	27,2	27,1	32,5	31,5	26,9	30,1	33,4	35,4	31,2	33,9
Norteamérica	34,6	32,8	28,3	26,9	26,9	25,5	16,4	15,8	15,2	14,6	15,7	14,9	54,7	51,6	49,9	47,0	52,9	49,4
Latinoamérica y Caribe	6,1	6,3	4,9	5,2	4,3	4,6	4,9	5,2	3,7	3,9	3,5	3,6	7,3	7,7	6,7	7,3	6,4	6,8
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 2012 (1) (*)

País o grupo de países	Total de los servicios (Internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación 2012	2012	2011	12/11 (%)	Clasificación 2012	2012	2011	12/11 (%)
Carga transportada (pasajeros, mercancía y correo) (millones t-km)								
Estados Unidos	1	160.758	159.956	1	1	61.449	61.383	0
China (2)	2	60.566	57.416	5	6	19.061	19.444	–2
RAE de Hong Kong (3)		20.180	20.430	–1		20.180	20.430	–1
RAE de Macao (4)		274	239	14		274	239	14
Emiratos Árabes Unidos	3	36.096	30.900	17	2	36.096	30.900	17
Alemania	4	29.306	29.925	–2	3	28.240	28.885	–2
Reino Unido	5	28.868	28.310	2	4	28.170	27.616	2
República de Corea	6	21.645	21.425	1	5	21.133	20.895	1
Francia	7	19.975	20.030	0	8	17.510	17.551	0
Japón	8	18.858	17.094	10	10	12.106	10.886	11
Singapur	9	18.471	17.957	3	7	18.471	17.957	3
Federación de Rusia	10	17.837	15.429	16	12	10.809	8.934	21
Australia	11	15.613	15.448	1	15	9.567	9.656	–1
Países Bajos	12	15.485	15.126	2	9	15.485	15.126	2
Canadá	13	14.563	14.201	3	16	9.144	8.795	4
Brasil	14	11.577	11.076	5	26	3.367	3.422	–2
Turquía	15	11.500	9.487	21	14	9.661	7.773	24
Qatar	16	10.844	9.232	17	11	10.844	9.232	17
India	17	10.824	11.801	–8	21	5.427	6.328	–14
Irlanda	18	10.208	10.101	1	13	10.205	10.096	1
Tailandia	19	9.697	9.133	6	17	8.649	8.204	5
España	20	8.829	9.851	–10	18	7.329	7.816	–6
Total 191 estados Miembros OACI		686.609	665.232	3		474.744	460.576	3
Pasajeros-km transportados (millones)								
Estados Unidos	1	1.324.750	1.310.541	1	1	409.568	403.463	2
China (2)	2	500.258	451.162	11	8	97.143	85.758	13
RAE de Hong Kong (3)		109.589	106.013	3		109.589	106.013	3
RAE de Macao (4)		2.480	2.143	16		2.480	2.143	16
Emiratos Árabes Unidos	4	246.112	208.262	18	2	246.112	208.262	18
Alemania	5	218.902	220.036	–1	4	208.208	209.595	–1
Reino Unido	3	251.626	243.236	3	3	243.564	235.053	4
República de Corea	15	98.727	95.487	3	9	93.928	90.579	4
Francia	6	166.193	162.485	2	5	140.885	137.015	3
Japón	8	138.059	122.628	13	18	61.361	53.039	16
Singapur	11	111.526	102.516	9	6	111.526	102.516	9
Federación de Rusia	7	150.872	126.837	19	11	82.505	63.452	30
Australia	9	135.664	132.302	3	14	72.079	71.693	1
Países Bajos	17	93.794	88.964	5	10	93.794	88.964	5
Canadá	10	127.904	123.664	3	12	78.444	75.110	4
Brasil	12	111.425	105.732	5	26	26.065	25.728	1
Turquía	16	96.488	79.458	21	13	76.868	61.484	25
Qatar	21	71.941	61.600	17	15	71.941	61.600	17
India	14	102.380	110.960	–8	21	45.426	52.678	–14
Irlanda	13	111.178	109.948	1	7	111.162	109.913	1
Tailandia	20	74.499	67.363	11	17	64.111	58.208	10
España	18	83.005	90.570	–8	16	67.445	69.839	–3
Total 191 estados Miembros OACI		5.401.797	5.149.693	5		3.350.411	3.178.187	5

(*) Contiene los datos de los 20 primeros países clasificados en 2012 por el total de los servicios.
(1) La mayoría de los datos correspondientes a 2012 son estimaciones, por lo cual la clasificación y los porcentajes de aumento o disminución podrán sufrir modificaciones cuando se disponga de los datos definitivos.
(2) Para fines estadísticos, los datos sobre China excluyen el tráfico de las Regiónes Administrativas Especiales (RAE) de Hong Kong y de Macao.
(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 2012 (1) (*)

País o grupo de países	Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación 2012	2012	2011	12/11 (%)	Clasificación 2012	2012	2011	12/11 (%)
Estados Unidos	1	39.104	39.630	–7	1	23.571	24.111	–12
China (2)	2	15.569	16.765	–1	4	10.252	11.628	–1
RAE de Hong Kong) (3)		9.499	10.054	–6		9.499	10.054	–6
RAE de Macao) (4)		26	25	3		26	25	3
República de Corea	3	12.291	12.382	–1	2	12.231	12.315	–1
Emiratos Árabes Unidos	4	11.898	10.416	14	3	11.898	10.416	14
Singapur	5	7.507	7.918	–5	5	7.507	7.918	–5
Alemania	6	7.241	7.724	–6	6	7.235	7.716	–6
Japón	7	7.036	6.556	7	8	6.096	5.627	7
Reino Unido	8	6.251	6.338	–1	7	6.250	6.336	–1
Países Bajos, Reino de los	9	5.989	6.327	–5	9	5.989	6.327	–5
Francia	10	4.554	4.950	–8	10	4.467	4.867	–8
Luxemburgo	11	4.403	4.654	–5	11	4.403	4.654	–5
Qatar	12	4.307	3.637	18	12	4.307	3.637	18
Federación de Rusia	13	4.132	3.900	6	13	3.357	3.206	6
Tailandia	14	2.758	2.871	–4	14	2.698	2.812	–4
Australia	15	2.731	2.847	–4	15	2.568	2.672	–4
Canadá	16	1.966	2.034	–3	19	1.556	1.544	–3
Malasia	17	1.944	2.193	–11	17	1.862	2.080	–11
Turquía	18	1.933	1.545	25	16	1.913	1.525	25
Arabia Saudita	19	1.815	1.501	21	18	1.746	1.431	21
India	20	1.713	1.828	–6	23	1.194	1.342	–6
Total 191 estados Miembros OACI		**182.429**	**184.532**	**–1**		**156.302**	**158.680**	**–1**

(*) Contiene los datos de los 20 primeros países clasificados en 2012 por el total de los servicios.
(1) La mayoría de los datos correspondientes a 2012 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				
	2008	2009	2010	2011	2012	08/07	09/08	10/09	11/10	12/11
Tráfico no regular (1)	223.360	197.690	210.475	221.000	225.378	–7,6%	–11,5%	6,5%	5,0%	2,0%
Tráfico regular	2.756.842	2.721.677	2.953.162	3.178.187	3.350.411	3,1%	–1,3%	8,5%	7,6%	5,4%
Tráfico total	**2.980.202**	**2.919.367**	**3.163.637**	**3.399.187**	**3.575.789**	**2,2%**	**–2,0%**	**8,4%**	**7,4%**	**5,0%**
Tráfico no regular como porcentaje del total	7,5%	6,8%	6,7%	6,5%	6,3%	—	—	—	—	—

(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)		
	2012	2011	12/11 (%)	2012	2011	12/11 (%)
a) **Los 25 aeropuertos más importantes en términos del total de pasajeros en 2012**						
1 Atlanta Hartsfield - Jackson	95.487	92.389	3,4	930	924	0,7
2 Beijing Capital	81.929	78.675	4,1	557	533	4,5
3 Londres - Heathrow	69.983	69.391	0,9	471	476	–1,0
4 Tokio - Haneda	66.795	62.585	6,7	391	380	3,0
5 Chicago O'Hare	66.835	66.806	0,0	878	879	–0,1
6 Los Ángeles	63.688	61.862	3,0	605	604	0,3
7 París - Charles de Gaulle	61.612	60.971	1,1	498	514	–3,2
7 Dallas - Fort Worth	58.591	57.774	1,4	650	647	0,5
8 Jakarta - Soekamo Hatta	57.773	51.533	12,1	380	346	10,1
10 Dubai	57.685	50.978	13,2	344	326	5,5
11 Francfort	57.520	56.436	1,9	482	487	–1,0
12 Hong Kong International	56.062	53.329	5,1	362	344	5,1
13 Denver, CO	53.156	52.849	0,6	618	635	–2,6
14 Bangkok	53.002	47.911	10,6	317	305	3,8
15 Singapur - Changi	51.182	46.544	10,0	325	302	7,6
16 Amsterdam Schiphol	51.036	49.755	2,6	438	437	0,2
17 Nueva York - John F. Kennedy	50.819	49.198	3,3	402	409	–1,8
18 Guangzhou - Baiyun Int.	48.309	45.040	7,3	373	349	6,9
19 Madrid - Barajas	45.195	49.671	–9,0	373	429	–13,1
20 Estambul - Atatürk	44.999	37.395	20,3	349	302	15,6
21 Sanghai - Pudong Int.	44.880	41.448	8,3	362	344	5,1
22 San Francisco	44.477	41.045	8,4	425	404	5,2
23 Charlotte - Douglas	41.228	39.044	5,6	552	540	2,3
24 Las Vegas - MacCarran	41.668	41.480	0,5	528	532	–0,7
25 Phoenix - Sky Harbor	40.422	40.592	–0,4	450	462	–2,6
Total	**1.404.333**	**1.344.701**	**4,4**	**12.061**	**11.910**	**1,3**
b) **Los 25 aeropuertos más importantes en términos de pasajeros internacionales en 2012**						
1 Londres-Heathrow	65.311	64.730	0,9	426	430	–1,0
2 Dubai	57.685	50.978	13,2	344	326	5,5
3 París-Charles de Gaulle	56.323	55.737	1,1	436	451	–3,2
4 Hong Kong	56.062	53.329	5,1	362	344	5,1
5 Singapur Changi	51.182	46.544	10,0	325	302	7,6
6 Amsterdam-Schiphol	51.035	49.755	2,6	423	420	0,8
7 Francfort	50.995	49.620	2,8	404	405	–0,2
8 Bangkok	40.397	36.206	11,6	228	217	5,2
9 Seúl-Incheon	38.534	34.667	11,2	248	225	10,4
10 Madrid Barajas	30.689	32.554	–5,7	234	255	–8,3
11 Londres-Gatwick	30.411	29.964	1,5	196	199	–1,7
12 Estambul-Ataturk	29.717	23.973	24,0	232	198	17,2
13 Tokio-Narita	29.557	26.344	12,2	173	162	6,7
14 Munich F.J. Strauss	28.730	27.981	2,7	283	288	–1,9
15 Kuala Lumpur	27.986	26.307	6,4	185	173	7,0
16 Roma-Fiumicino	25.165	24.696	1,9	193	197	–2,2
17 Nueva York-John F. Kennedy	25.076	23.920	4,8	151	149	1,4
18 Zurich	24.311	23.796	2,2	255	243	5,2
19 Barcelona-El Prat	23.681	21.718	9,0	191	181	5,6
20 Viena	21.539	20.454	5,3	229	230	–0,6
21 Compehague	21.364	20.286	5,3	214	211	1,3
22 Doha Int.	21.163	18.109	16,9	156	137	13,8
23 Toronto-Lester B. Pearson	21.266	20.357	4,5	224	221	1,2
24 Antalya Int.	20.324	20.587	–1,3	119	122	–2,7
25 Miami Int.	19.372	18.418	5,2	189	184	2,6
Total	**867.874**	**821.030**	**5,7**	**6.418**	**6.269**	**2,4**

(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)	
			Cantidad de $ USD (millones)	Porcentaje de los ingresos de explotación	Cantidad de $ USD (millones)	Porcentaje de los ingresos de explotación
2003	321.800	323.300	–1.500	–0,5	–7.500	–2,3
2004	378.800	375.500	3.300	0,9	–5.600	–1,5
2005	413.300	408.900	4.400	1,1	–4.100	–1,0
2006	465.200	450.200	15.000	3,2	5.000	1,1
2007	509.800	489.900	19.900	3,9	14.700	2,9
2008	569.500	570.600	–1.100	–0,2	–26.100	–4,6
2009	475.800	473.900	1.900	0,4	–4.600	–1,0
2010	563.500	535.900	27.600	4,9	17.300	3,1
2011 (3)	618.100	604.100	14.000	2,3	7.500	1,2
2012 (3) (4)	678.900	666.800	12.100	1,8	6.100	0,9

(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 2011 y 2012 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 2012 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	Turborreactor		Turbohélice		Total todos los tipos de aeronaves
	Número aviones	% sobre total	Número aviones	% sobre total	
2003	16.031	84,5	2.941	15,5	18.972
2004	16.757	85,3	2.893	14,7	19.650
2005	17.485	85,9	2.871	14,1	20.356
2006	18.176	86,4	2.861	13,6	21.037
2007	18.926	86,8	2.883	13,2	21.809
2008	19.650	87,1	2.902	12,9	22.552
2009	20.332	87,4	2.932	12,6	23.264
2010	20.904	87,5	2.976	12,5	23.880
2011	21.543	87,7	3.009	12,3	24.552
2012	22.255	88,1	2.997	11,9	25.252

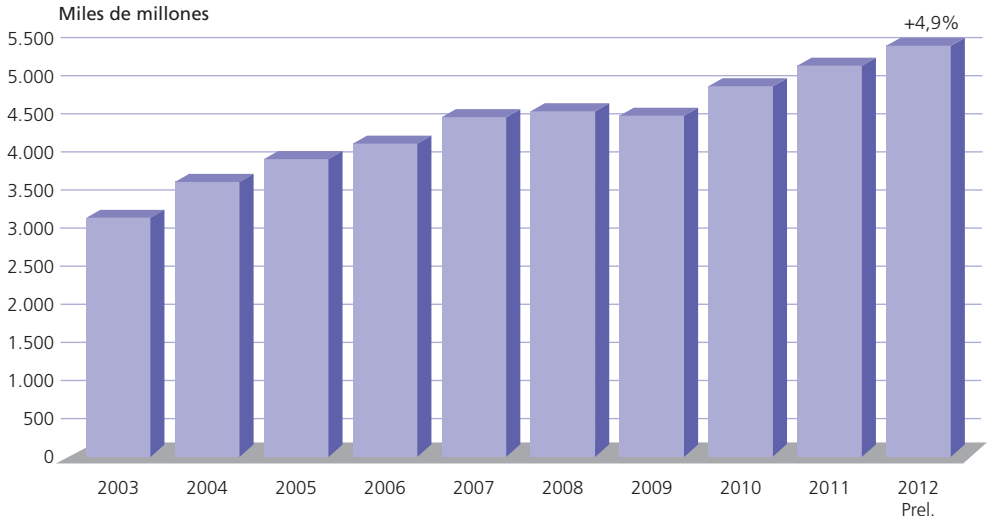
(1) Se incluyen únicamente las aeronaves en servicio. No se incluyen las aeronaves cuya masa máxima de despegue es inferior a 9.000 kg (20.000 libras).
Fuente: Red Business Information (RBI). OACI.

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
2012	10	1	2	2	0	3	2	44	22

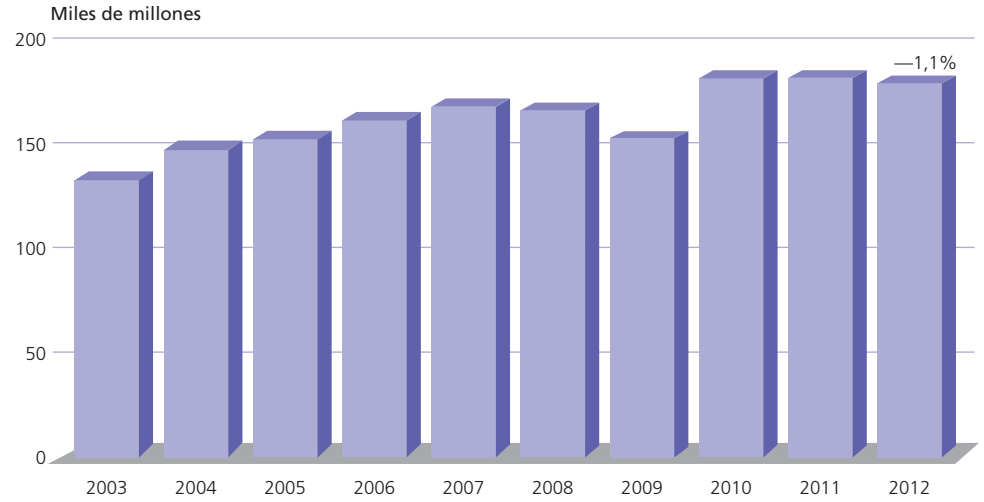
(1) Incluye ataques en vuelo y otros actos de interferencia ilícita.
(2) Los informes oficiales recibidos acerca de los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos no incluyen el número estimado de muertos y lesionados en la superficie. En consecuencia, los totales corresponden a los últimos cálculos obtenidos de los medios de difusión.
(3) Incluye tentativa de sabotaje.
Fuente: OACI.

Gráfico 2.3.1. Tráfico aéreo regular (pasajeros-kilómetro)



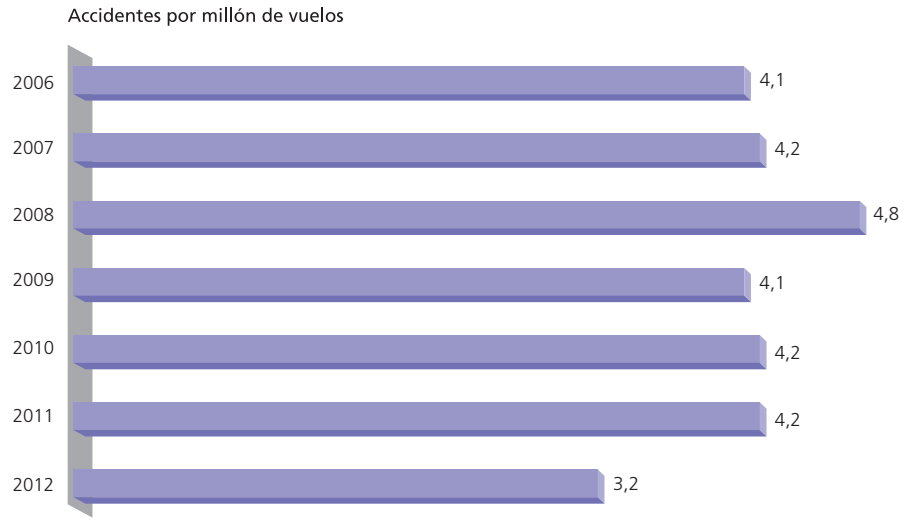
Fuente: OACI.

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 2012» que fue adoptado por la Comisión Europea el 28 de enero de 2013.

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. Hacia la unión política

Uno de los hitos más importantes de 2012 fue la concesión del Premio Nobel de la Paz a la Unión Europea (UE) por su compromiso en favor del respeto de la paz y del Estado de Derecho desde su fundación, que se produjo tras las dos terribles guerras mundiales del siglo XX. El año se caracterizó también por un nuevo debate sobre el futuro de la Unión, la realización de la unión económica y monetaria (UEM) y la forma en que la UE podría avanzar hacia una unión política más profunda. Este debate se vio enriquecido por muchas contribuciones, en particular el plan director de la Comisión y las aportaciones del Parlamento Europeo y del presidente del Consejo Europeo, Herman Van Rompuy, que colaboraron estrechamente entre sí. En respuesta a la petición formulada por el presidente de la Comisión, José Manuel Barroso, en su discurso sobre el estado de la Unión, el debate se propagó más allá del marco institucional para llegar directamente a los ciudadanos europeos.

Premio Nobel de la Paz 2012

El 12 de octubre, el Comité del Nobel noruego concedió el Premio Nobel de la Paz 2012 a la Unión Europea y a sus antecesoras, por su contribución durante más de seis decenios a la promoción de la paz y la reconciliación, la democracia y los derechos humanos en Europa.

Hacia una unión económica y monetaria y una unión política reforzadas

La crisis financiera y económica ha hecho cada vez más obvia la necesidad de completar la actual arquitectura de la UEM y de consolidarla sustancialmente. Durante el año se exploraron y debatieron las formas y los medios para consolidar la UEM en los próximos meses y años, gracias a una mayor integración y una solidaridad reforzada en la zona del euro.

Con vistas al Consejo Europeo de junio se presentó a los líderes de la UE un informe destinado a consolidar y reforzar la UEM a fin de garantizar el bienestar económico y social, la estabilidad y una continua prosperidad. El informe, elaborado por el presidente del Consejo Europeo en colaboración con los presidentes de la Comisión, del Banco Central Europeo y del Eurogrupo, pretende desarrollar una visión para la UEM que garantice la estabilidad y la prosperidad mediante una arquitectura fuerte y estable en los ámbitos financiero, fiscal, económico y político que sustente la estrategia de crecimiento y empleo.

Por consiguiente, se encomendó al presidente del Consejo Europeo, en estrecha colaboración con los otros tres presidentes, que elaborase un plan y un calendario para la consecución de una verdadera unión económica y monetaria. Se registraron nuevas e importantes aportaciones al desarrollo de esta política en evolución, en particular un informe provisional para el Consejo Europeo de octubre, el informe Thyssen, la Resolución del Parlamento Europeo, el plan director elaborado por la Comisión a finales de noviembre y el informe que los cuatro presidentes remitieron al Consejo Europeo de diciembre.

En diciembre de 2012, los dirigentes de la UE reunidos en el Consejo Europeo acordaron un proceso (un plan director) para alcanzar una unión económica y monetaria genuina. El plan director de la Comisión, aunque fue al mismo tiempo una contribución al informe de los cuatro presidentes para el Consejo Europeo de diciembre, va bastante más allá y presenta la visión y las ideas de la Comisión a corto, medio y largo plazo, incluyendo las relativas a cambios institucionales que puedan requerir la modificación del Tratado.

Hoja de ruta del Consejo Europeo

La hoja de ruta adoptada por el Consejo Europeo de diciembre subrayó la necesidad de basarse en el marco jurídico e institucional existente y de respetar la integridad del mercado único, mediante el establecimiento de un marco sólido para la zona del euro, que sea justo, transparente y abierto a todos los demás países de la UE.

Plan director de la Comisión Europea

El plan director de la Comisión sobre la UEM y la unión política es la contribución de la institución para impulsar un debate más amplio y profundo sobre la configuración futura de la Unión. Mientras que aporta análisis y sugerencias concretas, al mismo tiempo va más allá del horizonte inmediato, a fin de identificar la forma de unión política que asegure la credibilidad y sostenibilidad de la UEM a largo plazo y el tipo de estructuras democráticas que podrían ser necesarias.

* Más información sobre la Unión Europea, en el sitio web Europa (http://europa.eu).

Fuente: «Informe General sobre la actividad de la Unión Europea, 2012». Comisión Europea. Comunidades Europeas, 2013.

El plan director aclara que debe reforzarse el papel del Parlamento Europeo como uno de los factores para reforzar la responsabilidad democrática que tendrá que incluir cualquier futura modificación del Tratado para mejorar la UEM. El Consejo Europeo de diciembre declaró específicamente que una mayor integración de la elaboración de políticas y una mayor puesta en común de las competencias deberán ir acompañadas de una participación consecuente del Parlamento Europeo.

Las cuestiones en juego en los ámbitos de la unión fiscal, la coordinación de la política económica y la correspondiente unión política son fundamentales, pues afectan al meollo de las políticas nacionales y, de hecho, al núcleo de la soberanía nacional.

En una UEM profunda y auténtica, todas las grandes decisiones de los Estados miembros en materia de política económica y fiscal deberían ser objeto de una coordinación más estrecha, una aprobación y una vigilancia a escala europea. Los pasos hacia una mayor responsabilidad y disciplina económica deberían combinarse con más solidaridad y ayuda financiera. Una integración política que garantice la responsabilidad y la legitimidad democráticas es necesaria en cada paso de este proceso. Esta transformación tendrá lugar de forma gradual, a corto, medio y largo plazo y conllevaría en última instancia, en caso de que el plan director de la Comisión se materializase, modificaciones de los Tratados.

El debate sobre el futuro de Europa

El presidente de la Comisión, en su discurso sobre el estado de la Unión pronunciado ante el Parlamento Europeo en septiembre, afirmó que antes de las próximas elecciones al Parlamento Europeo, que se celebrarán en 2014, la Comisión presentará su esquema para la configuración de la futura Unión Europea, con suficiente antelación para que las ideas explícitas relativas a los cambios en el Tratado puedan ser debatidas.

En su discurso propuso también una evolución más ambiciosa de la Unión: avanzar hacia una federación de Estados nacionales, pero no hacia un «superestado». El razonamiento subyacente en esta propuesta se remite al ritmo de la mundialización, pues «en la era de la mundialización, la soberanía compartida significa más poder, no menos».

En el discurso sobre el estado de la Unión, el presidente Barroso reclamó un gran debate europeo sobre las políticas e instrumentos necesarios para el futuro. Apoyó decididamente el desarrollo de un espacio público europeo, en el que los asuntos europeos sean discutidos y debatidos desde una perspectiva europea. Subrayó que se precisa un mayor compromiso con los valores fundamentales de Europa y que una Unión Europea más política significa también que «debemos centrar la actuación europea en los problemas reales que importan y deben resolverse a nivel europeo».

Con la concesión del Premio Nobel de la Paz 2012 a la Unión Europea, este llamamiento adquirió mayor relevancia gracias al reconocimiento público de los valores fundamentales de la Unión Europea y sus logros, que dará un nuevo impulso al debate sobre una unión política con el requisito paralelo de unas estructuras más democráticas.

En el contexto del desarrollo de este debate en el espacio público europeo, están previstos en todos los Estados miembros una serie de «diálogos ciudadanos» estructurados, con el fin de llegar directamente a los ciudadanos de la Unión.

2.4.2. Consolidación de la gobernanza económica y de la estabilidad financiera en la Unión Europea

Las instituciones de la Unión Europea (UE) y los gobiernos nacionales han respondido con una actuación intensa y constante a la continua crisis económica y financiera, labor que se prosiguió aún con mayor empeño en el transcurso de 2012. Todos han colaborado estrechamente para apoyar la estabilidad financiera, establecer un sistema de gobernanza más fuerte para el futuro y consolidar las condiciones necesarias para impulsar el crecimiento y el empleo. En respuesta a la crisis, a lo largo del año se tomaron decisiones importantes que mejoraron considerablemente la capacidad de la Unión para abordar la situación y seguir avanzando.

En toda la Unión Europea, se aplicaron medidas de reforma y consolidación. Se establecieron mecanismos conjuntos de apoyo financiero, y las instituciones de la Unión mostraron de manera constante que respaldan la moneda común mediante su capacidad de reacción frente a los desafíos de la crisis. En particular, se adoptaron medidas para garantizar que el nuevo mecanismo de estabilidad europeo, con importante capacidad adicional, sería operativo en otoño. Los desequilibrios presupuestarios y macroeconómicos en algunos Estados miembros de la zona del euro siguieron siendo fuente de preocupación en el transcurso del año, pero se realizaron importantes esfuerzos para hacerles frente. El Pacto de Estabilidad y Crecimiento se reforzó considerablemente con la entrada en vigor de nueva legislación que introdujo un control más estricto de la supervisión de las cuestiones económicas y presupuestarias. Un nuevo Tratado, conocido como «Pacto Presupuestario», y que augura una mayor estabilidad, coordinación y gobernanza en la unión económica y financiera, fue firmado por veinticinco de los veintisiete Estados miembros, y representó un hito importante en la respuesta estructural a la crisis. Veinticinco líderes europeos —todos excepto los de Chequia y el Reino Unido— firmaron a principios de marzo el Tratado de Estabilidad, Coordinación y Gobernanza en la Unión Económica y Monetaria. Se comprometieron a promover la disciplina y la convergencia, enviando así un mensaje muy claro sobre la irreversibilidad del euro y la integración europea.

El año 2012 marcó también el décimo aniversario de la introducción de los billetes y monedas de euro.

El crecimiento y el empleo dependen de que exista un sector financiero saneado y que funcione bien. La Comisión ha combatido la crisis desde el principio con un amplio conjunto de medidas para regular y supervisar este sector. Al final de 2011, numerosas iniciativas clave se habían adoptado ya o habían sido sometidas al Parlamento y al Consejo. El nuevo instrumento más notable presentado durante 2012 fue la propuesta de unión bancaria con el mecanismo único de supervisión como pieza central. En el transcurso del año, se presentaron nuevas mejoras legislativas para mejorar la protección de los inversores y para consolidad el mercado interior.

Consolidación de la arquitectura de la Unión Económica y Monetaria

Tratado de Estabilidad, Coordinación y Gobernanza en la Unión Económica y Monetaria

Veinticinco líderes europeos —todos excepto los de Chequia y el Reino Unido— firmaron a principios de marzo el Tratado de Estabilidad, Coordinación y Gobernanza en la Unión Económica y Monetaria. Se comprometieron a promover la disciplina y la convergencia, enviando así un mensaje muy claro sobre la irreversibilidad del euro y la integración europea.

¿Qué es lo que cambia el Tratado?

Los signatarios introducirán un «freno al endeudamiento» en su legislación nacional, preferiblemente a nivel constitucional, con efecto vinculante y permanente. Los presupuestos nacionales deberán encontrarse en una situación de equilibrio o superávit, con un déficit estructural anual inferior al 0,5% del producto interior bruto (PIB). De lo contrario, se pondrá en marcha un mecanismo corrector automático. Los signatarios se comprometieron también a profundizar la coordinación económica.

En el Tratado se formalizaron asimismo las cumbres de la zona del euro, que se celebrarán al menos dos veces al año. Los Estados que comparten la moneda única podrán adoptar determinadas decisiones, contando con la participación de los demás países cuando proceda.

El Tratado, a menudo denominado «Pacto Presupuestario», entró en vigor el 1 de enero de 2013 después de haber sido ratificado por el mínimo establecido de doce países de la zona del euro.

Segundo paquete sobre gobernanza económica

Los dos proyectos de reglamento fortalecerán aún más la gobernanza económica de la zona del euro, al construir sobre lo ya logrado por medio de los seis actos legislativos adoptados el año pasado y en el Semestre Europeo. Este refuerzo de la gobernanza económica será uno de los pilares fundamentales de una profunda y verdadera unión económica y monetaria (UEM), como se indica en el esquema presentado por la Comisión a finales de noviembre.

En el primero de estos dos reglamentos se codifican y aclaran los procedimientos para la supervisión reforzada de los Estados miembros que experimentan o corren el riesgo de experimentar graves dificultades económicas. Se vincula asimismo el marco del Tratado con las prácticas de concesión de ayuda financiera condicionada, por ejemplo a través del Mecanismo Europeo de Estabilidad.

En el segundo reglamento se armoniza el calendario para la preparación y adopción de los presupuestos nacionales de los Estados miembros de la zona del euro. Este proceso se basa en los principios de coordinación previa, consagrados en el Semestre Europeo, y ayudará a garantizar que los planes presupuestarios concuerden con las recomendaciones específicas por país.

Una de las innovaciones más sustanciales de esta propuesta legislativa es que concede a la Comisión el derecho a exigir que un proyecto presupuestario nacional se modifique, si el análisis indica que no situaría al país en condiciones de cumplir sus compromisos en virtud del Pacto de Estabilidad y Crecimiento. Representará un cambio significativo en el proceso para lograr una coordinación más eficaz de las políticas presupuestarias en la zona del euro, donde la interdependencia es muy fuerte, en aras de la estabilidad financiera y, en especial, de la creación de un crecimiento y un empleo sostenibles en Europa. A finales de año estas dos propuestas seguían sometidas al proceso de codecisión en el Parlamento y el Consejo.

Profundización en la unión económica y monetaria

En el Consejo Europeo de junio se examinó el informe «Hacia una auténtica unión económica y monetaria» presentado por el presidente del Consejo Europeo, en cooperación con los presidentes de la Comisión, del Eurogrupo y del Banco Central Europeo (BCE). Se establecieron «cuatro pilares esenciales» para la futura UEM: un marco financiero integrado, un marco presupuestario integrado, un marco de política económica integrado y el fortalecimiento de la legitimidad democrática y la responsabilidad. Los dirigentes europeos volvieron a ocuparse del asunto en el Consejo Europeo de octubre, sobre la base de un informe provisional.

Antes de la presentación del informe final de los cuatro presidentes en el Consejo de diciembre, la Comisión hizo público un plan director para completar la UEM, en el que se establece un conjunto de acciones a corto, medio y largo plazo.

Si bien este plan director es la contribución de la Comisión al informe final y la hoja de ruta de los cuatro

presidentes de cara al Consejo de diciembre, funciona también como informe independiente, al ofrecer una visión a más largo plazo, con un calendario y un orden propios claramente establecidos. En él se indica lo que queda por hacer para lograr una verdadera unión bancaria, fiscal, económica y política, junto con un calendario claro para la puesta en práctica de los diversos elementos necesarios para completar el trabajo iniciado en Maastricht. Algunas de las acciones planteadas en el documento ya están sobre la mesa o han iniciado el procedimiento legislativo. Sin embargo, algunos de los componentes propuestos exigirían la modificación del Tratado.

A principios de diciembre, el presidente del Consejo Europeo presentó el informe final, en el que se pedía un compromiso político para aplicar la hoja de ruta propuesta.

El Consejo Europeo acordó en sus conclusiones una hoja de ruta para la realización de la unión económica y monetaria, basada en una integración más estrecha y en una mayor solidaridad. Este proceso empezará con la realización, el fortalecimiento y la aplicación de la nueva gobernanza económica reforzada y con la adopción de un mecanismo único de supervisión (MUS), así como de nuevas normas en materia de rescate y resolución de bancos y sobre garantías de depósito. Se completará con la creación de un mecanismo único de resolución, que la Comisión tiene intención de proponer una vez alcanzado un acuerdo sobre el MUS.

Mecanismo Europeo de Estabilidad: un paso fundamental hacia una mayor solidaridad

El Mecanismo Europeo de Estabilidad (MEDE) es un mecanismo permanente de gestión de crisis, que se suma a la Facilidad Europea de Estabilización Financiera (FEEF) y al Mecanismo Europeo de Estabilización Financiera (MEEF), destinado a prevenir el contagio en la zona del euro e impulsar la confianza. En febrero, los ministros de Hacienda de la zona del euro firmaron el Tratado MEDE. Además, en marzo, los dirigentes de la zona del euro revisaron el límite máximo global de la FEEF/MEDE, fijando la capacidad de préstamo acumulada en 700.000 millones EUR, y aceleraron el pago del capital desembolsado del MEDE, de tal manera que el Mecanismo pudiera llegar a su plena capacidad de préstamo efectivo de 500.000 millones EUR más rápidamente; en 2012 se pagaron dos tramos, otros dos se pagarán en el transcurso de 2013, y el último, en 2014.

El MEDE entró en vigor el 27 de septiembre, tan pronto como los instrumentos de ratificación fueron presentados por Estados miembros representantes de al menos el 90% del capital autorizado del MEDE. Las reuniones inaugurales del Consejo de Gobernadores y del Consejo de Administración del MEDE se celebraron el 8 y el 9 de octubre, respectivamente. En ellas se adoptaron los documentos de aplicación del MEDE —incluidos los estatutos, el reglamento interno, las políticas de fijación de precios y de inversión y las directrices del mecanismo—, lo que marcó la plena entrada en funcionamiento del MEDE.

Cómo funciona el MEDE

El MEDE está autorizado a hacer uso de los siguientes instrumentos de préstamo en beneficio de sus miembros, bajo las condiciones adecuadas:

- *Conceder préstamos en el marco de un programa de ajuste macroeconómico.*
- *Comprar deuda en los mercados primario y secundario de deuda.*
- *Proporcionar ayuda financiera con carácter preventivo en forma de líneas de crédito.*
- *Financiar operaciones de recapitalización de las instituciones financieras a través de préstamos a los Gobiernos de los miembros del MEDE. El MEDE estará facultado para recapitalizar directamente bancos en la zona del euro una vez establecido un mecanismo único de supervisión efectivo para los bancos de la zona del euro.*

Con la entrada en vigor del MEDE, se dotó a la zona del euro de un mecanismo permanente de resolución de crisis que permitirá proporcionar ayuda financiera, en diversas formas, a los Estados miembros de la zona del euro en caso de que surja esa necesidad. El Mecanismo puede proporcionar ayuda a través de préstamos, líneas de crédito preventivas y asistencia financiera para la recapitalización de entidades financieras, así como intervención en los mercados primario y secundario. Además, los jefes de Estado o de Gobierno decidieron que, una vez que se cree un mecanismo único de supervisión, debería ser posible la recapitalización directa de los bancos a través del MEDE. En 2012 se empezó a trabajar en los aspectos técnicos para el desarrollo de un instrumento al efecto.

Conformidad del Tratado MEDE con el Derecho de la Unión Europea

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha confirmado la validez de la decisión del Consejo Europeo por la que se constituye el Mecanismo Europeo de Estabilidad (MEDE). La sentencia, dictada el 27 de noviembre, fue la respuesta a la denuncia de un diputado al Parlamento de Irlanda ante los tribunales irlandeses, según la cual la modificación del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) por una decisión del Consejo Europeo era ilegal. El Tribunal de Justicia dictaminó que la modificación no usurpa las competencias exclusivas de la UE en los ámbitos de la política monetaria o la coordinación de las políticas económicas de los Estados miembros. El Tribunal ratificó asimismo el derecho de los Estados miembros a celebrar entre sí un acuerdo para la creación de un mecanismo de esta-

bilidad como es el Tratado MEDE, siempre que los compromisos contraídos sean compatibles con la legislación de la Unión.

G-20

En la cumbre del G-20 celebrada en Los Cabos en junio se acordó aumentar los recursos del Fondo Monetario Internacional (FMI) en 456.000 millones USD (dólares estadounidenses). Esta cantidad sobrepasa los 430.000 millones USD de recursos adicionales acordados por el FMI y el G-20 en abril de 2012. Como consta en la declaración de los líderes del G-20 de Los Cabos, estos recursos no estarán asignados a ninguna región en concreto, sino que pondrán a disposición de todos los miembros del FMI. La UE aportará 240.000 millones USD, lo que constituye más de la mitad de los recursos.

Junto con el incremento de los cortafuegos europeos para apoyar la estabilidad financiera de la zona del euro, esto fortalecerá la capacidad de la comunidad internacional para responder a nivel mundial a los desafíos que tiene actualmente por delante.

Los billetes y las monedas de euro cumplen diez años

El euro, como segunda moneda de reserva del mundo, y dinero en efectivo que utilizan unos 300 millones de ciudadanos, es un logro considerable, pese a la grave crisis financiera y económica de los últimos años.

Hace tan solo diez años, doce Estados miembros introdujeron los billetes y las monedas de euro como su moneda diaria, y ese número se eleva ya a diecisiete. Todos los países de la Unión menos dos se han comprometido a unirse al euro de conformidad con sus obligaciones en virtud del Tratado; Dinamarca y el Reino Unido tienen cláusulas de exclusión voluntaria.

El euro no es un mero acuerdo monetario técnico, sino un símbolo tangible de la determinación de trabajar conjuntamente en un espíritu de responsabilidad compartida y solidaridad, y es uno de los grandes éxitos de la integración europea.

Refuerzo de la agenda del crecimiento europea

Segundo Semestre Europeo en 2012

El proceso del Semestre Europeo, inaugurado en 2011 con el acuerdo de los Estados miembros, fue respaldado en 2012 por la legislación europea como parte de la nueva consolidación de la gobernanza económica de la zona del euro y de la UE en su conjunto. El Semestre es un elemento clave del conjunto de las seis medidas legislativas sobre el gobierno económico que reforzó significativamente el Pacto de Estabilidad y Crecimiento y amplió el alcance del control presupuestario. El Semestre se centra en la buena gobernanza económica y en la aplicación de la Estrategia Europa 2020 para el crecimiento y el empleo.

La Comisión Europea lanzó el segundo Semestre Europeo en noviembre de 2011 junto con su Estudio Prospectivo Anual sobre el Crecimiento de 2012. El mensaje fundamental del Estudio de 2012 fue que, ante el empeoramiento de la situación económica y social, hacían falta más esfuerzos para que Europa se recuperase y para apoyar el crecimiento y el empleo, y que los Estados miembros no habían hecho lo suficiente para aplicar las medidas con las que se habían comprometido a nivel europeo durante el primer Semestre Europeo.

En el Estudio Prospectivo Anual sobre el Crecimiento de 2012 se pedía que la Unión y los Estados miembros se centraran en cinco prioridades:

- consolidación fiscal diferenciada favorable al desarrollo,
- restablecimiento del crédito a la economía,
- promoción del crecimiento y la competitividad presentes y futuros,
- respuesta al desempleo y a las consecuencias sociales de la crisis,
- modernización de la Administración Pública.

Estudio Prospectivo Anual sobre el Crecimiento 2013

El Estudio Prospectivo Anual sobre el Crecimiento 2013 fue publicado por la Comisión a finales de noviembre de 2012. En él se exponía cómo podía utilizarse la responsabilidad compartida entre los niveles europeo y nacional para impulsar el cambio en la UE y sentar las bases para el retorno del crecimiento y el empleo.

En el Estudio se esbozaban las acciones prioritarias que debían adoptar los Estados miembros para garantizar políticas mejor coordinadas y más eficaces que promovieran un crecimiento económico sostenible. A fin de mantener el impulso de reforma, la Comisión recomendó centrarse en las mismas cinco prioridades que se habían determinado para el año anterior.

El principal mensaje del Estudio este año es que, si bien las políticas de la Unión están empezando a mostrar resultados —se están reduciendo los déficits, están amainando las tensiones en los mercados financieros y hay signos de mejora de la competitividad en algunos Estados miembros—, es necesario continuar con la reforma para generar crecimiento y empleo sostenibles. Cada una de las cinco prioridades se centra en la obtención de resultados en términos de crecimiento y empleo, con un énfasis especial en la equidad. No existe un programa de «talla única» para impulsar el crecimiento y el empleo, pero hay objetivos comunes y una serie de reformas que conviene tener en cuenta.

El Consejo Europeo de diciembre tomó nota del Estudio Prospectivo Anual 2013 e hizo suyas las prioridades

establecidas por la Comisión para el año siguiente. Sobre la base del Estudio, el Consejo Europeo adoptará orientaciones para los programas nacionales de reforma y los programas de estabilidad y convergencia de los Estados miembros en su reunión de la primavera de 2013.

Ayuda financiera

Los mecanismos europeos de ayuda financiera permiten apoyar a los Estados miembros de la UE que tienen dificultades y, de este modo, preservar la estabilidad financiera de la UE y de la zona del euro. Constan de préstamos facilitados conjuntamente por la Unión Europea (MEEF), la Facilidad Europea de Estabilización Financiera (FEEF) y el Fondo Monetario Internacional (FMI). La ayuda financiera está vinculada a determinadas condiciones macroeconómicas, cuyos detalles son negociados entre el Estado miembro que solicita ayuda y los prestamistas oficiales, y se exponen en un memorándum de entendimiento.

En el transcurso del año se siguió prestando apoyo a Grecia, Irlanda y Portugal; Chipre y España también solicitaron ayuda financiera, en el segundo caso ayuda específica para el sector bancario.

Reforma del sector financiero: invertir en confianza

Hacia una unión bancaria

Los puntos vulnerables del sector bancario tienen un impacto negativo sobre la crisis de la deuda soberana. Los bucles de retroalimentación negativa entre los presupuestos de los distintos Estados miembros y algunos de sus bancos son una amenaza para la estabilidad financiera de la UE. Teniendo en cuenta la puesta en común de las responsabilidades monetarias en la zona del euro y su integración financiera cada vez más estrecha, existen riesgos concretos de contagio transfronterizo en caso de crisis bancarias. La coordinación de la supervisión bancaria nacional ya no es, pues, una opción. Es necesario pasar a un sistema integrado, a una «unión bancaria».

A lo largo del año se registraron progresos significativos en la creación de una «unión bancaria» viable, a saber, un conjunto común de normas para supervisar y tratar la propagación transfronteriza de los problemas bancarios y, en particular, para romper el círculo vicioso de la deuda bancaria y la deuda soberana.

Por ello, la Comisión, con vistas a una integración económica y presupuestaria a largo plazo, hizo un llamamiento en mayo en favor de una unión bancaria encaminada a restaurar la confianza en los bancos y en el euro. Al mismo tiempo, deben completarse las reformas en curso del marco normativo de la UE para el sector financiero con el fin de garantizar la integridad del mercado único. Hacen falta pasos decididos y rápidos para realizar ambos. En este contexto, en los Consejos Europeos de junio y de octubre se solicitó la creación de un mecanismo único de supervisión (MUS) para los bancos, que sea vinculante para los Estados miembros de la zona del euro, pero que esté abierto a su posible ampliación a los Estados miembros no participantes en ella. Esta supervisión integrada es necesaria para garantizar que al menos todos los Estados miembros de la zona del euro puedan confiar plenamente en la calidad y la imparcialidad de la supervisión bancaria, sentando las bases para que el MEDE pueda recapitalizar directamente a los bancos que no logren obtener capital en los mercados.

La propuesta presentada por la Comisión en septiembre relativa a un MUS es un elemento clave para el fortalecimiento de la unión económica y monetaria. El Consejo alcanzó un amplio acuerdo sobre las condiciones del MUS a mediados de diciembre. Expresando su satisfacción al respecto, el Consejo Europeo pidió a los colegisladores que llegaran sin dilación a un acuerdo final para su puesta en práctica lo antes posible.

La protección de los consumidores en el ámbito de los servicios financieros

La falta de transparencia, la escasa conciencia de los riesgos y el mal manejo de los conflictos de interés han hecho que se vendieran repetidamente a los consumidores de la UE productos de inversión y de seguros que no eran adecuados para ellos. La confianza de los consumidores en el sector financiero se ha visto sacudida. Además, la legislación vigente no ha evolucionado con rapidez suficiente para adaptarse a la creciente complejidad de los servicios financieros.

Adoptar medidas para subsanar estas deficiencias será la única manera de poner remedio a la baja confianza de los consumidores y establecer así cimientos sólidos para el crecimiento de la UE. Hacen falta mercados minoristas fuertes y bien regulados, cuyo eje central sea favorecer los mejores intereses de los consumidores, para reforzar su confianza y el crecimiento económico a medio y largo plazo. Por eso, la Comisión ha presentado un paquete legislativo que eleva las exigencias y subsana las lagunas en beneficio de los consumidores. En concreto, el paquete propone mejoras de la información sobre las inversiones, a fin de hacerla más asequible para los consumidores; eleva las normas en materia de asesoramiento, y hace más estrictas determinadas normas sobre los fondos de inversión para garantizar su seguridad.

El paquete está compuesto de tres propuestas legislativas: una propuesta de Reglamento sobre los documentos de datos fundamentales relativos a los productos preempaquetados de inversión minorista[j] una revisión de la Directiva sobre la mediación en los seguros[r] y una propuesta para mejorar la protección de quienes compran fondos de inversión (actualmente regulada por la Directiva sobre organismos de inversión colectiva en valores mobiliarios).

Estas medidas mejorarán el entorno jurídico y normativo para las actividades de posnegociación en la Unión

Europea y complementarán el T2S, la iniciativa del Eurosistema para crear una estructura única de liquidación para Europa.

En noviembre entraron en vigor las normas sobre la prohibición de las operaciones con permutas de cobertura por impago soberano descubiertas y las ventas en corto de acciones y deuda soberana.

A finales de 2012 entró en vigor un nuevo Reglamento para incrementar la transparencia de los derivados y reducir el riesgo de los derivados extrabursátiles.

Financiación del futuro: garantizar ingresos públicos sostenibles a través de la mejora de la coordinación en materia de política fiscal

La política fiscal puede contribuir al saneamiento presupuestario y al crecimiento. La fiscalidad es competencia principalmente de los Estados miembros. No obstante, en marzo, en el marco del Estudio Prospectivo Anual sobre el Crecimiento, los dirigentes europeos invitaron a revisar sus sistemas tributarios, cuando fuera conveniente. Los objetivos perseguidos son los siguientes:

- eliminar exenciones injustificadas, que fomentan especialmente la deuda;
- ampliar la base impositiva;
- reducir la carga fiscal del trabajo, en favor de impuestos que fomentan más el crecimiento, como los que se aplican al consumo y la propiedad;
- aumentar los impuestos ecológicos;
- mejorar la eficiencia de la recaudación fiscal y hacer frente a la evasión fiscal.

En el Consejo Europeo de marzo de 2012, los Estados miembros pidieron a la Comisión que desarrollara rápidamente maneras concretas para mejorar la lucha contra el fraude y la evasión fiscales, también en lo relativo a terceros países, y que informara sobre este asunto a más tardar en junio de 2012. Se calcula que el tamaño de la economía sumergida representa en promedio casi una quinta parte del PIB en todos los Estados miembros (2,4 billones EUR), lo que genera una pérdida estimada de alrededor de 1 billón EUR por evasión y fraude fiscal cada año en la UE. Teniendo en cuenta la mundialización de la economía y el progreso tecnológico, los esfuerzos nacionales individuales para atajar este problema están abocados al fracaso.

La Comisión ha respondido proponiendo varias medidas para garantizar la sostenibilidad y la estabilidad de las finanzas públicas:

- El 2 de mayo, el Consejo adoptó un Reglamento con nuevas normas de cooperación administrativa en el ámbito de los impuestos especiales. La adopción de este Reglamento ayudará a los Estados miembros a controlar mejor el movimiento de productos sujetos a impuestos especiales y acelerar la recaudación de estos impuestos.
- El 27 de junio, la Comisión presentó en la cumbre de la UE algunas medidas concretas que debían analizarse más a fondo, como la imposición de unas sanciones mínimas contra los delitos fiscales, un número de identificación fiscal transfronterizo y una carta del contribuyente de la UE.
- El 31 de julio, la Comisión propuso un nuevo instrumento de respuesta rápida contra el «fraude carrusel» en el IVA, que cuesta a la UE y a los presupuestos nacionales varios miles de millones de euros cada año. Por ejemplo, entre junio de 2008 y diciembre de 2009, se calcula que se perdieron 5.000 millones EUR como consecuencia del fraude del IVA en relación con los derechos de emisión de gases de efecto invernadero. Con arreglo al mecanismo de reacción rápida propuesto, un Estado miembro que se enfrente a un caso grave de fraude repentino y masivo del IVA podría adoptar determinadas medidas de emergencia, que no están actualmente autorizadas por la legislación sobre el IVA. Con ello mejorarían significativamente sus posibilidades de resolver eficazmente complejos sistemas de fraude, como el «fraude carrusel», y de reducir pérdidas económicas que, de otro modo, serían irreparables.
- El 6 de diciembre, la Comisión presentó un plan de acción sobre la lucha contra el fraude y la evasión, con medidas específicas que podrían aplicarse rápidamente. De forma paralela, la Comisión presentó también dos recomendaciones para fomentar que los Estados miembros actúen de manera inmediata y coordinada contra los paraísos fiscales y la planificación fiscal agresiva. Utilizando criterios comunes, se anima a los Estados miembros a que localicen los paraísos fiscales, los incluyan en listas negras nacionales y adopten medidas para convencer a estos países no miembros de la UE de que apliquen las normas de gobernanza de la UE. En la recomendación sobre la planificación fiscal agresiva, se anima a los Estados miembros a reforzar sus convenios de doble imposición, para impedir lagunas jurídicas que algunas empresas aprovechan para evitar pagar impuestos.

2.4.3. Mayor crecimiento

La Estrategia de la Unión Europea para el Crecimiento y el Empleo, Europa 2020, fue la piedra angular del enfoque adoptado por la Unión Europea (UE) en 2012 para poner en marcha las reformas estructurales y mejorar la competitividad. En el transcurso de la crisis, se hizo más imperiosa la necesidad de generar crecimiento y empleo sostenible. La Estrategia Europa 2020 se completó con un Pacto por el Crecimiento y el Empleo a mediados de año, mientras los líderes europeos se enfrentaban a los efectos del desempleo y las consiguientes dificultades sociales. La convicción renovada de que la industria ma-

nufacturera puede desempeñar un papel de mayor relevancia en la agenda para el crecimiento se acompañó de otras iniciativas políticas destinadas a impulsar el crecimiento en sectores tan diversos como las tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC), la agricultura o la pesca. Durante este año, marcado por el vigésimo aniversario del mercado único, el objetivo central de las políticas fue impulsar su potencial de crecimiento, dirigiéndose todos los esfuerzos a desbloquear su potencial latente de creación de empleo. Se mantuvo, asimismo, la voluntad de responder a las necesidades de los más desfavorecidos en la sociedad y de construir nuevas vías a la educación, la formación y el empleo.

Políticas de la Unión Europea para el crecimiento. Europa 2020

Pacto por el Crecimiento

El Consejo Europeo de diciembre hizo balance de los progresos realizados en favor del crecimiento y el empleo. En 2013, corresponderá a los Estados miembros y al Parlamento Europeo adoptar y aplicar las numerosas propuestas de estímulo del crecimiento presentadas por la Comisión. En concreto, el Consejo Europeo instó a los colegisladores a perseverar en los esfuerzos realizados con los recientes acuerdos en el contexto de las diversas propuestas del Acta del Mercado Único I, a adoptar sin demora las propuestas pendientes y a concluir el trabajo sobre el Acta del Mercado Único II antes de que finalice la actual legislatura parlamentaria. Un seguimiento exhaustivo y rápido del paquete sobre empleo juvenil y la nueva Comunicación sobre la adecuación de la normativa de la UE también contribuirían de manera significativa a la recuperación económica.

Investigación, desarrollo e innovación

Espacio Europeo de Investigación

El Espacio Europeo de Investigación (EEI) contribuye a la aplicación de la Estrategia Europa 2020 como elemento esencial de la iniciativa emblemática Unión por la Innovación. Esta dinámica se mantuvo en 2012 con la adopción de la Comunicación «Una asociación del Espacio Europeo de Investigación reforzada en pos de la excelencia y el crecimiento». Se identificaron cinco ámbitos prioritarios: sistemas nacionales de investigación más eficaces; optimizar la cooperación y competencia transnacionales óptimas; un mercado laboral abierto para los investigadores; igualdad entre los sexos e integración de la perspectiva de género en la investigación; y circulación, acceso y transferencia óptimos de los conocimientos científicos, inclusive a través del EEI digital. La Comunicación responde al llamamiento de los dirigentes europeos para realizar el EEI a más tardar en 2014.

Unión por la Innovación

La UE siguió avanzando adecuadamente en la aplicación de medidas para dar un efecto tangible a la iniciativa emblemática Unión por la Innovación de la Estrategia Europa 2020. Las inversiones privadas en investigación e innovación recibirán un impulso renovado con cuatro medidas destinadas a crear un mercado único de la innovación:

- reducir en un 80% los costes de las patentes en Europa mediante la adopción de una patente unificada acordada por el Parlamento Europeo y el Consejo en diciembre de 2012;
- modernizar y acelerar el establecimiento de normas para desarrollar y conquistar nuevos mercados, reduciendo a la mitad el tiempo de adopción de las normas;
- superar la fragmentación de los mercados europeos de capital riesgo mediante un «pasaporte de la UE para fondos de capital riesgo»; y
- utilizar el potencial de la contratación pública para fomentar la innovación, a través de propuestas específicas en las Directivas sobre contratación de la Unión.

Además, la Unión por la Innovación recibe también apoyo en el marco de la actual financiación de la innovación. A tal fin, el séptimo programa marco (7PM) permitió el lanzamiento del mayor conjunto de convocatorias de propuestas jamás presentado en el ámbito de la investigación (8.100 millones EUR). Las convocatorias se dirigen tanto a la innovación como a una gama de cambios sociales y aseguran la transición a Horizon 2020, el próximo programa de financiación de la UE para la investigación y la innovación (2014-2020). El objetivo es apoyar proyectos e ideas para aumentar la competitividad en Europa en temas como la salud humana, la protección del medio ambiente y la definición de nuevas soluciones a los retos crecientes en relación con el urbanismo y la gestión de residuos. Estas últimas convocatorias del séptimo programa marco abarcan una parte mucho más amplia del ciclo de innovación. Reducirán la distancia que separa las ideas del mercado con el apoyo a proyectos piloto, la explotación de los resultados de la investigación, las medidas de normalización, la contratación pública de la innovación, las acciones concretas en favor de las PYME y otras muchas más medidas.

Asociaciones europeas para la innovación

Las asociaciones europeas para la innovación introducen un nuevo enfoque para aportar soluciones innovadoras a los retos específicos de la sociedad, movilizando a las partes interesadas en toda la cadena de investigación-desarrollo-innovación y reuniendo a acto-

res del sector público y privado, tanto del lado de la oferta como del de la demanda, en una dimensión transfronteriza e intersectorial. Cada una persigue la realización de un objetivo ambicioso antes de 2020 y se espera que produzcan resultados en dos o tres años.

Ya se han puesto en marcha asociaciones europeas para la innovación en los siguientes ámbitos:

- *envejecimiento activo y saludable;*
- *materias primas;*
- *agua;*
- *productividad y sostenibilidad en la agricultura.*

Además, se ha propuesto una asociación europea para la innovación sobre ciudades y comunidades inteligentes.

En el marco del proceso de programación conjunta, las iniciativas están empezando a dar resultados con la puesta en marcha de acciones y convocatorias conjuntas para abordar los principales retos de la sociedad, como el envejecimiento, el conocimiento del clima o la seguridad del abastecimiento de alimentos. Esto permite estructurar el EEI conforme a lo previsto en la Comunicación original de la Comisión. La Comisión apoya el conjunto de las diez iniciativas de programación conjunta mediante acciones de coordinación y apoyo para impulsar sus avances. Cuatro de las diez iniciativas de programación conjunta han adoptado este año programas estratégicos de investigación y varias de ellas ya están invirtiendo en acciones y convocatorias de propuestas conjuntas por un importe total de unos 50 millones EUR en 2012.

Tecnologías facilitadoras esenciales: un puente al crecimiento y al empleo

En junio se publicó una Comunicación sobre una estrategia común para las tecnologías en la Unión Europea. Se prevé que el mercado mundial de estas tecnologías, que incluyen la microelectrónica y la nanoelectrónica, los materiales avanzados, la biotecnología industrial, la fotónica, la nanotecnología y los sistemas de fabricación avanzados, crezca desde unos 650.000 millones EUR a más de 1 billón EUR en 2015. Los objetivos de la Comisión son los siguientes: promover la investigación en este campo mediante la asignación de 6.700 millones EUR a las capacidades industriales; el establecimiento y la aplicación de un programa de trabajo plurianual para la ejecución de proyectos orientados a la innovación; y el desarrollo de asociaciones público-privadas. La utilización de las tecnologías facilitadoras esenciales es muy pertinente, tanto para la competitividad industrial como para responder a los desafíos de la sociedad, mientras que su papel polifacético y transversal se refleja en el número de PYME activas en este ámbito y en el número de puestos de trabajo de alta calidad. Posteriormente, en el transcurso del año, la Comisión presentó una Comunicación sobre los aspectos reglamentarios de los nanomateriales, en la que identifica posibles lagunas y propone medidas para colmarlas y aplicar mejor el marco legislativo existente.

Acceso abierto a los resultados de la investigación financiada por la UE para impulsar la capacidad de innovación de Europa

En julio, la Comisión presentó una Comunicación y una Recomendación para mejorar el acceso a la información científica que se produce en Europa, en particular gracias a la financiación de la UE en el ámbito de la investigación. Un acceso más amplio y rápido a documentos y datos científicos permitirá a los investigadores y a las empresas explotar los resultados de la investigación financiada con fondos públicos. De este modo, la capacidad de innovación en Europa recibirá un fuerte impulso y los ciudadanos podrán beneficiarse más rápidamente de los descubrimientos científicos.

Cooperación internacional en la investigación y la innovación

La Unión Europea es un importante actor internacional y una de las regiones más avanzadas a nivel mundial en la investigación y la innovación. La cooperación internacional es, por lo tanto, un elemento importante de las actividades de investigación e innovación de la UE, como ilustra el hecho de que uno de cada cinco de los proyectos financiados a través del séptimo programa marco tiene a un tercer país socio como parte de su consorcio. Otras importantes iniciativas internacionales financiadas con arreglo al séptimo programa marco incluyen: el Programa de Cooperación de los Países Europeos y de los Países en Desarrollo sobre Ensayos Clínicos (EDCTP), que contribuye a la lucha contra el VIH/sida, la malaria y la tuberculosis, en particular en el Sahel; las acciones Marie Curie, que han atraído a participantes de más de ochenta países diferentes; y el programa científico «Fronteras Humanas», en el que la UE y otros trece países financian la colaboración internacional en la investigación básica.

En septiembre de 2012 se adoptó una Comunicación titulada «Reforzar y centrar la cooperación internacional de la UE en investigación e innovación: un enfoque *estratégico*)», *con vistas a preparar la iniciativa Horizonte 2020.* En ella se identifican tres objetivos fundamentales de la cooperación internacional: reforzar la excelencia y el atractivo de la Unión en el ámbito de la investigación y la innovación, así como su competitividad económica e industrial; hacer frente a retos sociales mundiales; y respaldar las políticas exteriores de la Unión. Las propuestas tienen por objeto

desarrollar planes de trabajo plurianuales para la cooperación con los principales países y regiones socios, así como promover principios comunes y reforzar la asociación con los Estados miembros y las principales partes interesadas.

Agenda Digital para Europa: próximos pasos

En 2012 se llegó a la mitad del periodo de aplicación de la Agenda Digital para Europa (ADE), la estrategia quinquenal de la Unión para estimular la economía digital y hacer frente a los retos sociales a través de las tecnologías digitales. En diciembre de 2012, un examen político exhaustivo puso de manifiesto que la ADE había conseguido muchos de sus objetivos y mantenía el rumbo apropiado para alcanzar otros muchos. Treinta y ocho de las 101 acciones de la ADE habían concluido. La utilización sistemática de internet aumenta de manera constante, especialmente entre los grupos desfavorecidos, y disminuye el número de ciudadanos que nunca han utilizado internet. Del mismo modo, las compras en línea siguen progresando, aunque el ritmo de crecimiento del comercio electrónico transfronterizo es demasiado lento. La banda ancha de alta velocidad muestra los primeros signos de despegue, incluidas las conexiones ultrarrápidas por encima de 100 Mbps. No obstante, siguen existiendo diferencias significativas entre los Estados miembros, y se requiere una acción política europea activa.

En el examen se señalan siete ámbitos en los que la Comisión Europea adoptará medidas más específicas en 2013-2014:

- Creación de un marco regulador de la banda ancha nuevo y estable;
- desarrollo de nuevas infraestructuras públicas de servicios digitales a través del Mecanismo «Conectar Europa»;
- puesta en marcha de una gran coalición sobre las competencias digitales y el empleo;
- presentación de una estrategia y de una directiva sobre ciberseguridad;
- actualización del marco de la UE sobre derechos de autor.
- promoción de la computación en nube mediante el poder de compra del sector público;
- lanzamiento de una nueva estrategia industrial para la electrónica: el «Airbus de los chips».

La aplicación de esta Agenda Digital actualizada podría aumentar el PIB europeo en un 5% (equivalente a 1.500 EUR por persona) en el transcurso de los próximos ocho años, a través del crecimiento de la inversión en TIC, la mejora de las competencias digitales de los trabajadores, la posibilidad de innovación en el sector público y la reforma de las condiciones marco para la economía de Internet.

Mecanismo «Conectar Europa»

Con un presupuesto estimado de 50.000 millones EUR entre 2014 y 2020, el mecanismo «Conectar Europa» será un instrumento clave para fomentar el crecimiento, el empleo y la competitividad a través de redes transeuropeas de altas prestaciones, sostenibles y eficazmente interconectadas en los sectores del transporte, la energía y los servicios digitales.

En el marco del mecanismo «Conectar Europa» se invertirán 31.700 millones EUR para modernizar las infraestructuras de transporte europeo de ferrocarril, carreteras, puertos y vías navegables, completar los enlaces que faltan y eliminar los cuellos de botella. Centrándose en los modos de transporte menos contaminantes, el mecanismo «Conectar Europa» contribuirá a la sostenibilidad de nuestro sistema de transportes. La financiación propuesta incluye 10.000 millones EUR del Fondo de Cohesión reservados para proyectos de transporte en los países beneficiarios de las políticas de cohesión, mientras que los 21.700 millones EUR restantes se pondrán a disposición de los Estados miembros para inversiones en infraestructuras a nivel europeo y contribuir al desarrollo de redes de transporte.

En el sector de la energía se prevé una inversión de 9.100 millones EUR en infraestructuras transeuropeas, como redes de electricidad y gas, a fin de cumplir los objetivos de la UE relativos a la energía y el cambio climático en 2020. El mecanismo «Conectar Europa» también permitirá suprimir las deficiencias de financiación y los cuellos de botella de las redes.

En el ámbito de las telecomunicaciones y las TIC, el mecanismo «Conectar Europa» prevé casi de 9.200 millones EUR de apoyo a la inversión en redes de banda ancha rápidas y ultrarrápidas y servicios digitales paneuropeos.

Para facilitar la financiación del mecanismo «Conectar Europa» y multiplicar el alcance del presupuesto de la UE, la iniciativa Europa 2020 sobre la emisión de obligaciones para la financiación de proyectos será uno de los diferentes instrumentos de riesgo compartido en los que podrá basarse el mecanismo para atraer financiación privada a los proyectos. Se espera que el presupuesto total de 230 millones EUR gestionados por el Banco Europeo de Inversiones para la fase piloto movilice inversiones por un importe de 4.600 millones EUR.

La Comisión Europea presentó la primera propuesta de establecimiento del mecanismo «Conectar Europa» en junio de 2011, como parte de su proyecto de presupuesto de la UE para el próximo marco financiero plurianual 2014-2020. La propuesta se presentó al Parlamento Europeo y al Consejo, y este último alcanzó una orientación general parcial el 7 de junio de 2012. La Comisión consideró que el texto acordado constituía una base coherente para las negociaciones interinstitucionales en curso.

El 18 de diciembre, los miembros de la Comisión de Transportes y Turismo dieron un claro y firme apoyo a los esfuerzos de la Comisión Europea para dar un nuevo

impulso al desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T). Su voto sobre el mecanismo «Conectar Europa» refleja su firme convicción de que la consecución de una red europea de transportes moderna, eficiente y bien conectada es vital para contribuir a la recuperación del crecimiento y la competitividad de la economía europea sobre una base sostenible.

Los dos colegisladores deben adoptar la propuesta antes de que finalice 2013, tras el acuerdo sobre el presupuesto de la Unión para el periodo 2014 a 2020.

Un mercado interior abierto y equitativo

El vigésimo aniversario del mercado único.
El Acta del Mercado Único II

En 2012, el mercado único cumplió su vigésimo aniversario. Muchos son los logros conseguidos. Para los consumidores europeos, el mercado único ofrece más oferta a precios más bajos. A los ciudadanos, el mercado único les ha permitido viajar libremente, instalarse y trabajar donde lo deseen. A los jóvenes les ha brindado la oportunidad de estudiar en el extranjero, una oportunidad que han aprovechado más de 2,5 millones de estudiantes en los últimos veinticinco años. A los 23 millones de empresas de la UE, el mercado único les ha dado acceso a 500 millones de consumidores y ha generado inversión extranjera. Las pruebas son contundentes: un mercado único fuerte e integrado crea crecimiento, genera empleo y ofrece a los ciudadanos europeos oportunidades que no existían hace veinte años.

La realización del mercado único es una tarea permanente y constituye un elemento central del programa europeo de crecimiento para hacer frente a la actual crisis económica. Esto es lo que subyace a las propuestas presentadas por la Comisión en octubre en el marco del Acta del Mercado Único, en las que aboga por la adopción rápida de doce medidas clave por las instituciones de la UE. Estas medidas se centran en cuatro grandes factores de crecimiento, empleo y confianza: redes integradas; movilidad transfronteriza de los ciudadanos y las empresas; economía digital; y medidas de refuerzo de la cohesión y beneficios para los consumidores.

El Acta del Mercado Único II siguió a un primer conjunto de medidas presentadas por la Comisión en 2011 —el Acta del Mercado Único I— y abrió un nuevo capítulo en el proceso hacia una mayor y mejor integración del mercado único.

El Acta del Mercado Único II incluye acciones en los siguientes ámbitos:

- Redes de transporte y energía: Unas redes de transporte y energía eficaces y plenamente integradas son la espina dorsal del mercado único. Las oportunidades que ofrecen los Fondos Estructurales y los Fondos de Cohesión deben complementarse con un compromiso firme con la competencia, la capacidad de elección y unos servicios de buena calidad en el conjunto de la UE. Para hacer realidad esa visión, la Comisión propone:

  — una medida dirigida a liberalizar la prestación de servicios nacionales de transporte de pasajeros por ferrocarril a fin de reforzar la competencia dentro de la Unión Europea;
  — la mejora del mercado único del transporte marítimo;
  — medidas para acelerar la realización del cielo único europeo;
  — medidas para hacer efectiva la aplicación de la legislación en materia de energía.

- Movilidad de los ciudadanos y de las empresas: La libre circulación transfronteriza es el núcleo del mercado único y uno de los fundamentos de la Unión Europea, aunque persisten los obstáculos jurídicos y prácticos a la movilidad de los ciudadanos, a las actividades empresariales y a la financiación de inversiones. Con el Acta del Mercado Único II, la Comisión propone lo siguiente:

  — convertir el portal EURES (para la búsqueda de empleo) en una verdadera herramienta de colocación y contratación transfronterizas;
  — introducir disposiciones para movilizar fondos de inversión a largo plazo para las empresas privadas y los proyectos a largo plazo;
  — modernizar los procedimientos de insolvencia, empezando por los asuntos transfronterizos, y contribuir a un entorno que ofrezca una segunda oportunidad a los empresarios que han quebrado.

- La economía digital: Con su peso económico e importantes efectos indirectos, por ejemplo en términos de productividad y solución a los desafíos sociales, la revolución de la economía digital sigue siendo una oportunidad que no se puede desaprovechar. A fin de contribuir a la realización del mercado único digital para 2015, la Comisión propone lo siguiente:

  — facilitar el comercio electrónico en la UE, haciendo que los servicios de pago sean más fáciles de utilizar, fiables y competitivos;
  — abordar una causa fundamental de la falta de inversiones en conexiones de banda ancha de alta velocidad, a saber, sus costes de ingeniería civil;
  — hacer que la facturación electrónica sea la norma en los procedimientos de contratación pública, lo que constituye un factor de ahorro demostrado.

- Emprendimiento social, cohesión y confianza de los consumidores: El éxito del mercado único es tam-

bién consecuencia de la participación económica y social que puede generar. Los consumidores necesitan tener confianza y todos los ciudadanos, en cualquier parte de la UE, deben tener la posibilidad de la intención de perseguir este objetivo mediante instrumentos del mercado interior como son:

— la mejora de las normas relativas a la seguridad de los productos y de su observancia real;
— las medidas para garantizar un amplio acceso a las cuentas bancarias, así como unas comisiones de cuentas corrientes transparentes y comparables y un cambio de cuentas bancarias más fácil.

Política agrícola y políticas pesquera y marítima

Política marítima europea. «Crecimiento azul»: perspectivas de crecimiento sostenible de los sectores marítimos

El «crecimiento azul» se refiere a sectores marítimos, tradicionales y emergentes, con un potencial económico considerable.

Hoy en día, la «economía azul» de la UE representa 5,4 millones de puestos de trabajo y casi 500.000 millones EUR anuales de valor añadido bruto. De aquí a 2020, la UE espera poder aumentar estas cifra a 7 millones de puestos de trabajo y 600.000 millones EUR al año. Para ello, la Comisión puso en marcha una estrategia específica en septiembre de 2012, en la que identifica cinco zonas específicas en las que la acción concreta podría conducir a progresos importantes: turismo marítimo, costero y de cruceros; energía azul; recursos minerales marinos; acuicultura; y biotecnología azul. Con las medidas se pretende suprimir los factores que obstaculizan el crecimiento y aportar soluciones inteligentes para impulsar estos sectores. Europa puede liberar el potencial sin explotar de la economía marítima, al tiempo que protege la biodiversidad y el medio ambiente, fomentando la investigación marina, apoyando a las PYME innovadoras, respondiendo a las necesidades en materia de cualificaciones y fomentando los productos innovadores.

En octubre, los ministros responsables de Asuntos Marítimos y la Comisión Europea adoptaron la Declaración de Limassol sobre una agenda marina y marítima para el crecimiento y el empleo: un compromiso claro de los Estados miembros con la estrategia de crecimiento azul y las políticas marítimas, incluida la pesca.

2.4.4. Prestar mayor atención a los ciudadanos de la Unión Europea

El año en el que la Unión Europea (UE) recibió el Premio Nobel de la Paz, los valores y principios fundamentales en los que se asienta cobraron más importancia que nunca. El apego que suscita la Carta de los Derechos Fundamentales se hizo más evidente desde su adopción formal mediante el Tratado de Lisboa. De igual modo, el vigésimo aniversario del mercado único puso de relieve aún más la necesidad de proteger los derechos de los ciudadanos y de facilitar el ejercicio de los mismos. El desarrollo del corpus legislativo en los dos ámbitos conexos de justicia y asuntos de interior evidencia el auge de un nuevo ordenamiento jurídico. En muchos otros ámbitos, del medio ambiente a la agricultura, de la protección de datos a la libre circulación de trabajadores, de los derechos de los pasajeros a la eficiencia energética, las políticas de la Unión se concibieron para facilitar la vida cotidiana de los ciudadanos.

Derechos fundamentales y ciudadanía

Derechos fundamentales: una realidad para los ciudadanos

La Carta de los Derechos Fundamentales

La Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, en vigor y jurídicamente vinculante desde hace más de dos años, ha guiado la actividad legislativa de la UE desde la fase preliminar hasta la adopción de instrumentos jurídicos. En ella se consagran derechos fundamentales, como la libertad de expresión y la protección de datos de carácter personal, que reflejan los valores comunes de Europa y su patrimonio constitucional. El segundo informe anual de la Comisión Europea sobre la Carta concluyó que las preocupaciones vinculadas a los derechos fundamentales se tienen cada vez más en cuenta en la elaboración de las políticas de la Unión.

«Mi principal objetivo en estos dos últimos años, desde que la Carta pasó a ser jurídicamente vinculante, ha sido crear una sólida cultura de los derechos fundamentales a escala de la UE. He logrado que la Carta sea el principio rector de todas las políticas acordadas en la UE», ha declarado Viviane Reding, vicepresidenta de la Comisión Europea, responsable de Justicia, Derechos Fundamentales y Ciudadanía. «Ahora, debemos ayudar a los ciudadanos a ejercer sus derechos en la práctica, trabajando con los Estados miembros para garantizar que cada uno sepa dónde puede dirigirse en caso de violación de sus derechos».

El papel fundamental de la Carta es garantizar que las instituciones de la UE respetan los derechos fundamentales en la elaboración de las nuevas leyes. La Comisión no solo garantiza la compatibilidad de sus propuestas con la Carta, sino que vela también por que esta se respete cuando los Estados miembros aplican la legislación de la UE.

Existe todavía una concepción errónea entre los ciudadanos de la UE en cuanto a la finalidad de la Carta y las situaciones a las que se aplica, así como sobre el papel de la UE. La impresión general es que la Carta otorga a la Comisión el derecho de intervenir cuando sospecha que se han infringido los derechos fundamentales en

cualquier lugar de la UE. Esto no es así, ya que la Carta se aplica a los Estados miembros solo cuando aplican el Derecho de la Unión. Cada Estado miembro protege los derechos a través de su propia Constitución nacional y de los tribunales, y la Carta no los sustituye.

Atender a las preocupaciones cotidianas de los ciudadanos

Educación y cultura

Los días 10 y 11 de mayo los ministros de Educación y de Cultura de la UE debatieron públicamente por primera vez las propuestas de la Comisión para los programas Europa Creativa y Erasmus para Todos para el período 2014-2020.

Vigésimo quinto aniversario de Erasmus

Veinticinco años después de su lanzamiento, Erasmus se ha convertido en el programa de la UE mejor conocido y en el sistema de intercambio de estudiantes de mayor éxito en el mundo. Al hacer hincapié en las lenguas, la capacidad de adaptación, la conciencia intercultural y el liderazgo, Erasmus ofrece a los jóvenes competencias de vital importancia para mejorar su empleabilidad y su desarrollo personal. Desde que se inició en 1987, el programa ha proporcionado a más de 2,5 millones de estudiantes europeos la posibilidad de desplazarse al extranjero para cursar estudios en una institución de educación superior o realizar un periodo de prácticas en una empresa. Si continúa la tendencia actual, la Unión Europea alcanzará su objetivo de apoyar a tres millones de estudiantes Erasmus en 2013.

Medio ambiente

En noviembre, la Comisión adoptó un nuevo programa de acción en materia de medio ambiente (PMA) para cubrir el periodo que finaliza en 2020. Este séptimo PMA presenta una visión a largo plazo de la política de medio ambiente, que consolida la visión de 2050 incluida en la hoja de ruta sobre la eficiencia energética adoptada en 2011, en virtud de la cual los ciudadanos de la UE pueden vivir en un medio ambiente seguro y saludable que se gestiona de manera que se respetan los límites ambientales ecológicos y se garantiza la recuperación ecológica. Las acciones se centran en nueve ámbitos prioritarios dirigidos a:

- proteger, conservar y mejorar el capital natural para garantizar la continuidad de la prestación de bienes y servicios que ofrece la naturaleza, tales como alimentos, aire y agua limpios, la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo;
- convertir a la UE en una economía con bajas emisiones de carbono, más eficaz en el uso de los recursos, más ecológica y más competitiva para garantizar un progreso económico sostenible;
- proteger a los ciudadanos de la UE de las presiones relacionadas con el medio ambiente y los riesgos para la salud y el bienestar garantizando que el entorno en el que viven y trabajan conduce a una gran calidad de vida.

En marzo, la Comisión adoptó un documento político sobre la mejora de la aplicación de la legislación en materia de medio ambiente, que hace hincapié en los beneficios positivos de la normativa, ya que la prevención de los daños medioambientales puede resultar menos onerosa que la reparación a largo plazo. La legislación medioambiental presenta ventajas para la industria: la aplicación completa de la legislación sobre residuos generaría 400.000 nuevos empleos, por ejemplo, con costes netos por debajo de los 72.000 millones EUR que supondrían la no aplicación. La Comunicación tiene por objeto intensificar el diálogo con los gobiernos y las demás partes interesadas sobre la mejora de la aplicación de la legislación de la UE mediante el intercambio de información y la asunción plena de los objetivos medioambientales.

Acciones en favor del clima

En el sector del transporte por carretera, la Comisión presentó varias propuestas legislativas para implementar objetivos de reducción considerable de las emisiones de dióxido de carbono (CO_2) procedentes de automóviles y vehículos comerciales ligeros antes de 2020. La Comisión también adoptó medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de otros sectores y presentó en el mes de marzo una propuesta para el establecimiento de normas contables comunes aplicables a las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero por los sectores de la agricultura y la silvicultura, que fue aprobada en primera lectura en diciembre. En noviembre, a raíz de la revisión de la legislación existente, la Comisión propuso medidas destinadas a reducir más las emisiones procedentes de gases industriales fluorados, la mayoría de ellos gases de efecto invernadero muy potentes. La propuesta permitirá reducir las emisiones de gases fluorados en dos tercios de los niveles actuales para 2030.

En octubre, la Comisión propuso normas más estrictas sobre la sostenibilidad de los biocombustibles a fin de garantizar que reducen de manera sustancial los gases de efecto invernadero en comparación con la gasolina o el diésel. Las nuevas normas tendrán también en cuenta las emisiones resultantes del cambio indirecto del uso de la tierra. El objetivo de la propuesta es sustituir la utilización de biocombustibles procedentes de alimentos por una utilización mayor de materia prima como los residuos, las algas o la paja. Además, pretende incentivar la producción de biocombustibles con una reducción prevista de emisio-

nes resultantes del cambio indirecto en el uso de la tierra para garantizar que los biocombustibles que se utilizan en Europa no provocan una subida importante en los precios de los alimentos ni a una deforestación.

Energía hipocarbónica

En el marco del programa NER300, uno de los principales programas de financiación destinados a proyectos innovadores de demostración en materia de energía hipocarbónica, la Comisión aprobó en diciembre una cofinanciación de más de 1.200 millones EUR para veintitrés proyectos en dieciséis Estados miembros. La primera ronda de financiación se materializó gracias a la venta de 200 millones de derechos de emisión en la UE. Se espera poder movilizar 2.000 millones EUR de inversión privada, contribuyendo a situar a la UE a la cabeza en el uso de tecnologías hipocarbónicas. En octubre de 2013 se publicará una segunda convocatoria de propuestas.

El sector de la aviación se integró en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) a principios de año exigiendo a las compañías aéreas la entrega de derechos de emisión para cubrir las emisiones de CO_2 de todos los vuelos nacionales e internacionales con origen y destino en la UE, Islandia, Liechtenstein y Noruega. No obstante, en noviembre la Comisión propuso el aplazamiento de la aplicación del régimen a los vuelos con origen y destino en países fuera de este grupo como señal de buena voluntad para dar más tiempo a alcanzar un acuerdo global sobre las emisiones en el sector de la aviación dentro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La legislación sigue siendo aplicable a todos los vuelos dentro de los treinta países europeos y entre ellos.

Los preparativos finales para la implementación de los aspectos relativos al cambio climático del paquete sobre el clima y la energía de 2008 siguieron durante todos el año. En el marco de la denominada «Decisión sobre el esfuerzo compartido», la Comisión fijó las toneladas precisas de gases de efecto invernadero no cubiertas por el RCDE UE que podrá emitir cada Estado miembro entre 2013 y 2020. La reforma del RCDE UE, cuya entrada en vigor está prevista para enero 2013, el inicio del tercer periodo comercial del régimen, fue otro de los aspectos más importantes de los preparativos. La Comisión autorizó la concesión temporal gratuita de derechos de emisión a las centrales eléctricas existentes en ocho Estados miembros (Bulgaria, Chequia, Estonia, Chipre, Lituania, Hungría, Polonia y Rumanía) como exención de la norma general de que todas las centrales deben comprar sus derechos por subasta o en el mercado secundario.

Como paso fundamental hacia el primer vínculo intercontinental pleno de los regímenes de comercio de emisiones, la Comisión y Australia acordaron en agosto un proceso para poner en relación el RCDE UE y el régimen de comercio de emisiones australiano. Desde julio de 2015 empezará a funcionar un vínculo provisional que permitirá a las empresas australianas utilizar los derechos de la UE para cumplir sus obligaciones con arreglo al régimen australiano.

Habida cuenta del excedente de derechos acumulado en el RCDE UE debido a la crisis económica, la Comisión decidió posponer la subasta de 900 millones de derechos de 2013-2015 a 2019-2020 a fin de contribuir al equilibrio entre la oferta y la demanda. En su primer informe sobre el estado del mercado del carbón en Europa, la Comisión estableció también seis opciones para la reforma estructural del sistema que podrían ofrecer una solución sostenible al excedente a largo plazo, y puso en marcha una consulta pública para recabar la opinión de las partes interesadas.

Transporte

Infraestructura

En noviembre de 2012, la Comisión publicó una importante convocatoria de propuestas en el marco del programa de infraestructura de transporte (RTE-T) por un importe de 1.265 millones EUR. La inyección de dinero en la economía europea impulsará directamente el crecimiento y el empleo, creando una red de transporte europeo mejor conectada. La convocatoria también sirve de transición al próximo nuevo marco de directrices RTE-T) y el mecanismo Conectar Europa.

Transporte por carretera

En julio, la Comisión presentó el nuevo paquete sobre la inspección técnica de vehículos con propuestas para reforzar los controles a fin de mejorar la seguridad vial. Los fallos técnicos siguen siendo uno de los factores presentes en el 6% de los accidentes de automóvil graves y en el 8% de todos los accidentes con motocicletas y ciclomotores en la UE. El objetivo de las propuestas es reforzar y armonizar las normas en el conjunto de la Unión a fin de impedir la circulación de vehículos potencialmente peligrosos.

En lo que respecta a la interoperabilidad de los sistemas electrónicos de telepeaje en carretera, el Servicio Europeo de Telepeaje (SET) permitirá a los usuarios pagar con facilidad los peajes en toda la Unión Europea gracias a un contrato de suscripción con un proveedor del servicio y una unidad única a bordo. Sin embargo, la fecha límite de octubre de 2012 para disponer de un servicio europeo de telepeaje no ha podido respetarse debido a retrasos en los Estados miembros. La Comisión ha pedido a los Estados miembros que aceleren la aplicación del sistema europeo de telepeaje y cumplan con urgencia las obligaciones que les incumben con arreglo a la legislación. La implantación del sistema a nivel regional podría ser el primer paso hacia la plena interoperabilidad europea.

Ferrocarril

En junio el Parlamento y el Consejo llegaron a un acuerdo sobre la refundición de la legislación vigente sobre el acceso al mercado ferroviario. El texto legislativo acordado entró en vigor antes de finales de 2012 y creará una nueva arquitectura financiera para el sector ferroviario que estimule las inversiones públicas y las privadas; facilitará el acceso al mercado ferroviario a través de condiciones de mercado más transparentes y normas más estrictas para la prestación de servicios; y reforzará la competencia, la independencia y las competencias de las autoridades ferroviarias nacionales.

Transporte marítimo

En diciembre la Comisión propuso una actualización sustancial de la legislación existente sobre equipos marinos. Se trata de un instrumento importante en el ámbito de la seguridad marítima, ya que establece los requisitos de seguridad para productos como botes salvavidas o extintores que se utilizan en buques que enarbolen el pabellón de un Estado miembro de la UE, de conformidad con las normas internacionales aplicables.

En relación con las condiciones de trabajo de la gente de mar, la Comisión adoptó, en 2012, dos propuestas legislativas destinadas a aplicar el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, en parte integrado en la legislación de la UE por la Directiva 2009/13/CE. En particular, una de las propuestas establece controles de las normas sociales establecidas en el Convenio en todos los buques que hagan escala en los puertos de la UE, independientemente de su pabellón. De esta forma se contribuirá significativamente a garantizar condiciones laborales dignas en todo el mundo y condiciones de competencia equitativas a nivel mundial para el transporte marítimo.

Aviación

En septiembre la Comisión presentó una Comunicación sobre los futuros desafíos de la aviación de la UE, en la que proponía una política exterior de aviación más ambiciosa para apoyar la competitividad y las oportunidades comerciales del sector europeo de la aviación en el mercado mundial. La orientación futura de la política propuesta incluye la negociación de nuevos acuerdos de aviación con países vecinos y socios internacionales, el desarrollo de medidas eficaces para reforzar la competencia leal en mercados abiertos y la modificación de las restricciones de propiedad y control de las compañías aéreas. Desde su creación en 2005, la política exterior de aviación de la UE ha propiciado la celebración de cerca de mil acuerdos bilaterales de servicios aéreos conformes con las normas de la UE, el desarrollo de un espacio de aviación común ampliado con varios países vecinos de la UE y la negociación de acuerdos globales de transporte aéreo con los principales socios.

En diciembre se presentó una nueva propuesta de Reglamento relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil. Aunque la seguridad de la aviación ha mejorado constantemente a lo largo de los años, la Comisión considera que es preciso realizar más esfuerzos para proteger a los ciudadanos europeos y garantizar la seguridad en el transporte de la aviación en la UE. La finalidad de la propuesta de nuevo Reglamento es velar por que la UE y sus Estados miembros tengan en cuenta la experiencia adquirida para mejorar la seguridad de la aviación civil. Esto se hará a través de la recogida de información sobre los incidentes de aviación, que será posteriormente analizada a fin de extraer las correspondientes conclusiones en materia de seguridad.

El Parlamento Europeo y el Consejo debatieron en el transcurso de 2012 las propuestas de la Comisión relativas a un paquete de medidas «Mejores aeropuertos» para aumentar la capacidad de los aeropuertos europeos, reducir los retrasos y mejorar la calidad de los servicios a los pasajeros. Las medidas propuestas se refieren a la calidad de los servicios prestados en tierra a los pasajeros y a las compañías aéreas en tierra antes del despegue y después del aterrizaje, por ejemplo gestión de equipajes, facturación y aprovisionamiento de combustible; a la transparencia de las decisiones sobre el ruido aeroportuario; y a la eficiencia de la compleja red de franjas horarias de despegue y aterrizaje que componen cada trayecto. Se espera que el legislador alcance un acuerdo sobre el paquete de medidas en 2013.

Derechos de los pasajeros

En lo que se refiere a los derechos de los pasajeros, el Reglamento (UE) nº 1177/2010 es aplicable desde el 18 de diciembre de 2012. Los pasajeros que viajan en buques disfrutan ahora de derechos comparables a los que viajan por avión y tren.

El 4 de julio, inmediatamente antes de las vacaciones de verano, la Comisión puso en marcha una nueva herramienta para informar a los pasajeros que viajan en avión y ferrocarril sobre sus derechos. La herramienta es una aplicación gratuita para teléfonos inteligentes y forma parte de la campaña de la Comisión «Sus derechos como pasajero, al alcance de la mano» destinada a ayudar a los pasajeros a comprender mejor sus derechos cuando el viaje no se desarrolla conforme a lo previsto.

Transportes innovadores y sostenibles

En septiembre se puso en marcha la iniciativa sobre investigación e innovación para el futuro de la movilidad en Europa, que tiene por objeto acelerar el despliegue de nuevos medios y soluciones de transporte para lograr un competitivo, sostenible y asequible sistema de transporte

europeo. La estrategia prevé la definición en 2013 de una serie de hojas de ruta centradas en el desarrollo de las tecnologías y la innovación en diez áreas críticas de transporte. La industria, el sector público y otras partes interesadas en la introducción de tecnologías y servicios de transporte innovadores en el mercado participarán en la elaboración y realización de esta estrategia, estableciendo objetivos comunes, coordinando programas de desarrollo y despliegue y teniendo en cuenta las necesidades en materia de normalización y de financiación.

Conectarse para competir

La primera cumbre empresarial europea de transportes «Conectarse para competir» se celebró en Bruselas en noviembre. Los líderes empresariales y los principales actores de la industria y la economía, así como grandes proveedores de servicios de transporte y usuarios, se reunieron para mantener un debate abierto de las cuestiones políticas de transporte y retos a que se enfrenta hoy en día en Europa. La cumbre destacó el papel esencial que el transporte puede desempeñar en la Estrategia de la Unión Europea para el Crecimiento y para fomentar la competitividad mundial de Europa.

2.4.5. Una Unión Europea más fuerte en el mundo

La Unión Europea (UE) es una poderosa fuente de inspiración para todo el mundo. El enfoque multilateral de la UE se basa en los principios de solidaridad y responsabilidad a escala mundial. Eso es lo que inspira nuestro compromiso con nuestros países vecinos y con los socios internacionales, desde Oriente Próximo hasta Asia, desde África hasta las Américas. Define nuestra postura contra la pena de muerte y nuestro apoyo a la justicia internacional consagrado por la Corte Internacional de Justicia y la Corte Penal Internacional en el marco de un sistema de gobernanza mundial multilateral dirigido por las Naciones Unidas.

Los principios de solidaridad y responsabilidad a escala mundial guían a los dirigentes de la Unión en la lucha contra el cambio climático y en pro de la seguridad alimentaria y energética, y son los que sostienen nuestras políticas de desarme, lucha contra la proliferación nuclear, desarrollo y ayuda humanitaria. En 2012 se profundizaron las relaciones con los vecinos de Europa, con el objetivo de promover la democracia, la estabilidad y la prosperidad y de consolidar unas sólidas asociaciones estratégicas con las potencias mundiales existentes y emergentes; se trató también del segundo año completo de funcionamiento del Servicio Europeo de Acción Exterior, que ahora cuenta con 141 delegaciones de la Unión en todo el mundo. Los principales acontecimientos del año en el ámbito de las relaciones exteriores se recogen en el presente capítulo.

Gobernanza multilateral y retos mundiales

Retos mundiales

Cambio climático y energía

La UE reforzó las asociaciones con sus principales socios en materia de energía, siguió apoyando las reformas para un mercado de la energía sostenible y la integración de los mercados regionales en sus países vecinos y aplicó su estrategia de diversificación de recursos, especialmente en el «corredor meridional» que llega hasta la región del Caspio.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Clima celebrada en diciembre en Doha (Qatar), tomó una serie de decisiones que supusieron un pequeño paso adelante en la lucha internacional contra el cambio climático. Aunque un nuevo acuerdo mundial sobre el clima, que requiere la adopción de medidas por todos los países, probablemente no será adoptado hasta 2015, la Conferencia alcanzó los principales objetivos de la UE en términos de preparación del terreno y generación de una dinámica. La Conferencia acordó un plan de trabajo detallado para 2013 y años posteriores con el fin de diseñar el nuevo régimen, que entrará en vigor en 2020, e identificar las formas de intensificar una acción más ambiciosa a nivel mundial en este ámbito a corto plazo. Además, Doha aceleró el proceso de negociación sobre el clima en el marco de las Naciones Unidas al cerrar dos grupos de trabajo, lo que permitirá a las futuras negociaciones centrarse en el acuerdo mundial y en las medidas que propicien unos objetivos más ambiciosos durante el resto del presente decenio.

La Conferencia también aprobó y adoptó normas para el segundo periodo del Protocolo de Kioto, con el fin de que pueda aplicarse a partir del 1 de enero de 2013. Las normas se atienen a los requisitos clave de la UE: el segundo periodo se prolongará durante ocho años hasta 2020, garantizando que no se produzca una brecha entre su fin y la entrada en vigor del nuevo acuerdo mundial; un «mecanismo ambicioso», es decir, que los objetivos de emisión de los países desarrollados participantes se revisarán en 2014; y se introducirán importantes normas para reforzar la integridad medioambiental.

En la práctica, la UE aplicará el segundo periodo de normas a partir del 1 de enero de 2013, aunque su ratificación oficial por las instituciones de la UE y los Estados miembros podría llevar cierto tiempo.

A pesar de la difícil situación económica a la que se enfrenta Europa, la UE ha podido demostrar que ha cumplido su compromiso de proporcionar 7.200 millones EUR de financiación inmediata a países en desarrollo en el periodo 2010- 2012 y tranquilizar a sus socios en el sentido de que la asistencia financiera para ayudar a los países pobres a afrontar el cambio climático se mantendrá en los próximos años. La UE y una serie de Estados miembros comprometieron fondos destinados al clima por un total de unos 7.000 millones EUR para

2013 y 2014, lo que representa un aumento con respecto a los dos años anteriores.

Alianza Mundial contra el Cambio Climático

Un elemento importante de la labor de la UE para abordar el cambio climático es la Alianza Mundial contra el Cambio Climático (AMCC), iniciativa emblemática de la Unión para reforzar el diálogo y la cooperación en materia de cambio climático con los países en desarrollo. La AMCC se centra en los países menos desarrollados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, que suelen ser los más afectados por el cambio climático, y al mismo tiempo los que disponen de menos recursos para enfrentarse a él. Los cinco ámbitos prioritarios de la AMCC son: la integración del cambio climático en las estrategias de reducción de la pobreza y de desarrollo; la adaptación; la reducción del riesgo de desastres; la reducción de las emisiones derivadas de la deforestación y la degradación de los bosques; y el aumento de la participación en el mercado mundial del carbono y el Mecanismo de Desarrollo Limpio. A finales de 2012, más de 45 programas de la AMCC se estaban aplicando o se encontraban en fase de preparación en más de treinta y cinco países y cuatro regiones, con una dotación superior a 285 millones EUR procedentes del presupuesto de la Unión Europea, del Fondo Europeo de Desarrollo (FED) y de algunos Estados miembros de la UE (Chequia, Estonia, Irlanda, Chipre y Suecia).

2.4.6. Labor de las instituciones, órganos y organismos europeos

Las instituciones de la Unión Europea (UE) tuvieron que emplearse a fondo para dar respuesta a la crisis financiera y económica. Pese a las cuestiones difíciles que hubo que abordar y las arduas decisiones que tuvieron que ser adoptadas, las distintas instituciones respondieron a las expectativas a la hora de ofrecer soluciones completas a problemas muy complejos. Las decisiones adoptadas, las propuestas presentadas, los dictámenes emitidos y la legislación aprobada significa que se aplicaron reformas decisivas para combatir la crisis y establecer una base sólida con vistas a la recuperación. Junto con la enorme carga de trabajo en el plano económico y financiero, las instituciones, órganos y organismos también asumieron otras muchas tareas en interés de los ciudadanos de la Unión y del resto del mundo. El papel de los parlamentos nacionales en el ejercicio del nuevo cometido que les asigna el Tratado de Lisboa fue también un aspecto notable del año.

Labor legislativa

La carga de trabajo legislativo aumentó a lo largo del año y en el otoño llegó a ser muy pesada.

Se alcanzaron acuerdos en primera lectura con el Consejo que fueron aprobados por el pleno. Estos acuerdos se referían a diversos expedientes especialmente relacionados con la crisis económica (bonos para financiación de proyectos, derivados OTC [EMIR] o instrumentos de riesgo compartido para los Estados miembros con graves dificultades de estabilidad económica); con beneficios directos para los ciudadanos y las empresas (tarifas de itinerancia, sucesiones y certificados sucesorios europeos, interconexión de los registros mercantiles, requisitos técnicos para los adeudos directos y transferencias de créditos en euros; coordinación de los sistemas de seguridad social); normalización europea; eficiencia energética; vigilancia farmacológica; normas mínimas sobre los derechos, el apoyo y la protección de las víctimas de delitos; competencia judicial y reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil («Bruselas I»); y Año Europeo de los Ciudadanos 2013.

Uno de los momentos legislativos destacados del año fue la adopción, en diciembre, del paquete sobre la patente europea, después de varias rondas de negociaciones.

Algunos expedientes salieron adelante en una fase posterior del procedimiento legislativo; así, se alcanzaron acuerdos rápidos en segunda lectura, entre otros asuntos en lo relativo a la política del espectro, la distribución de alimentos entre las personas más necesitadas, el Fondo Europeo para los Refugiados y el espacio ferroviario europeo único. En el campo del medio ambiente, los expedientes sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE) y los biocidas fueron sometidos a segunda lectura tras largas negociaciones y solo después de que la Comisión declarase en el momento de la adopción sus claras y persistentes reservas con respecto a algunos extremos institucionales importantes. En algunos casos, el Parlamento prefirió adoptar una posición en primera lectura, enviando así una señal muy clara al Consejo. Así sucedió, por ejemplo, con el paquete de adaptación a Lisboa y la propuesta de sistemas de garantía de depósitos.

Mediante el procedimiento de consulta, el Parlamento respaldó por una mayoría holgada su posición sobre la propuesta de base imponible consolidada común del impuesto sobre sociedades (BICCIS).

También mediante el procedimiento de consulta, el pleno adoptó casi unánimemente un informe y una resolución legislativa sobre el sistema común del impuesto sobre las transacciones financieras, que incluía una petición para que una parte de los ingresos de dicho impuesto se utilice como recursos propios de la UE.

El acuerdo político entre el Parlamento y el Consejo sobre dos de los instrumentos de asilo —el Reglamento de Dublín y la Directiva sobre las condiciones de acogida— supuso un paso importante hacia el establecimiento del sistema europeo común de asilo.

La Cámara rechazó una serie de iniciativas:

- La propuesta sobre servicios de asistencia en tierra incluida en el paquete aeroportuario, destinada a

abrir determinados servicios, pasando de dos a tres proveedores, fue objeto de muchas presiones y fue devuelta del pleno a la Comisión de Transportes y Turismo para su renegociación.
- También en diciembre, el pleno rechazó la propuesta de la Comisión relativa a las estadísticas europeas sobre seguridad frente a la delincuencia, al no estar convencido del valor añadido del gasto previsto de 12 millones EUR.

Por otra parte, se aprobó una amplia gama de importantes actos legislativos:

- Tras un intento fallido, el Parlamento aprobó (en abril) por abrumadora mayoría el nuevo Acuerdo entre la UE y los Estados Unidos sobre el registro de los nombres de los pasajeros que sustituirá al Acuerdo de 2007.
- Otra cuestión polémica fue el Acuerdo entre la UE y Marruecos sobre medidas recíprocas de liberalización del comercio de productos agrícolas y productos de la pesca. Pese al difícil debate, el pleno acabó aprobando el Acuerdo.

Asimismo, por una estrecha mayoría, el Parlamento aprobó la conclusión del Acuerdo UE-Israel sobre evaluación de la conformidad y aceptación de productos industriales.

Tribunal de Justicia de la Unión Europea: algunas sentencias relevantes

El Tribunal de Justicia y el Tribunal General dictaron importantes sentencias sobre una gran variedad de ámbitos legislativos de la UE. Dentro de las seleccionadas como de especial interés general se señalan únicamente en este Informe alguna de las relacionadas con las actividades de su contenido:

- Fiscalidad: A una empresa que ha vendido mercancías para su traslado a otro Estado miembro podrá denegársele el derecho a la exención del IVA en caso de que no haya podido demostrar que el suministro es una entrega intracomunitaria. Por otra parte, si la empresa ha presentado las necesarias pruebas y actuado de buena fe, no podrá denegársele el derecho a la exención del IVA alegando que el comprador no transportó las mercancías a un destino fuera del Estado miembro de expedición.
- Transporte: En virtud del Reglamento (CE) núm. 1008/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, el vendedor del viaje no podrá incluir un seguro de anulación de vuelo como valor por defecto en la venta de billetes de avión por internet; dicho seguro solo podrá proponerse mediante aceptación explícita y como «suplemento opcional».
- Aproximación de legislaciones:

  — Protección de los consumidores: De conformidad con la Directiva 93/13CEE, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores, los Estados miembros podrán estipular que una cláusula contractual abusiva que haya sido declarada nula, a raíz de una acción de cesación ejercitada en nombre de los consumidores, por una entidad designada por el Derecho nacional frente a un vendedor o proveedor, no es vinculante para cualquier consumidor que haya celebrado un contrato con dicho vendedor o proveedor al que sean de aplicación las mismas condiciones comerciales generales.
  — Política social: La Directiva 2003/109/CE, relativa al estatuto de los nacionales de terceros países que sean residentes de larga duración, excluye que una legislación nacional o regional (en el caso de asignación de ayudas a la vivienda) establezca un trato diferente para los nacionales de terceros países y los ciudadanos del Estado miembro en el que residan, en la medida en que la ayuda a la vivienda se encuentre en alguno de los tres ámbitos cubiertos por el principio de igualdad de trato previsto en la Directiva y constituya una prestación básica en el sentido de dicha Directiva, que sea competencia de los tribunales nacionales, teniendo en cuenta tanto el objetivo de integración perseguido por la Directiva como las disposiciones de la Carta de los Derechos Fundamentales.

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 2012. 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 aeronáutica es un elemento fundamental del mandato y misión de la OACI. Su mejoramiento continuo tiene una repercusión directa y positiva en la eficiencia general y en las prácticas ambientales del sistema mundial de transporte aéreo, al promover la viabilidad y rentabilidad de los vuelos comerciales, así como la confianza del público en esta suerte de desplazamientos.

Los objetivos de seguridad operacional y programas de la Organización estriban primordialmente en la coordinación y la colaboración. Reflejan las necesidades de los Estados miembros y se benefician de las contribuciones de la industria y de las principales organizaciones aeronáuticas del mundo. El ímpetu para mejorar sistemáticamente los buenos antecedentes de la seguridad operacional de la aviación se concentra en cuatro campos de actividad clave:

— Iniciativas de **políticas y normalización.**
— **Observación** de las principales tendencias e indicadores de la seguridad operacional.
— **Análisis** de la seguridad operacional.
— **Implantación** de programas donde tratar cuestiones de seguridad operacional.

La OACI consolidará estos esfuerzos mediante el desarrollo de sus estrategias de seguridad operacional partiendo de 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).

Durante 2012, la Organización pugnó por lograr un equilibrio entre el riesgo identificado y evaluado, por un lado, y el requisito fijado por el sector aeronáutico de desarrollar estrategias de atenuación prácticas y factibles, por el otro.

Gestión del tránsito aéreo (ATM) — Espacio aéreo

Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia

En marzo, el Consejo aprobó las normas sobre los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPA) relativas al Anexo 2 — *Reglamento del aire* y el Anexo 7 — *Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves,* que conforman el primer estrato del marco reglamentario en pro de la integración de las aeronaves pilotadas a distancia en aeródromos y espacios aéreos sin segregar. Las normas exigen la certificación de la aeronavegabilidad de estas aeronaves y de los componentes conexos del sistema, la aprobación en su conjunto del sistema de aeronaves pilotadas a distancia, la certificación del explotador y el otorgamiento de licencias a los pilotos a distancia. También brindan a los Estados y explotadores material en favor de la autorización especial dictaminada en el Artículo 8 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300). En este sentido, se inició la elaboración de un manual de orientación básica.

Ejecución del nuevo modelo de plan de vuelo de la OACI

Con ayuda de las Oficinas regionales, la OACI prosiguió coadyuvando a los Estados en la aplicación del nuevo modelo de plan de vuelo de la Organización, aplicable desde el 15 de noviembre como parte de la Enmienda 1 a los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444).

En aras de reducir el riesgo de perturbaciones operacionales graves que plantearía la ejecución del nuevo plan de vuelo, la OACI promovió su armonización interregional mediante la celebración de seminarios prácticos en cada región. Las Oficinas regionales prestaron asistencia específica allí donde se habían identificado necesidades concretas.

Del 13 al 16 de noviembre, la OACI también supervisó la transición operacional global hacia el nuevo plan de vuelo, en tiempo real y en estrecha cooperación con la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO). Merced a las instalaciones técnicas de la Sede de la OACI, establecidas específicamente para operaciones de respuesta de emergencia y ante incidentes, se mantuvo constantemente actualizado el estado de la ejecución estatal del nuevo plan de vuelo en un sitio web especializado de la Organización.

El éxito de esta transición ha posibilitado que los Estados y la comunidad internacional de la aviación civil en su conjunto puedan beneficiarse de mejoras significa-

Fuente: «Informe Anual del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)». Año 2012. Publicado con autorización de dicha Organización.

tivas en las prácticas de ATM, logradas gracias a información detallada del plan de vuelo sobre la mayor capacidad de las aeronaves modernas para comunicarse, navegar y ejercer funciones de vigilancia.

Toma de decisiones y gestión colaborativa de la afluencia del tránsito aéreo

La OACI publicó el *Manual de gestión colaborativa de la afluencia del tránsito aéreo* (Doc 9971), donde se concilian la prescripción de mejorar la seguridad operacional, la eficiencia, la rentabilidad y la sostenibilidad ambiental del sistema de ATM y las necesidades de cada una de sus partes interesadas en un entorno de toma de decisiones colaborativo. El material de orientación alienta la utilización al máximo de la capacidad perfeccionada que brindan los adelantos en el ámbito técnico y en el de la toma de decisiones por los actores de la ATM que intervienen durante todo el vuelo, facilitando así la introducción de operaciones de cuatro dimensiones, basadas en las trayectorias.

Navegación basada en la performance (PBN)

En pro de la aplicación de la PBN, se elaboraron tres manuales y se enmendó un cuarto. En el nuevo *Perîormance-based Navigation (PBN) Operational Approval Manual* [Manual de aprobación operacional de la navegación basada en la performance (PBN)] (Doc 9997) se aborda la aplicación de la PBN desde una perspectiva operacional de vuelo, y en los otros dos se coadyuva a los Estados a implantar la PBN en su espacio aéreo: *Manual on the Use of Perîormance-based Navigation in Airspace Design* [Manual de uso de la navegación basada en la performance en el diseño de espacios aéreos] (Doc 9992); y *Continuous Climb Operations (CCO) Manual* [Manual de operaciones de ascenso continuo] (Doc 9993). En aras de tratar los bloques de mejoras 0 y 1 del sistema de aviación, se actualizó con nuevas especificaciones y funcionalidades de navegación el *Perîormance-based Navigation (PBN) Manual* [Manual de navegación basada en la performance (PBN)] (Doc 9613).

En octubre, en la antesala de la duodécima Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12), la OACI organizó un simposio y seminarios prácticos sobre PBN donde destacar los avances realizados en su implantación mundial y la premura por agilizar la misma. En los actos también se subrayó que la PBN constituía la principal prioridad de navegación aérea de la comunidad internacional de la aviación y se recalcó el enfoque de colaboración en equipo que requería su correcta implantación. Las observaciones formuladas por los participantes revelaron que los actos ayudaron a comprender las últimas novedades en materia de PBN y a satisfacer necesidades específicas.

Tanto en el simposio como en la AN-Conf/12, se facilitó a los participantes un kit especial de implantación de la PBN (iKit), con explicaciones básicas, documentación práctica y el material de orientación de la OACI más reciente al respecto. El iKit estaba destinado primordialmente a profesionales de la aviación (ejecutivos, reguladores, proveedores de servicios de navegación aérea y fabricantes y explotadores de aeronaves), por lo que se ajustaba a sus responsabilidades e intereses concretos.

Como parte de la campaña para agilizar la implantación de la PBN, el equipo regional de la OACI en la materia, «Go Team», visitó el Ecuador, la India y la Federación de Rusia. Asimismo, se impartieron seminarios prácticos a escala regional en Europa (Armenia, Azerbaiyán y Georgia) y Asia (comprendidos, Myanmar, Indonesia y Filipinas). Tanto en las visitas del «Go Team» como en los seminarios prácticos se abordaron las lagunas existentes y se formularon recomendaciones para coadyuvar a los Estados en la implantación de la PBN.

Capacidad y eficiencia de la navegación aérea

Plan mundial de navegación aérea (GANP) revisado

Se completó la cuarta edición del GANP, centrada en la capacidad y la eficiencia, para su presentación y ratificación por la AN-Conf/12. El documento, basado en ediciones previas, comprende hitos, orientaciones sobre planificación, disposiciones en materia de notificación y hojas de ruta donde se muestran las tecnologías necesarias para sustentar la ejecución del GANP.

En esta última edición se reconoce que las prescripciones de Estados y regiones diferirán en función de las demandas de su espacio aéreo, por lo que se les permitirá seleccionar solo aquellas medidas que juzguen apropiadas y necesarias. No obstante, el GANP garantiza que estas actuaciones estatales o regionales se ejecuten con coherencia e interoperabilidad en todo el mundo. Va incluso más allá de ediciones previas al especificar las tecnologías y medidas que habrán de aplicar los usuarios del espacio aéreo, así como los proveedores de servicios de tránsito aéreo, tras un largo proceso de cooperación para determinar las necesidades de todas las partes interesadas del sistema mundial de ATM. Por último, en el GANP revisado se introduce una nueva herramienta de planificación: las mejoras por bloques del sistema de aviación.

Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU)

Las ASBU son un componente esencial del GANP revisado. Constituyen una serie de mejoras operacionales por fases que pueden implementarse en tres pasos, o «bloques», durante un período de 15 años, lo que permi-

tirá a las partes interesadas adquirir experiencia en nuevos métodos, procedimientos y tecnologías a medida que se encaminen hacia los verdaderos conceptos avanzados que se esbozan en el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854). Las mejoras operacionales afectan a toda suerte de espacios aéreos y representan una caja de herramientas con la que los Estados y regiones pueden optar por mejorar la capacidad y eficiencia de su espacio aéreo, en consonancia con su perfil operacional y de densidad de tránsito único. Las ASBU garantizarán la implantación armoniosa del concepto operacional mundial, al estar respaldada cada una de ellas por un listado detallado de procedimientos, tecnologías y aprobaciones reglamentarias imprescindibles para su aplicación. Cabe destacar que estas mejoras ofrecen flexibilidad de planificación estratégica y mayor certidumbre inversora. Al objeto de coadyuvar en la planificación y la toma de decisiones, se ha puesto a disposición información acerca de los ensayos e implantaciones existentes.

Las ASBU son el resultado de los esfuerzos de colaboración realizados durante un bienio por todas las partes interesadas del sistema mundial de ATM, a saber, Estados, usuarios del espacio aéreo, fabricantes de células y equipo de aeronaves y agrupaciones industriales, comprendidas las que actúan en nombre de organizaciones sindicales.

Duodécima Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12)

La meta principal de la AN-Conf/12 residía en garantizar la modernización e implantación coherente y armonizada de la ATM, en aras de un transporte aéreo seguro, fiable y eficiente. Los asuntos estratégicos clave del orden del día giraban en torno a la integración, interoperabilidad y armonización de los sistemas a favor del concepto de «Cielo único» para la aviación civil internacional, cuestiones también fundamentales para la cuarta edición del GANP y la estrategia de planificación de las ASBU que en él se recoge.

En la Conferencia, a la que asistieron 1.032 delegados procedentes de 120 Estados y 30 organizaciones internacionales, se acordaron 56 recomendaciones, muchas de ellas relacionadas con el GANP revisado. También se refrendó este último, sujeto a recomendaciones específicas, para su aprobación por el Consejo.

Gestión de la seguridad operacional

Creación del Anexo 19

Como resultado de su reunión especial de febrero, el Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional propuso la creación de un Anexo 19 en la materia, que se pretende sea aplicable en noviembre de 2013.

En mayo, se publicó en el sitio web de la OACI un proyecto de la tercera edición del *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859), cuya conclusión pende de la decisión del Consejo sobre el nuevo Anexo. Esta última edición se ha reestructurado y actualizado en pro del Anexo 19, dedicando uno de sus cuatro capítulos a la orientación sobre programas estatales de seguridad operacional.

Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP)

Se inició la labor de actualización del GASP para su ulterior presentación al Consejo, en cuyo seno se examinará.

Seguridad operacional en los aeródromos

Seguridad operacional en la pista

En el marco del Simposio mundial sobre la seguridad operacional en la pista celebrado en 2011, y con el apoyo de los socios de la OACI en la materia, se celebraron seis seminarios regionales sobre dicha seguridad operacional en Amsterdam, Ammán, Bali, Quito, Ciudad del Cabo y Moscú. Su objetivo principal residía en promover y apoyar el establecimiento en cada aeropuerto de equipos multidisciplinarios de seguridad operacional en la pista.

Se desarrollaron herramientas electrónicas para coadyuvar a dichos equipos a identificar y paliar peligros, las cuales se presentaron en el sitio web de la OACI de seguridad operacional en la pista, al igual que se hizo con una encuesta para observar los progresos realizados en el establecimiento de los equipos. Partiendo de los resultados de la encuesta, se procedió a elaborar una guía sobre estos equipos multidisciplinarios de seguridad operacional en la pista.

Nueva circular sobre evaluación, mediciones y notificación del estado de la superficie de la pista

Se publicó la nueva circular Evaluación, mediciones y notificación del estado de la superficie de la pista (Cir 329), donde se ofrece una explicación del concepto de «características de rozamiento en la superficie» que contribuyen al control de una aeronave aprovechando la zona crítica de contacto neumático-suelo. En el documento se definen conceptos amplios y fundamentales que sustentan las enmiendas propuestas a las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 14 — Aeródromos, Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos y del Anexo 15 — Servicios de información aeronáutica. Como parte del programa de la OACI de seguridad operacional en la pista, la circular facilitará la

elaboración de un futuro modelo global de notificación del estado de su superficie a fin de contribuir a evitar y reducir las salidas de la misma.

Anexo14: Enmienda global sobre el diseño y las operaciones de aeródromos

Se inició una enmienda global al Anexo 14 —Aeródromos , tanto del Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos, como del Volumen II — Helipuertos. Los cambios, que se prevé sean aplicables en noviembre de 2013, están dirigidos a mejorar la seguridad operacional y eficiencia de los aeródromos de un modo armonizado a escala mundial. Abarcan una amplia variedad de cuestiones, entre las que figuran: disposiciones nuevas y revisadas sobre la medición eficaz del rozamiento en la superficie de la pista y su notificación para prevenir y reducir las salidas de la misma; áreas de seguridad de extremo de pista y sistemas de detención para paliar las consecuencias de una salida de la misma; el reforzamiento de los protectores de ráfagas para evitar la ingestión vía motor de restos de cuerpos extraños durante el despegue; ayuda visual para la navegación, comprendido el uso de tecnología LED que reduce el consumo energético; y la introducción de una espuma nueva y más eficiente, de nivel «C», para el salvamento y la extinción de incendios en aeródromos.

Investigación de accidentes

Nuevos textos de orientación

La OACI publicó dos nuevos manuales sobre investigación de accidentes e incidentes: el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte II— Procedimientos y listas de verificación (Doc 9756) y el Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes (Doc 9962).

La Parte II del Doc 9756 contiene información sobre técnicas y procedimientos, así como listas de verificación, para coadyuvar a los Estados en las investigaciones de accidentes e incidentes de aeronaves. También proporciona directrices sobre el sistema de dirigir investigaciones para su uso en indagaciones sobre accidentes graves.

En el Doc 9962 se ofrece orientación a los Estados sobre la elaboración de políticas y procedimientos de investigación, comprendido un modelo para que los Estados modifiquen, cuando sea necesario, la documentación relativa a sus investigaciones de accidentes e incidentes, de conformidad con las disposiciones contenidas en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*. El manual se elaboró de suerte que fuera sencillo de usar y que los Estados pudieran adaptarlo con facilidad, rellenando los espacios en blanco con material específico de cada uno de ellos, tal como legislación y reglamentaciones.

Política de la OACI sobre asistencia familiar

El Grupo especial de política de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, constituido por el Consejo, elaboró un proyecto de política de la OACI en la materia, en virtud de la Resolución de la Asamblea A32-7 donde se exhortaba a los Estados a que reafirmaran su compromiso de apoyo a estas víctimas de aeronaves y a sus familiares y a que examinaran, elaboraran y ejecutaran los programas y reglamentaciones pertinentes.

Conclusiones del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) relativas a la investigación y prevención de accidentes (AIG)

En la octava Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes AIG (2008) se recomendó a la OACI que evaluara las conclusiones del USOAP relativas al Anexo 13 a fin de identificar las inquietudes significativas más comunes y elaborar medidas para su resolución. Con ayuda de un especialista en la materia y el Grupo de estudio sobre metodología de investigación de accidentes, el Grupo de la Secretaría procedió a elaborar un marco modelo de legislación y reglamentación de la AIG.

Auditorías de la seguridad operacional

Enfoque de observación continua (CMA)

Prosiguió la evolución del USOAP hacia un enfoque de observación continua, en consonancia con el plan bienal de transición ejecutado en virtud de la Resolución de la Asamblea A37-5. Todas las actividades exigían que el lanzamiento completo del enfoque estuviera listo en enero de 2013. Se rediseñaron las herramientas necesarias para su aplicación, que se pusieron a disposición para su uso interactivo en tiempo real en el marco en línea del enfoque de observación continua. Se ultimaron la documentación y el material de orientación básicos sobre el enfoque, comprendida la publicación en todos los idiomas de la OACI de un nuevo *Manual sobre la observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9735).

Se impartió instrucción por computadora (CBT) para preparar a auditores y expertos para que realicen actividades relativas al CMA, comprendidas las misiones de validación coordinada de la OACI (ICVM) y las auditorías realizadas por el USOAP. La CBT también se utilizó para familiarizar a los empleados públicos con la metodología y otros aspectos del programa. A fines de año, 145 participantes procedentes de 25 Estados y cuatro organizaciones internacionales habían recibido la ins-

trucción para auditores del USOAP/ICVM, y 176 participantes de 48 Estados y cuatro organizaciones internacionales habían asistido al curso de familiarización.

Además, la OACI celebró siete seminarios teóricos y prácticos en todas las regiones en las que estaba presente a fin de coadyuvar a los Estados a estar preparados para aplicar el enfoque de observación continua. Asistieron a ellos 284 representantes provenientes de 71 Estados y seis organizaciones internacionales.

Se llevaron a cabo misiones de validación coordinada de la OACI en 21 Estados, para determinar si las deficiencias de seguridad operacional previamente señaladas se habían resuelto con éxito. Además, en este período se realizaron tres auditorías del enfoque sistémico global (CSA).

Las Oficinas regionales participaron activamente en la elaboración de planes de acción específicos para cada Estado, donde se les ofrecía un marco de asistencia en virtud del cual resolver, oportunamente, problemas significativos de seguridad operacional (SSC) identificados por la OACI y/o deficiencias en la vigilancia de la seguridad operacional. Las Oficinas regionales presentaron, a nivel ministerial, los planes a los Estados para que los ratificaran y se comprometieran a ejecutarlos. También trabajaron con ellos mediante actividades en el terreno, tales como auditorías con arreglo al CSA, auditorías limitadas con arreglo al CSA y misiones de validación coordinada, de la OACI.

Sistema de gestión de la calidad

Se amplió el sistema de gestión de la calidad de la Sección de observación continua y vigilancia (CMO) a fin de incluir el enfoque de observación continua del USOAP. También se implantaron procesos de calidad en otras secciones de la Dirección de navegación aérea (ANB) y las Oficinas regionales de la OACI en pro de las actividades ejecutadas con arreglo al enfoque de observación continua del USOAP. La Sección CMO volvió a obtener el certificado correspondiente a la norma de la ISO 9001:2008 sobre sistemas de gestión de la calidad.

Junta de examen de la observación y la asistencia

En diciembre de 2011, el Secretario General constituyó la Junta de examen de la observación y la asistencia para supervisar y dirigir de manera experta la gestión de las actividades de observación y asistencia de la OACI, desempeñadas en los Estados que le fueran remitidas por motivos de seguridad operacional y/o de seguridad de la aviación. En concreto, la Junta elabora y promueve la ejecución de estrategias de alto nivel diseñadas para coordinar actividades de observación y asistencia en los Estados con problemas significativos de seguridad operacional o de seguridad de la aviación, en los Estados que no participen en los procesos de auditoría y observación de la OACI, o en los Estados que incumplan sus compromisos de ejecución de los planes de medidas correctivas. En 2012, fue remitido a la Junta de examen de la observación y la asistencia un total de 17 Estados.

Respuesta de emergencia

Cenizas volcánicas — Preparación y respuesta ante erupciones volcánicas y cenizas volcánicas en la atmósfera

En junio, el Grupo especial internacional sobre cenizas volcánicas concluyó un ejercicio de 24 meses donde se habían abordado las cuestiones multidisciplinarias acentuadas por la erupción de 2010 del volcán Eyjafjallajökull en Islandia, acontecimiento que había causado trastornos significativos no solo al transporte aéreo de Europa y el Atlántico septentrional sino también más allá. El grupo mejoró significativamente la percepción que la comunidad tenía de la detección de cenizas volcánicas y la necesidad y capacidad de preverlas, así como de los efectos operacionales y de aeronavegabilidad de las nubes de ceniza volcánica en las operaciones continuas de vuelo eficientes y seguras desde el punto de vista operacional, comprendida la planificación de emergencia de la ATM, y aseveró la importancia de una respuesta coordinada y colaborativa ante tales sucesos por parte de las autoridades normativas, los proveedores de servicios de navegación aérea y los usuarios del espacio aéreo.

Entre los numerosos logros del Grupo especial figura la elaboración de material de orientación y disposiciones nuevos y mejorados de la OACI sobre cenizas volcánicas, comprendida la confección del manual titulado La seguridad de vuelo y las cenizas volcánicas — Gestión de riesgos de las operaciones de vuelo en que se sabe o se pronostica que habrá contaminación por cenizas volcánicas (Doc 9974). A inicios del año, se editó una publicación con sello asimismo industrial, que los Estados podrán recomendar a los explotadores y autoridades normativas cuando la contaminación de cenizas volcánicas suponga un peligro para las operaciones de vuelo. Continúa ejerciéndose la labor de la OACI para seguir mejorando la preparación y respuesta ante erupciones volcánicas, en particular, en el seno del Grupo de operaciones para vigilancia de volcanes en las aerovías internacionales.

Emergencias radiológicas y nucleares

La OACI prosiguió coadyuvando al Comité Interinstitucional sobre emergencias radiológicas y nucleares del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) en la mejora de su Plan conjunto de las organizaciones internacionales para la gestión de emergencias radiológicas, basado en concreto en las lecciones aprendidas de la emergencia generalizada acaecida en la central nu-

clear de Fukushima Daiichi a consecuencia del gran terremoto del Japón oriental y posterior tsunami del 11 de marzo de 2011. En el Plan se describen las disposiciones sobre preparación y respuesta interinstitucional de emergencia en caso de incidentes o accidentes nucleares o radiológicos, independientemente de su causa. En aras de reflejar la experiencia japonesa, se inició una revisión del mismo. Con arreglo a parte de sus disposiciones, la OACI se encargó de crear un grupo de trabajo ad hoc sobre transporte aéreo y marítimo, que podrá convocarse en caso de futuras emergencias a fin de que las organizaciones internacionales y asociaciones comerciales competentes puedan ofrecer una respuesta colaborativa y coordinada, especialmente mediante la transmisión de información coherente y fidedigna con la que tranquilizar a los viajeros.

Planificación de contingencias de los servicios de tránsito aéreo

Pese a no requerirse en 2012 una planificación de contingencias significativa por parte de la OACI, se aprovechó la oportunidad, partiendo de los sucesos acontecidos en el mundo, de crear en su Sede un centro permanente de contingencias ante incidentes y emergencias, cuya función es facilitar y mejorar la planificación de la OACI en materia de contingencias en situaciones internacionales que requieran su apoyo. Esto incluye interrupciones en la prestación de servicios de navegación aérea a raíz de circunstancias tales como fenómenos meteorológicos o conflictos regionales significativos. Se utilizó en noviembre en pro de la transición global hacia un nuevo modelo de plan de vuelo de la OACI, como se explica previamente, demostrando así cómo puede servir también para fomentar niveles constantes de seguridad operacional y protección de los vuelos.

Otras iniciativas de seguridad operacional — Combustible de aviación

Contaminación del combustible de aviación — colaboración con la industria

En abril de 2011, la OACI aceptó una recomendación en materia de seguridad operacional formulada por el Departamento de aviación civil de la RAE de Hong Kong (China) a raíz de la investigación del accidente sufrido en 2010 por un A330 operado por Cathay Pacific Airlines, en el curso del cual la contaminación del combustible había causado daños a la aeronave y herido a los pasajeros durante una evacuación de emergencia. En aras de afrontar la cuestión emergente de la calidad del combustible de los turborreactores, que puede incidir en la seguridad operacional de la aviación, la OACI trabajó con la industria aeronáutica y petroquímica en pos de crear disposiciones sobre la recepción, almacenamiento y distribución adecuados del combustible de aviación en los aeropuertos para aeronaves de transporte comercial.

En colaboración con la IATA, Airlines for América (A4A) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la OACI publicó el *Manual sobre suministro de combustible para reactores de la aviación civil* (Doc 9977) a fin de informar a la industria aeronáutica y petrolera sobre las prácticas en materia de combustible internacionalmente aceptadas y reforzar la necesidad de su acatamiento. En el manual se resumen las políticas, normas y procedimientos industriales pertinentes sobre todo lo relacionado con el control de la calidad, las operaciones y la capacitación en materia de combustible de aviación en todo el sistema de suministro y distribución, desde el refinado hasta el repostaje de aeronaves.

Combustible de aviación — seguridad operacional y eficiencia

La OACI concluyó un examen de los criterios de planificación del combustible, que se tradujo en la elaboración de los nuevos SARPS propuestos del Anexo 6 *Operación de aeronaves,* Parte I, *Transporte aéreo comercial internacional — Aviones,* y el texto de orientación recogido en el *Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible* (Doc 9976), que se espera tenga unas repercusiones positivas, sin precedentes, en la eficiencia y seguridad operacional de las operaciones aéreas. En aras de mejorar esta última mediante una percepción clara y común de la fraseología de radio empleada en situaciones relacionadas con el combustible, se estuvieron elaborando durante 10 años las nuevas disposiciones al respecto. La IATA estimó que, merced a ellas, se ahorrarían más de un millón de toneladas en consumo de combustible al año, lo que representa una reducción de unos tres millones de toneladas de CO_2 y un ahorro de más de 500 millones USD anuales.

Programa sobre mercancías peligrosas

Mejora de la seguridad del transporte a granel de baterías de litio

Se elaboraron nuevos requisitos de seguridad para el transporte de baterías de litio por vía aérea, para su inclusión en la edición de 2013-2014 de las *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc 9284). En virtud de los nuevos requisitos, numerosos envíos de baterías de litio, a los que previamente no se aplicaba la mayoría de las condiciones de las Instrucciones Técnicas, quedaron supeditados a toda la reglamentación. Inherentes al documento revisado son los requisitos relativos a la capacitación de múltiples expedidores que transportan baterías de litio, las inspecciones de cada bulto realizadas por los

operadores antes de su carga y estiba en la aeronave y la notificación a los pilotos de la presencia, ubicación y cuantía de las baterías a bordo.

Colaboración con la Unión Postal Universal (UPU) sobre la mejora de la seguridad respecto de mercancías peligrosas en el correo aéreo

La OACI colaboró con la UPU en la elaboración de nuevas disposiciones que permiten el envío por correo, de forma segura y lícita, de las baterías de litio instaladas en un equipo. Los operadores postales designados que deseen aceptar esta suerte de baterías solo estarán autorizados a hacerlo una vez hayan recibido la aprobación de la autoridad de aviación civil (CAA) de su Estado, lo que dependerá de un examen por parte de la misma de su programa de capacitación sobre mercancías peligrosas y de sus procedimientos de control de la introducción en el transporte aéreo de las mercancías peligrosas que se envían por correo. La intención que subyace tras las nuevas disposiciones es la de alentar relaciones de trabajo más estrechas entre las autoridades de la aviación civil y las autoridades postales estatales y mejorar los sistemas de control de la introducción de toda mercancía peligrosa en el correo, más allá de las baterías de litio.

Instrucción

Cursos de inspector gubernamental de la seguridad operacional (GSI)

El Programa de instrucción de inspectores gubernamentales de la seguridad operacional está dirigido a garantizar la calidad y normalización de la misma en todo el mundo. En sus cursos se abordan las deficiencias que se identificaron en las auditorías realizadas en el marco del USOAP, relacionadas con la ausencia de personal técnico cualificado para ejercer responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional. La OACI coordinó y colaboró ampliamente con la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos para actualizar y revisar los siguientes cursos de instrucción de inspectores gubernamentales de la seguridad operacional: Certificado de explotador de servicios aéreos y de organismo de mantenimiento reconocido (GSI-AIR), Otorgamiento de licencias al personal (GSI-PEL) y Certificado de organismo de instrucción reconocido (GSI-ATO).

En septiembre, la OACI organizó una reunión oficiosa de coordinación de los inspectores gubernamentales de la seguridad operacional con los centros de instrucción conexos avalados por la Organización, para actualizar el programa relativo a estos inspectores, comprendidas las enmiendas propuestas para mejorar su administración y ejecución. Entre otras, figura la elaboración de una lista de expertos reconocidos por la OACI para la instrucción de inspectores gubernamentales de la seguridad operacional, destinada a facilitar el acceso a instructores de todo el mundo.

Instrucción sobre mercancías peligrosas

En varios Estados se impartió un curso de instrucción sobre mercancías peligrosas para la utilización de las *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc 9284) y se diseñó otro sobre la realización de inspecciones e investigaciones relativas a estas mercancías.

Instrucción y simulación con helicópteros

Se publicó un nuevo Volumen II del *Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices* [Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción de simulación de vuelo] (Doc 9625-2). Los métodos, procedimientos y normas de prueba relativos a helicópteros que figuran en él se basan en las aportaciones expertas de las CAA, instructores de helicópteros experimentados y explotadores y fabricantes de dispositivos de instrucción en simulación de vuelo. En aras de mejorar la capacitación de los pilotos de helicópteros, el Volumen II contiene criterios aceptados internacionalmente para el diseño, clasificación y funcionamiento de los simuladores de vuelo de aeronaves de alas giratorias.

Programa TRAINAIR PLUS

El nuevo Programa TRAINAIR PLUS, en consonancia con la política de instrucción de la OACI, requiere de los aspirantes que cumplan sus criterios de evaluación y completen con éxito un análisis in situ. En 2012, la Organización efectuó 25 evaluaciones de los nuevos aspirantes del TRAINAIR PLUS, por lo que en diciembre el Programa contaba con 47 miembros, comprendidos nueve plenos y 38 asociados. La OACI también constituyó un Comité de dirección del TRAINAIR PLUS, compuesto por los nueve miembros plenos, para proseguir coadyuvando en el desarrollo del programa y de una contribución eficaz de sus miembros a la planificación estratégica del mismo.

Una cuestión de interés clave para los miembros del TRAINAIR PLUS es el diseño de instrucción basada en las competencias. En este sentido, la OACI creó el nuevo Curso para diseñadores de instrucción de la Organización y un manual titulado *TRAINAIR PLUS — Guía para la preparación de programas de instrucción — Metodología de instrucción por competencias* (Doc 9941). Más de 300 participantes tomaron parte en los 16 cursos para diseñadores de instrucción organizados por miembros del TRAINAIR PLUS y la OACI.

Instrucción periódica para pilotos basada en datos comprobados

En consulta con los Estados, la OACI elaboró una propuesta de segunda enmienda de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc 9868), cuya aplicabilidad está prevista para mayo de 2013. En ella se actualizan las cualificaciones de los instructores y se introducen disposiciones sobre la elaboración e implantación de programas de instrucción basada en datos comprobados (EBT, por su sigla en inglés) para los tripulantes de vuelo. Las disposiciones sobre esta suerte de instrucción se aplicarán a la formación periódica de pilotos y en ellas se ofrecerán orientaciones sobre la elaboración y evaluación de las competencias de las tripulaciones de vuelo a las CAA, los explotadores y los organismos de instrucción reconocidos que adopten un enfoque basado en las competencias. La enmienda propuesta se fundamenta en el Manual of Evidence-based Training [Manual de instrucción basada en datos comprobados] (Doc 9995), que se complementa con la Evidence-based Training Implementation Guide [Guía de implantación de la instrucción basada en datos comprobados] dirigida a explotadores y organismos de instrucción. El cambio paradigmático propuesto en virtud del programa de instrucción basada en datos comprobados no pretende meramente sustituir una serie, en ocasiones desfasada, de actos determinantes en torno a los cuales desarrollar un programa de instrucción, sino convertir los actos formativos en un vehículo de desarrollo y evaluación del rendimiento de las tripulaciones de vuelo con arreglo a una serie de competencias necesarias. Además, en la instrucción basada en datos comprobados se centra el interés del instructor en el análisis de las causas últimas de acciones inadecuadas cometidas por los pilotos.

Nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP)

El Equipo especial de la OACI sobre la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP) promovió la labor de desarrollo de las competencias de los controladores de tránsito aéreo y los especialistas en sistemas electrónicos con respecto a seguridad operacional, y prosiguió trabajando en las de las tripulaciones de vuelo en el seno del recién constituido International Pilot Training Consortium.

Como parte del Simposio mundial de instrucción aeronáutica (WATS 2012), la OACI celebró dos sesiones de expertos sobre la nueva generación de profesionales aeronáuticos y una reunión oficiosa del Equipo especial conexo. La Organización continuó impulsando una nueva generación de profesionales aeronáuticos a fin de hacer conocer mejor entre los Estados, organizaciones regionales, explotadores, la industria, proveedores de capacitación y organismos de instrucción, y estudiantes los retos que afrontarían los futuros profesionales de la aviación.

Coordinación regional de la seguridad operacional

Arreglos regionales sobre vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas organizaciones regionales de supervisión de la seguridad operacional (RSOO) — Elaboración de nuevas orientaciones sobre financiación

En pos de proseguir con los esfuerzos por garantizar el funcionamiento sostenible de las RSOO, la OACI ofreció nuevas opciones de financiación fuera del marco de sus políticas y orientaciones sobre derechos impuestos al usuario. La cuestión se planteó durante el Simposio sobre RSOO celebrado en octubre de 2011. Las nuevas orientaciones, cuyos componentes clave comprenden la imposición de un gravamen por seguridad operacionai a los pasajeros, se publicarán en el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional,* Parte B — *Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734, Parte B).

Examen/Estudio de la Agencia para la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil (CASSOA)

Se efectuó un estudio sobre la CASSOA para examinar sus marcos jurídicos, financieros y organizativos, que se tradujo en recomendaciones para consolidar la implantación de su marco de acción. La CASSOA representa a los cinco Estados asociados de la Comunidad del África Oriental, a saber, Burundi, Kenya, Rwanda, la República Unida de Tanzania y Uganda.

Apoyo a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en la ejecución del Plan de inspección cooperativa AFI (CIS)

La OACI siguió participando activamente en el Plan de inspección cooperativa — África-Océano índico (AFI-CIS), creado en diciembre de 2010 y cuyo objetivo reside en compartir inspectores cualificados de la región de un modo rentable y eficaz, de suerte que presten asistencia directa a los Estados para solventar las deficiencias de seguridad operacional identificadas por el USOAP de la Organización. El Plan fue ejecutado por la CAFAC, con apoyo de la OACI.

Asistencia a los Estados — Elaboración de planes de acción específicos de la OACI para la mejora de la seguridad operacional

En aras de coadyuvar a los Estados a paliar las deficiencias en la seguridad operacional identificadas por el USOAP, la OACI elaboró planes de acción adaptados a ellos, donde proponía un conjunto de medidas correctivas globales relativas a aspectos tanto técnicos como políticos. A fines de año, la Organización había elaborado 24 planes de acción, subsiguientemente aprobados por

los Estados. Para evitar la duplicación de esfuerzos, en los planes se tenía presente la asistencia prestada por otras entidades internacionales, tales como la Unión Europea, la Administración Federal de Aviación Civil (de los Estados Unidos) (FAA) y el Banco Mundial.

Asistencia a los Estados — El Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE) y la Red de colaboración y asistencia en seguridad operacional (SCAN)

En aras de garantizar la asistencia continua a los Estados para paliar las deficiencias de seguridad operacional y en virtud de la Resolución de la Asamblea A37-16, la OACI constituyó el Fondo SAFE, cuya participación es voluntaria y que se financia con independencia del presupuesto del Programa regular de la Organización. Las contribuciones pueden efectuarlas los Estados miembros de la OACI, las organizaciones internacionales y las entidades públicas y privadas vinculadas a la aviación civil internacional.

Durante la AN-Conf/12, la OACI celebró una reunión sobre una asociación de seguridad operacional con la que promover la SCAN, constituida en 2010 para facilitar la comunicación en línea en aras de intercambiar información entre donantes y proveedores de asistencia en pro de proyectos estatales conexos futuros y en curso. Entre los integrantes de la SCAN figuran puntos de contacto de organismos gubernamentales, grupos regionales, fabricantes, instituciones financieras y organizaciones de aviación internacional que prestan asistencia técnica y/o financiera.

Asistencia a los Estados — Proceso de aseguramiento de la calidad (QA) de proyectos de asistencia técnica — Colaboración con la Dirección de cooperación técnica (TCB)

En aras de garantizar que los Estados se beneficien plenamente de los proyectos de asistencia de la TCB de la OACI, se introdujo el concepto de QA en los proyectos destinados a los Estados que estén ligados a planes de acción de la Organización. En el curso de estos proyectos, un equipo de QA formado por especialistas en la materia procedentes de la ANB de la OACI intervendrá, en colaboración con la TCB, en todas las fases de diseño, ejecución, seguimiento y evaluación de los mismos, en aras de garantizar la consecución de sus objetivos y la obtención de resultados idóneos.

Actividades de las Oficinas regionales

Los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) celebraron reuniones en todas las regiones, comprendida una por primera vez en la Región África-Océano índico (AFI). Los RASG han demostrado su eficacia para promover la colaboración entre Estados, organizaciones regionales y la industria, en aras de mejorar la seguridad operacional de la aviación en las regiones.

Se impartieron seminarios teóricos y prácticos sobre la gestión del riesgo de fatiga y el dominio de la lengua inglesa.

En las Oficinas regionales se promovió la implantación estatal del sistema de la OACI de notificación de datos sobre accidentes/incidentes/Centro europeo de coordinación de informes de incidentes y accidentes de aviación (ADREP/ECCAIRS), para recopilar y analizar datos sobre incidentes.

Los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) se reunieron en Asia y el Pacífico, Oriente Medio, África, Europa y el Atlántico septentrional. En las regiones del Caribe y Sudamérica, su Grupo regional de planificación y ejecución (GREPECAS) celebró la primera reunión del Comité de examen de programas y proyectos.

La implantación de la PBN contó con gran respaldo, así como las operaciones de descenso y ascenso continuos.

Se organizaron simposios preparatorios a escala regional para coadyuvar a los Estados a preparar la AN-Conf/12.

Actividades de peculiar importancia para cada Oficina regional

Oficina Asia y el Pacífico (APAC)

— Elaboración de un plan regional magistral de ATM para Asia y el Pacífico, y su ejecución de cara a las ASBU.

Oficina África oriental y meridional (ESAF)

— Elaboración de los planes de acción de la OACI y presentación a los Estados para su aprobación en virtud del análisis de la Junta de examen de la observación y la asistencia.
— Intensificación constante de las actividades de asistencia a los Estados para que palien deficiencias de seguridad operacional mediante misiones de equipos de seguridad operacionai de la Oficina regional (ROST) y la ejecución del AFI-CIS.
— Resolución satisfactoria de los problemas significativos de seguridad operacionai identificados en Madagascar, Mozambique, Rwanda y Zambia.
— Prestación de apoyo técnico y creación y manejo de las RSOO y de los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) de

la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC).
— Apoyo brindado a la Reunión ministerial sobre seguridad operacional en África, mediante la elaboración de una declaración y la fijación de objetivos al respecto.
— Organización satisfactoria de debates con Sudán del Sur y Sudán acerca de la nueva delimitación de la región de información de vuelo (FIR) de Khartoum, el examen de las trayectorias de rutas ATS y el establecimiento de procedimientos operacionales entre Khartoum y Juba. Acuerdo alcanzado sobre la FIR, detalles de la nueva delimitación y cambios en las rutas ATS.

Oficina Europa y Atlántico septentrional (EUR/NAT)

— Se respaldó la elaboración de material de planificación y evaluaciones de la seguridad operacional en pro de una aplicación de prueba de mínimas de separación lateral de 25 millas náuticas, partiendo de una performance de navegación requerida (RNP) 4, en la Región NAT.
— Se respaldó la aplicación de prueba en curso de mínimas de separación longitudinal de 5 minutos entre la aeronave equipada con vigilancia dependiente automática — contrato (ADS-C) en la región NAT, a efectos de elaborar disposiciones aplicables en todo el mundo.
— Se prestó asistencia a Kazajstán para que solventara sus problemas significativos de seguridad operacional y otras cuestiones identificadas en la auditoría del USOAP de 2009. Se elaboró un documento de proyecto con la TCB para la creación de capacidad a largo plazo.
— Se respaldó la ejecución del plan de contingencia relativo a cenizas volcánicas de las regiones EUR y NAT y del extremo oriental de la región EUR.
— Elaboración de indicadores clave para medir la performance en seisáreas fundamentales de las regiones EUR y NAT (marco de performance regional en consonancia con el Reglamento CE conexo) y confección de material de orientación.

Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

— Misiones de validación coordinada por la Oficina regional y asistencia en la ejecución de planes de medidas correctivas en Costa Rica, Honduras, Jamaica y México, que se tradujeron en una reducción significativa de la tasa de falta de aplicación eficaz.
— Se brindó apoyo a los Estados para optimizar la red de rutas ATS en el Golfo de México, basada en una separación de RNP 10 de 50 NM y la aplicación de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en todas las FIR de la región Caribe (CAR).

Oficina Sudamérica (SAM)

— Implantación de una ruta oceánica para el Ecuador, solicitada a la Región Asia/Pacífico, en aras de desarrollar el tráfico comercial.
— Respaldo a la elaboración de material de orientación sobre la implantación del uso flexible del concepto de espacio aéreo, por ej. buenas prácticas en la cooperación cívico-militar y un estudio detallado para optimizar la red de rutas ATS de la SAM.
— Coordinación de la revisión del plan de acción para la ejecución de la TFM en aeropuertos y el espacio aéreo de la región.

Oficina África occidental y central (WACAF)

— Integración satisfactoria en el programa de trabajo de la Oficina regional del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional dela aviación en África.
— Intensificación de las actividades de los equipos de seguridad operacional de la Oficina regional (ROST) para coadyuvar a losEstados a eliminar las deficiencias de seguridad operacional, que culminaría en una reducción significativa de la tasa de falta de aplicación eficaz de los Estados de la región, especialmente Mauritania.
— Presentación y aprobación por 10 Estados de los planes de acción de la OACI.
— Prestación de apoyo técnico a otras iniciativas regionales de seguridad operacional, comprendidas la AFI-CIS y el establecimiento y manejo de las RSOO y los COSCAP.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

En 2012, un total de 62 proyectos nacionales y 25 proyectos regionales de cooperación técnica dinámica contribuyeron a seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación en el mundo. Entre los logros principales de este período se incluyen:

Región África-Océano índico (AFI)

— asistencia continua en las operaciones de la Organización de supervisión de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO);

— asistencia continua en el establecimiento de la Agencia de investigación de accidentes del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGAIA);
— implantación en una CAA de un sistema de otorgamiento de licencias al personal;
— impartición en diversos Estados de instrucción a inspectores de seguridad operacional en materia de certificación de aeródromos y seguridad operacional, y seguridad de vuelo;
— instrucción en el terreno a un Estado sobre transporte de mercancías peligrosas por vía aérea;
— asistencia continua a tres Estados en la elaboración o el examen de legislación básica de aviación civil;
— elaboración en diversos Estados de proyectos de reglamentación de aviación civil en los ámbitos de la aeronavegabilidad, operaciones, otorgamiento de licencias al personal y aeródromos; y
— conclusión del proceso de licitación y adjudicación de contratos para la adquisición de radares secundarios y sistemas de ATM en 11 Estados.

Región Asia y el Pacífico (APAC)

— asistencia continua a 24 Estados y regiones administrativas especiales (RAE) en materia de vigilancia de la seguridad operacional a través de tres programas regionales de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y proyectos estatales, para la resolución de problemas significativos de seguridad operacional, deficiencias identificadas mediante el USOAP y otras cuestiones conexas así como en la transición hacia el enfoque de observación continua del USOAP, comprendida la instrucción de inspectores y de otra índole en el ámbito de la seguridad operacional; apoyo técnico a corto plazo de un Estado a otro; participación en el equipo regional de seguridad operacional de la aviación en Asia y el Pacífico, el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación (RASG), el seminario regional de la OACI sobre seguridad operacional en la pista y el seminario sobre la Asociación de líneas aéreas de Asia y el Pacífico;
— asistencia continua a 19 Estados y RAE en materia de medicina aeronáutica, a través del Arreglo de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA), por medio de seminarios y formación en el puesto de trabajo sobre planificación y preparación en caso de pandemia y evaluaciones aeroportuarias al respecto, comprendida una sesión formativa de media jornada acerca de la «CAPSCA Assistance Visit» [visita de asistencia CAPSCA] para asesores técnicos, seguida de una demostración de una «CAPSCA Airport Assistance Visit» [visita de asistencia aeroportuaria CAPSCA];
— asistencia a 18 Estados y RAE para mejorar los procedimientos de vuelo mediante la preparación de documentos y cursos de instrucción en el ámbito de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves, la validación e implantación de vuelos con PBN, así como el diseño de espacios aéreos y procedimientos;
— refuerzo de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de una CAA en el ámbito de los aeródromos, la seguridad de vuelo y los servicios de navegación aérea;
— revisión de reglamentos y procedimientos de aviación civil de las Direcciones de aeropuertos, navegación aérea, aeronavegabilidad y operaciones de un Estado;
— instrucción a 308 empleados públicos de diversos países en los ámbitos del mantenimiento de radiofaros omnidireccionales VHF Doppler (DVOR), herramientas electrónicas de seguridad operacional, sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS), control de aproximación por radar, sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), vigilancia de la seguridad operacional, gestión, políticas y derecho aeronáuticos, por medio de los programas de instrucción para países en desarrollo de cuatro Estados;
— realización en un Estado de un estudio para la elaboración de una hoja de ruta a largo plazo en virtud de la cual prestar servicios aéreos comerciales y de aviación en general empleando aeronaves y helicópteros de menor tamaño;
— celebración en un Estado de dos cursos de SMS, a los que asistieron 14 participantes procedentes de siete estados insulares del Pacífico Sur y 30 participantes del ente autónomo aeroportuario;
— realización en un Estado de un estudio sobre los efectos de un proyecto de construcción de elevada densidad/altura en la seguridad operacional y regularidad de las operaciones del principal aeropuerto internacional y los aeródromos cercanos; e
— impartición en un Estado de un curso de planificación maestra de aeropuertos a 30 participantes de un ente autónomo aeroportuario.

Región del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

— adquisición para un Estado de un sistema de aterrizaje por instrumentos/equipo radiotelemétrico (ILS/DME);
— adquisición para un Estado de vehículos de extinción de incendios;
— adquisición para un Estado de sistemas de vigilancia dependiente automática (ADS) y comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC);

— instrucción sobre inspección, mantenimiento, reparación y revisión de aeronaves para la certificación de personal técnico de un Estado;
— asistencia a un Estado en el establecimiento de un programa de mantenimiento de aeronaves.
— asistencia en el fortalecimiento institucional y reestructuración de la CAÁ de un Estado;
— adquisición para un Estado de un simulador de radar por computadora.;
— adquisición e integración de radares primarios y secundarios y sistemas de comunicación en un Centro de control de tránsito aéreo (ATC) de un Estado;
— adquisición para un Estado de equipos de muy alta frecuencia (VHF), frecuencia ultra-alta (UHF) y alta frecuencia (HF), computadoras, estaciones meteorológicas y radiobalizas de emergencia para localización;
— contratación en un Estado de repuestos y servicios para la revisión general y el mantenimiento íntegro de varias aeronaves;
— elaboración de un plan general para un aeropuerto internacional;
— impartición de instrucción en los ámbitos de la seguridad de vuelo y aeródromos a inspectores que trabajan como empleados públicos en cinco Estados;
— firma de un acuerdo multilateral de cooperación entre las CAÁ de nueve Estados para la aceptación mutua de organizaciones de mantenimiento;
— adjudicación a un Estado de un contrato para el diseño y la construcción de una plataforma de carga aérea a distancia e instalaciones conexas, y suministro de equipo auxiliar; y
— prestación a un Estado de servicios de información aeronáutica (AIS).

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

— asistencia a un Estado en los ámbitos de la vigilancia de la seguridad operacional (operaciones de vuelo), la ATM, la medicina aeronáutica y el otorgamiento de licencias al personal;
— asistencia continua a un Estado para el mejoramiento de su capacidad en lo que atañe a operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, investigación de accidentes e incidentes de aviación, CNS/ATM, aeropuertos, salvamento y extinción de incendios, e instrucción en recursos humanos;
— asistencia continua a un Estado para que consolide su capacidad de vigilancia de las operaciones de vuelo;
— realización en dos Estados de misiones de evaluación de la seguridad operacional a fin de valorar y determinar el cumplimiento de las pistas con los SARPS de la OACI;
— impartición de instrucción avanzada en la gestión de amenazas y errores en el control del tránsito aéreo;
— respaldo al plan de medidas correctivas de un Estado y a la creación de capacidad para subsanar problemas significativos de seguridad operacional;
— asistencia a un Estado en la creación de capacidad en el ámbito de la ATM; y
— realización en un Estado de una misión de evaluación para identificar los requisitos prioritarios relativos a la elaboración de un plan general de aviación civil y la reestructuración de la CAA.

2.5.2. Seguridad de la aviación

Objetivo estratégico B

En 2012, la OACI dió pasos significativos en pos del fortalecimiento del marco mundial de seguridad de la aviación, celebrando su primera conferencia internacional sobre seguridad de la aviación en una década, aprobando los planes para la evolución del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) hacia un enfoque de observación continua más global, proactivo y basado en el riesgo, y destacando la asistencia centrada en la ejecución de planes de mejora estatales y asociaciones consolidadas con donantes y entes regionales.

Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación

En aras de proseguir con lo estipulado en la Declaración sobre seguridad de la aviación del 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se completó en 2012 una serie de conferencias regionales de alto nivel (iniciada en 2011 en la India, el Senegal y la Federación de Rusia) con actos seguidamente en Malasia, Venezuela (República Bolivariana de) y Bahrein. Merced a las seis conferencias que comprendían todas las regiones y organizaron los Estados en colaboración con la OACI, se logró establecer una cooperación más estrecha entre ellos y otras partes interesadas a fin de solventar inquietudes en materia de seguridad de la aviación. En todos los casos, se aprobaron declaraciones conjuntas en las que se reflejaban las realidades y preocupaciones de cada región y se pidieron medidas concretas para reforzar colectiva e individualmente la seguridad de la aviación, de conformidad con la Declaración de la Asamblea.

Los resultados positivos de las conferencias regionales sentaron las bases de la primera Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en 2002, cuyo objetivo residía en afrontar las vulnerabilidades y subsanar las lagunas de dicho marco mundial, en particular de cara a la carga aérea. Entre los más de 700 participantes que acudieron en representación de 132

Estados miembros y 23 organizaciones regionales e internacionales, se hallaban 24 ministros, lo que demuestra la importancia crucial que los Estados conceden a la seguridad de la aviación. Así, se envió una señal inequívoca al mundo de que la OACI, sus Estados miembros y otras partes interesadas consideraban las amenazas a la aviación civil un asunto de la máxima prioridad.

En conjunto, gracias a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación, se reforzó el marco de seguridad mundial de la aviación logrando avances en todas las cuestiones estratégicas contemporáneas. El consenso logrado en la seguridad de la aviación y su facilitación sugiere que las propuestas de política que se presentarán en el 38° período de sesiones de la Asamblea serán pertinentes y oportunas.

Fortalecimiento y armonización de los métodos de seguridad de la aviación

La OACI agilizó la adopción de los SARPS sobre seguridad de la aviación para mitigar los riesgos que plantean la carga y el correo aéreos. Las disposiciones nuevas y revisadas se recogen en la Enmienda 13 del Anexo 17 — Seguridad, donde se promueve la implantación de sistemas de seguridad en la cadena de suministro, medidas de seguridad de la aviación con un trasfondo común tanto para pasajeros como aeronaves de carga, y procedimientos optimizados de identificación y seguridad de la carga y correo aéreos de alto riesgo.

En la Enmienda 13, que se prevé sea aplicable en julio de 2013, se presenta una norma global revisada sobre la inspección de personas que no sean pasajeros, que pueden representar una «amenaza interna». Las inquietudes sobre el posible peligro que constituye no solo el personal aeroportuario, sino también el aeronáutico restante, supusieron un factor primordial de decisión a la hora de aprobar la Enmienda 13 por la vía rápida.

Durante su 23.ª reunión celebrada en marzo, el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación convino en un nuevo mandato para su Grupo de trabajo sobre seguridad de la carga aérea, que comprende una prescripción relativa a la elaboración de un proyecto de principios para la consolidación de la seguridad a escala mundial, de manera práctica. Un segundo requisito es trabajar estrechamente con otras entidades internacionales de suerte que estén más en consonancia las políticas, normas, medidas y material de orientación sobre seguridad de la carga aérea. Paralelamente, la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación abrazó un conjunto de principios clave sobre seguridad de la carga y el correo aéreos, basados en los resultados, como marco integral de orientación de la OACI y otras partes interesadas en sus esfuerzos por garantizar la seguridad de la cadena de suministro de dicha carga y correo.

La OACI publicó la primera edición del Estado del contexto mundial de riesgo, en tanto que subrayaba la importancia que revestía un método basado en el riesgo para hacer frente a las amenazas a la seguridad de la aviación. Este documento vivo se editará periódicamente para facilitar a los Estados una metodología sólida con la que proseguir elaborando sus propias evaluaciones del riesgo. Además, se encomendó a un Grupo de trabajo del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación que elaborase un documento de análisis de tendencias avanzado con el que coadyuvar a la OACI y la comunidad de seguridad de la aviación a ser más proactivos al afrontar y mitigar amenazas.

Por otra parte, la OACI trabajó estrechamente con los Estados, la industria y las organizaciones internacionales en pos de generar mayores sinergias entre las actividades de seguridad postal, aduanera y de la aviación. A fin de mejorar la armonización reglamentaria, la OACI y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) acordaron colaborar con más intensidad en pro de prioridades específicas relativas a la seguridad de la carga aérea y su facilitación. Un asunto reseñable fue la necesidad de incrementar el intercambio de información sobre envíos por vía aérea, recurriendo en particular a información anticipada de la carga. El acuerdo se alcanzó en la Joint Conference on Enhancing Air Cargo Security and Facilitation [Conferencia conjunta sobre el mejoramiento de la seguridad de la carga aérea y de su facilitación], organizada por Singapur, la OMA y la OACI.

Continuando en el ámbito de la colaboración, la OACI respaldó los esfuerzos realizados por la UPU para elaborar nuevas normas de seguridad de la correspondencia aérea que complementen sus normas y atiendan a conceptos de seguridad de la aviación emergentes. Como resultado, la UPU aprobó, en su 25° Congreso celebrado en octubre, resoluciones sobre normas de seguridad del correo aéreo y enmendó el Convenio postal universal con un artículo sobre la seguridad de la aviación.

Implantación y evolución del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación

La OACI completó en 2012 un total de 34 auditorías en el marco de su USAP, alcanzando así las auditorías del segundo ciclo la cifra de 163 (162 Estados miembros y una RAE). En la Figura 5 se muestran los resultados globales de las auditorías relacionados con la implantación de los elementos críticos de un sistema de supervisión de la seguridad de la aviación.

El USAP, constituido en 2002, es parte integrante de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación. Se prevé que el segundo ciclo de auditorías, iniciado en enero de 2008, concluya en 2013. Centrado en determinar los problemas de seguridad de la aviación de los Estados miembros de la OACI, formula recomendaciones para su solución y presta asistencia in situ.

Se dictó en Montreal un curso de instrucción y certificación de auditores del USAP y se realizaron cuatro misiones conjuntas con la Sección de apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD-SEC)

en las Comoras, el Congo, la República democrática del Congo y Haití, donde participaron auditores del Programa. Durante una misión a la Federación de Rusia de la Dirección de las Naciones Unidas contra el terrorismo, uno de los auditores del USAP también actuó en calidad de observador. Merced a una misión de validación coordinada de la OACI, se aprobaron las medidas tomadas por un Estado para solventar sus problemas significativos de seguridad de la aviación. En el curso del año, se publicaron en el sitio web seguro del USAP siete problemas de esta clase, que concernían a cuatro Estados. A fines de año, seguían sin resolverse nueve problemas significativos de seguridad de la aviación de cinco Estados.

Con vistas al futuro, el Consejo aprobó formalmente la evolución del USAP hacia un enfoque de observación continua, y el plan de transición conexo. La transformación tendrá lugar durante 2013 y 2014, con lo que la implantación del USAP-enfoque de observación continua estará lista a inicios del 1 de enero de 2015.

Facilitación del transporte aéreo

El Consejo aprobó la Enmienda 23 del Anexo 9 — Facilitación, el cual contiene SARPS sobre aduanas, inmigración, sanidad y reglamentaciones de controles fronterizos de cuarentena. La Enmienda se centra en el Apéndice 13 del Anexo y pretende mejorar el intercambio de datos y la respuesta eficaz a las pandemias o epidemias de gran escala.

En la séptima reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/7), celebrada en Montreal en octubre, se recomendaron enmiendas al Anexo 9 sobre una amplia variedad de cuestiones tales como la accesibilidad al transporte aéreo de personas con discapacidad, la facilitación de la carga aérea, la seguridad del proceso de emisión de documentos de viaje y la utilización de los sistemas de información anticipada sobre los pasajeros y de datos del registro de nombres de los pasajeros.

El FALP/7 estableció un grupo de trabajo para elaborar nuevos materiales de orientación sobre un modelo de programa nacional de facilitación del transporte aéreo, y revisar y mejorar los ya existentes. La documentación que se presentó en la reunión puede consultarse en: www.icao.int/Meetinqs/FALP/Paqes/FALP7-2012.aspx.

El Grupo de expertos también refrendó la primera edición del Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos (Doc 9984), que constituye una versión actualizada y revisada de las directrices existentes, El manual, cuyo propósito inicial residía en ofrecer detalles sobre los SARPS del Anexo 9 pertinentes, abarca todos los aspectos del viaje de una persona con discapacidad.

Asistencia y cooperación internacional

En virtud de la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación de la OACI, se adoptaron una serie de medidas significativas para brindar apoyo a los Estados en sus esfuerzos por crear sistemas y procedimientos nacionales de seguridad de la aviación más sólidos.

A través de su Programa de apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD-SEC), la Organización centró su interés en la asistencia dirigida más hacia los Estados en la aplicación de los SARPS del Anexo 17 y las disposiciones sobre seguridad de la aviación contenidas en el Anexo 9, lo que implicaba la elaboración y el uso de una metodologías basada en la fijación de prioridades.

El ISD-SEC prosiguió con la aplicación de un marco de gestión de proyectos donde prestar asistencia, con distintas fases e hitos establecidos y el objetivo de garantizar el control de la calidad durante la ejecución de los proyectos, mediante actividades tales como el examen de los documentos del programa de seguridad de la aviación (AVSEC).

En el último año, se emprendieron en todo el mundo 16 proyectos de asistencia y creación de capacidad, en profundidad y a largo plazo, entre los cuales fueron cruciales las iniciativas de AVSEC en África oriental, meridional, occidental y central. Así, varios Estados pudieron mejorar significativamente su capacidad para aplicar las disposiciones del Anexo 17.

En otros ámbitos, el ISD-SEC continuó expandiendo sus actividades de asistencia mediante asociaciones con Estados y organizaciones regionales, esenciales para coordinar la ayuda a la creación de capacidad, en aras de maximizar recursos y evitar duplicaciones. El Programa también trabaja estrechamente con la TCB para mejorar la coordinación de la asistencia de la OACI en todas las regiones, recurriendo específicamente a especialistas en la materia y al examen técnico de programas y documentación sobre seguridad de la aviación.

De nuevo en razón de la TCB, el ISD-SEC estableció el Programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP) para la región de Oriente Medio (MID). En consonancia con el CASP de Asia y el Pacífico (AP), el CASP-MID tiene por objeto respetar los convenios internacionales, los SARPS y el material de orientación de la OACI sobre AVSEC. Sienta una estructura regional para la cooperación y coordinación relativas a la seguridad de la aviación y la instrucción de personal en este ámbito. El CASP-MID entrará en vigor en enero de 2013 en los Estados que participen en él.

El ISD-SEC se compromete, además, a asociarse con organizaciones regionales, tales como la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) y el Programa cooperativo de seguridad de la aviación para Asia y el Pacífico (CASP-AP), para impartir instrucción sobre seguridad de la aviación, complementaria a la disponible a través de la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC).

Instrucción en seguridad de la aviación

La instrucción en seguridad de la aviación estriba primordialmente en el material de orientación contenido en el *Manual de seguridad de la aviación* de la OACI. En aras de llegar a un amplio público regional e internacional, la Organización supervisa, no obstante, una red de 23 ASTC reconocidos en todo el mundo, donde se impartieron 37 cursos y seminarios prácticos patrocinados por ella misma. Los temas abordados en los cursos van desde la seguridad de la aviación hasta la gestión básicas, mientras que los seminarios prácticos abarcan diversos programas nacionales de AVSEC.

En respuesta a la creciente demanda de instrucción aeronáutica, se concedieron certificados a 24 instructores adicionales procedentes de seis regiones, con lo que el número total ascendió a 235. La OACI alentó a los Estados a que hicieran uso de los paquetes de instrucción en seguridad de la aviación como parte de su programa nacional de instrucción.

La Organización sigue respaldando el curso de gestión profesional de la seguridad de la aviación, ofrecido en colaboración con la escuela de negocios John Molson de la Universidad de Concordia en Montreal, que contribuye a que los gestores de la seguridad de la aviación adquieran aptitudes de gestión y conocimientos de seguridad de la aviación cruciales para el exigente régimen de seguridad de la aviación actual.

Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM)

El principal impulso para los esfuerzos de creación de capacidad en materia de DVLM fue la ejecución de proyectos de asistencia a los Estados que no fueran capaces de cumplir el plazo de introducción obligatoria de pasaportes de lectura mecánica (MRP), fijado en el 1 de abril de 2010, así como aquellos que hubieran decidido actualizar la emisión de pasaportes para hacerlos electrónicos.

En 2012 se celebraron en Brasil y Zimbabwe seminarios regionales sobre biometría y seguridad de la aviación transfronteriza, donde se promovió la mejor praxis en relación con la seguridad en la emisión de pasaportes y los sistemas de control transfronterizos, al tiempo que se destacaba la importancia de emitir MRP acordes con la OACI y de tomar parte en el directorio de claves públicas (PKD) de la Organización.

Se impartieron en Panamá y Antigua y Barbuda dos seminarios prácticos sobre seguridad de los documentos de viaje y gestión de la identidad, para funcionarios gubernamentales de Centroamérica y el Caribe septentrional/occidental procedentes de diversos organismos.

El PKD de la OACI aumentó hasta alcanzar los 35 participantes, merced a la inclusión de la Argentina, Malasia, la Federación de Rusia, España y las Naciones Unidas como nuevos miembros.

La OACI promovió activamente la adhesión al PKD mediante la impartición de seminarios prácticos durante su simposio anual mundial y sus seminarios regionales sobre DVML, donde se esbozaron la seguridad de la aviación y los auténticos beneficios de los pasaportes electrónicos. Se ofreció a los organismos de control transfronterizo que aplicaran o planearan aplicar sistemas de control transfronterizo para DVLM electrónicos, una iniciativa conocida como Día de la frontera del PKD, organizada por el Reino Unido con apoyo de la OACI. También participaron autoridades emisoras que necesitaban garantizar la autenticación mundial de sus documentos de viaje.

Actividades de las Oficinas regionales

Las Oficinas regionales brindaron su apoyo a la Sede para la organización de cursos de instrucción sobre AVSEC en los ASTC regionales. También llevaron a cabo misiones de evaluación de las necesidades de seguridad de la aviación de los Estados y aplicaron planes de mejora estatales para coadyuvarles a ejecutar los planes de medidas correctivas del USAP.

Con la colaboración de las Oficinas regionales, se promovió activamente la aplicación del Programa DVLM y otros componentes de la seguridad de la aviación que figuran en el Anexo 9 para perfeccionar las normas de seguridad de la aviación transfronteriza.

Actividades de peculiar importancia para cada Oficina regional

Oficina Asia y el Pacífico (APAC)

— Establecimiento de un foro de coordinación regional de la seguridad de la aviación, que se celebrará anualmente junto con la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil de la región APAC.
— Un funcionario regional de AVSEC recién contratado participó en foros de seguridad de la aviación y facilitó la creación del foro de coordinación regional de la seguridad de la aviación.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

En 2012, se contó con 19 proyectos nacionales activos de cooperación técnica y dos regionales, que ayudaron a las administraciones de aviación civil y aeropuertos internacionales a mejorar sus sistemas de seguridad de la aviación. Entre los principales logros del período figuran:

Región África-Océano Índico (AFI)

— evaluación de la estructura orgánica y responsabilidades de la unidad nacional de inspección de la seguridad de la aviación de un Estado;
— fijación de los deberes y responsabilidades de los inspectores nacionales de la AVSEC de un Estado; e
— impartición de instrucción sobre AVSEC a empleados públicos de dos Estados.

Región Asia y el Pacífico (APAC)

— aistencia continua a 24 Estados y RAE en seguridad de la aviación a través del Programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP) regional, incluida la asistencia técnica a Estados miembros y administraciones para corregir deficiencias y otras constataciones relacionadas con la seguridad de la aviación determinadas mediante el USAP, e impartición de instrucción sobre inspección y otras cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación;
— impartición de formación sobre inspección de la seguridad de la aviación y otros asuntos conexos en el marco del CASP, comprendido un seminario de concienciación jurídica sobre seguridad de la aviación, un seminario práctico sobre el Programa de certificación del personal de inspección e instrucción superior del personal de inspección de la AVSEC, dirigido a empleados públicos de los Estados participantes; y
— organización de cursos de seguridad de la aviación y de seminarios prácticos sobre gestión de crisis de seguridad de la aviación en el marco de los programas de instrucción para países en desarrollo de tres Estados.

Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

— prestación de servicios de consultoría a dos Estados sobre la implantación de los sistemas de DVLM;
— adquisición para un Estado de sistemas y equipos para tarjetas de embarque y lectores de códigos de barras;
— instalación en un Estado de equipos de protección de radares y una valla perimétrica de seguridad;
— asistencia continua a un Estado para que mejore sus recursos humanos en la esfera de la seguridad de la aviación a través de la instrucción del personal técnico y operacional; y
— adquisición para un Estado de un sistema de letreros dinámicos de información sobre vuelos y equipo y servicios conexos, comprendidas instalación, puesta en marcha e instrucción.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

— elaboración de un proyecto de legislación para un Estado relativo al establecimiento del programa nacional de facilitación en virtud del Anexo 9 del Convenio de Chicago.

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 ambiental de la OACI se centró en las peticiones cursadas en el 37° período de sesiones de la Asamblea y en los adelantos logrados por el Comité del Consejo sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP).

También revistieron importancia la asistencia a los Estados y la creación de capacidad, el mantenimiento y el perfeccionamiento de instrumentos ambientales, la mejora de la cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas, iniciativas relacionadas con el cambio climático y actividades de divulgación, tareas todas ellas diseñadas para que la aviación internacional avance en pos de un futuro sostenible.

37° período de sesiones de la Asamblea de la OACI

Se realizaron progresos sustanciales en cuatro esferas clave, identificadas en la Resolución de la Asamblea A37-19: 1) metas mundiales a las que se aspira; 2) planes de acción estatales; 3) combustibles alternativos sostenibles para la aviación; y 4) medidas de mercado.

Metas mundiales a las que se aspira

La Secretaría colaboró con el CAEP para seguir actualizando la evaluación de las tendencias del CO_2. La metodología empleada consistió en calcular el efecto potencial de diversas categorías de medidas de mitigación (desarrollo tecnológico de aeronaves, mejora de la ATM y del uso de infraestructuras, operaciones más eficientes y combustibles alternativos sostenibles) para medir cuánto se está progresando y estimar cuánto se progresará en el logro de las metas mundiales a las que se aspira. Asimismo, la Secretaría inició el desarrollo del sistema de notificación y análisis de CO_2, de la OACI (ICORAS), que permitirá a la Organización responder al pedido de la Asamblea de notificar regularmente las emisiones de CO_2 de la aviación internacional a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), así como medir

el progreso en cuanto a las metas mundiales a las que se aspira.

La Secretaría prosiguió compilando e interpretando los datos recogidos en los planes de acción estatales, al objeto de estimar una cifra global que se integraría en la evaluación de tendencias del CO_2 que está preparando el CAEP para el período comprendido entre 2010 y 2050. La intención de la evaluación es respaldar el examen en el Consejo de la meta global a la que se aspira a medio plazo y la búsqueda de otra a largo plazo para la aviación internacional, como solicitó la Asamblea.

Planes de acción de los Estados sobre las actividades de reducción de las emisiones de CO_2

Al cabo del año, 54 Estados miembros que representaban el 75,45% del tránsito aéreo internacional habían presentado a la OACI sus planes de acción para reducir las emisiones de CO_2 procedentes de la aviación internacional. Se analizó de forma continua la información en ellos recogida y se identificaron ámbitos en los que respaldar su ejecución. Se exploró la opción de los planes de acción conjuntos donde participen agrupaciones de Estados.

La decisión de la Asamblea que permite a los Estados presentar planes de acción en forma voluntaria condujo a una política basada en un modo de aplicación más orientado a la acción.

Combustibles alternativos sostenibles para la aviación

La Secretaría redobló sus esfuerzos para promover y facilitar la fabricación y utilización de combustible alternativos sostenibles para la aviación.

En la antesala de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (Río+20) en junio, la OACI cooperó con las partes interesadas de la industria en la organización de cuatro vuelos de conexión desde Montreal hasta Río de Janeiro alimentados con combustibles alternativos sostenibles.

Un grupo de expertos de la OACI trabajó en la formulación de un conjunto de recomendaciones de políticas sobre esta suerte de combustibles, partiendo de las políticas y medidas existentes, así como de la mejor praxis e iniciativas de los Estados y organizaciones.

Medidas de mercado

En el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se estipuló la elaboración de un marco de medidas de mercado, de ahí que se decidiera estudiar la implantación de un régimen mundial al respecto para la aviación internacional.

Con el apoyo de los expertos nombrados por los Estados miembros y las organizaciones internacionales, la Secretaría desempeñó una intensa labor en pos de una solución global para esta cuestión. En junio, el Consejo convino en centrar sus esfuerzos en tres opciones de régimen mundial de medidas de mercado, pero también en que seguía quedando trabajo por hacer en lo referente a la elaboración de un marco conexo.

En noviembre, el Consejo acordó constituir un Grupo de alto nivel sobre aviación internacional y cambio climático donde formular recomendaciones sobre una serie de cuestiones de políticas en la materia, comprendidas aquellas relacionadas con las medidas de mercado, y notificar los progresos realizados de cara a la propuesta relativa a la Resolución de la Asamblea de 2013.

Asistencia a los Estados y creación de capacidad

La OACI puso en marcha una sólida estrategia de creación de capacidad para coadyuvar a los Estados en la elaboración y ejecución de sus planes de acción de reducción de las emisiones de CO_2 procedentes de la aviación internacional.

Entre las cuestiones específicas figuraban el material de orientación y una interfaz web interactiva. En 2012, se prosiguió con los seminarios de instrucción práctica iniciados en 2011, que en los dos años contaron con la participación de 91 Estados miembros, esto es, el 93% del tránsito aéreo internacional mundial.

En el seminario de la OACI titulado «Asistencia para la acción — La aviación y el cambio climático», que se celebró en Montreal en el mes de octubre y gozó de una buena acogida, se abordaron una amplia diversidad de temas, desde la creación de capacidad y las nuevas tecnologías hasta los combustibles alternativos sostenibles, la financiación de iniciativas de reducción de emisiones y la transferencia de tecnología y el apoyo técnico.

En él también se pusieron de relieve las sinergias y el compromiso constructivo existente entre la OACI y sus Estados miembros, parte interesadas y otras organizaciones internacionales en la fase inicial de planificación del programa de planes de acción. La segunda fase se centrará en seguir brindando apoyo a los Estados en lo que atañe a sus planes.

Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP)

El CAEP logró importantes avances en la conclusión del programa de trabajo de su novena reunión (CAEP/9), donde los debates se centrarán en proseguir elaborando medidas técnicas encaminadas a reducir y limitar las repercusiones ambientales de la aviación.

Elaboración de una nueva norma de certificación en materia de CO_2

En julio, durante la reunión del Grupo directivo del CAEP, se acordó por unanimidad un nuevo sistema de medición del CO_2 en virtud del cual clasificar las emisiones por el tipo de aeronave y la tecnología que empleen. El sistema de medición del CO_2 se rige por la geometría del fuselaje, el peso máximo de despegue y el rendimiento del consumo de combustible en tres condiciones de crucero distintas.

El acuerdo sobre el sistema de medición del CO_2 permitió al CAEP continuar con la elaboración de una norma sobre CO_2 de aeronaves, en particular con la definición de procedimientos de certificación en pro del sistema de medición convenido y el alcance de aplicabilidad de la norma, prerequisito para el análisis de un límite reglamentario idóneo para la norma sobre aeronaves empleando los criterios establecidos por la OACI de viabilidad técnica, beneficios ambientales, rentabilidad y repercusión general por interdependencias.

Materia particulada (PM)

El CAEP prosiguió activamente con sus investigaciones sobre materia particulada volátil y no volátil. Con carácter permanente, se instaló en Suiza, en una celda de ensayo para motores de aeronaves, un centro de prueba del primer prototipo de sistema de medición de materia particulada. El CAEP también siguió cooperando estrechamente con el SAE E-31 (grupo de trabajo del Comité de medición de emisiones de gases de escape procedentes de aeronaves, de SAE International) en relación con la evaluación y la documentación de metodologías de medición de materia particulada. El objetivo a largo plazo residía en fijar un requisito de certificación para la materia particulada no volátil. En tanto, el CAEP siguió adelante con la elaboración de una norma sobre materia particulada, comprendida su aplicabilidad.

Ruido de las aeronaves

El CAEP dirigió una nueva ronda de evaluaciones ambientales y económicas sobre futuras opciones de normas severas en materia acústica, que comprenden el máximo nivel de ruido estipulado en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 menos 3, 5, 7, 9 y 11dB acumulativos y que podrían implantarse entre los años 2017 y 2020. Todas las opciones de normas severas de menos 3, 5, 7, 9 y 11dB acumulativos seguirán abiertas a la consideración de la CAEP/9.

Operaciones de aeronaves

El Grupo directivo del CAEP elaboró y refrendó los nuevos capítulos del material de orientación destinado a sustituir la circular de la OACI titulada Oportunidades operacionales para minimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones (Cir 303), para su presentación a la CAEP/9. También aprobó el material de orientación revisado y prácticamente concluso acerca de la realización de evaluaciones ambientales sobre CNS/ATM, denominado Environmental Assessment Guidance for Proposed Air Traffic Management Operational Changes [Orientaciones sobre evaluaciones ambientales de los cambios operacionales propuestos en la gestión del tránsito aéreo].

Aplicaciones relativas a las calculadoras de la OACI de emisiones de carbono y de reuniones ecológicas

La OACI elaboró y lanzó aplicaciones para iPhone, iPad y dispositivos Android relativas a sus calculadoras de emisiones de carbono y de reuniones ecológicas. Merced a la calculadora de emisiones de carbono de la OACI, creada en 2008, puede calcularse la huella de carbono de un vuelo y con la calculadora de reuniones ecológicas, el emplazamiento óptimo de un encuentro habida cuenta de las emisiones de CO_2 producidas por los desplazamientos aéreos, atendiendo a la ciudad de origen, la cifra de participantes y otros parámetros pertinentes. Se emplea en todo el mundo por todos los organismos de las Naciones Unidas y el público general. Las aplicaciones para teléfonos inteligentes, las primeras elaboradas por la OACI, están disponibles en Internet, de forma gratuita, en las tiendas Apple y Google Play.

Cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas

Como parte de su estrecha cooperación con los organismos de las Naciones Unidas que intervienen en la protección del medio ambiente, la OACI tomó parte en cinco reuniones destacadas, comprendidas las conferencias de la CMNUCC celebradas en Bangkok y Doha en diciembre.

En el 37° período de sesiones del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico de la CMNUCC, LA OACI presentó un informe e hizo una declaración, donde esbozaba las últimas novedades en materia de aviación internacional y cambio climático.

Inventario de carbono e iniciativa de neutralidad climática de la OACI

Como parte de la iniciativa de las Naciones Unidas en pos de alcanzar la neutralidad climática en todo el sistema, la OACI actualizó su inventario de carbono y calculó la huella de la Secretaría correspondiente a 2011, empleando la calculadora 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 carbono. Se estimó que la huella total de

carbono equivalía a unas 6.000 toneladas de emisiones de CO_2, donde los viajes por vía aérea del personal representaban el 40% y la energía y la electricidad el 54%.

La OACI también participó en las reuniones del Grupo de gestión de las Naciones Unidas de cuestiones relativas a la sostenibilidad y prosiguió respaldando e instruyendo a otras organizaciones del Sistema en la elaboración de herramientas y directrices para la preparación de inventarios de emisiones de gases de efecto invernadero ligadas a la aviación.

Actividades de divulgación y sensibilización pública

Se elaboró un vídeo donde se destacaba la contribución de la aviación a los aspectos económico, social y ambiental del desarrollo sostenible y se mostraban los progresos realizados por la OACI en cuestiones clave relativas al medio ambiente.

Con ocasión de la 18ª Conferencia de las Partes (COP18) y la Conferencia Río+20, la OACI también organizó stands, actos paralelos y sesiones informativas para la prensa.

Para la Conferencia Río+20, la OACI publicó un folleto titulado Global Aviation and our Sustainable Future [La aviación mundial y un futuro sostenible para nosotros], donde abordó el papel de la aviación de cara a las cuestiones tratadas en su seno, detalló sus iniciativas y logros en relación con la agenda de desarrollo sostenible y resumió sus esfuerzos de cooperación con los organismos de las Naciones Unidas y otras partes interesadas. Asimismo, publicó un informe completo acerca de la primera ronda de la historia de vuelos de conexión alimentados por combustibles alternativos sostenibles, que transportaron a parte de la Delegación de la OACI hasta Río de Janeiro.

La Organización también participó en numerosas presentaciones, sesiones informativas y actividades de divulgación en todo el mundo, utilizando un surtido de banderolas, folletos, informes, prospectos y presentaciones multimedia.

Apoyo voluntario a la labor ambiental de la OACI

La Unión Europea, Francia e Italia mantuvieron su respaldo a la labor ambiental de la OACI adscribiendo a tres funcionarios y un funcionario profesional subalterno del cuadro orgánico, especializados en la materia.

Desarrollo sostenible del transporte aéreo

Medidas que solicita el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI

La OACI prosiguió supervisando los avances realizados en el ámbito de la protección de los consumidores en consonancia con la Resolución A37-20 de la Asamblea, en virtud de la cual debería otorgarse la debida consideración a los intereses de éstos al elaborar políticas y reglamentaciones de transporte aéreo internacional.

En concreto, se actualizó el Resumen de las normas sobre protección de los consumidores, donde se analiza y se alude a reglamentaciones y compromisos voluntarios de las líneas aéreas en la esfera de los derechos de los pasajeros, en aras de ampliar su alcance geográfico. Se añadieron referencias específicas a la protección de los consumidores en Asia y el Pacífico, Europa, Oriente Medio y Norteamérica.

El proceso de seguimiento confirmó la tendencia general, previamente observada, hacia la introducción de mecanismos de reglamentación encaminados a proteger a los pasajeros de las líneas aéreas, muy especialmente en los Estados Unidos y Europa. Se observó que otros Estados han abordado asuntos de protección de los consumidores sin imponer reglamentaciones específicas al sector.

Espectro de frecuencias aeronáuticas

Las funciones aeronáuticas de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) son perentorias para la seguridad operacional y la eficiencia de las aeronaves en vuelo y exigen un acceso libre de interferencias a un porcentaje considerable del espectro de radiofrecuencias disponible. Las disposiciones internacionales sobre la gestión del espectro de frecuencias se actualizan durante las conferencias mundiales de radiocomunicaciones (CMR) que acoge cada cuatro años la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). La CMR-12 se celebró del 23 de enero al 17 de febrero y, por lo general, sus resultados estuvieron en consonancia con la postura de la OACI. Los principales factores que contribuyeron a ello comprendían la sensibilización temprana y la participación de los Estados miembros en la definición de la postura de la OACI para la CMR de la UIT y la intervención activa de los expertos de la OACI en las actividades preparatorias de la UIT y las organizaciones regionales de telecomunicaciones (APT-Telecomunidad de Asia y el Pacífico, ATU-Unión africana de telecomunicaciones, CEPT-Conferencia Europea de Administraciones de Correos y Telecomunicaciones y CITEL-Comisión Interamericana de Telecomunicaciones), así como durante la propia conferencia.

Ya están en curso de elaboración las actividades preparatorias de la CMR 15 (2015). También se confeccionó y difundió entre los Estados y las organizaciones internacionales un proyecto de postura de la OACI sobre las cuestiones del orden del día pertinentes para la aviación que se abordarán en la CMR-15, en aras de que formulen observaciones.

Gestión de la información aeronáutica (AIM)

La OACI enmendó de forma significativa el Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica,* concluyendo así la primera de las dos partes que componen el proceso de reestructuración íntegra del mismo en pro de la transición del enfoque operacional de los servicios de información aeronáutica, de un sistema manual, en papel y centrado en el producto a un sistema de gestión de la información digital, centrado en la red y orientado a los servicios. La OACI también integró la AIM en el marco de las ASBU y desarrolló una perspectiva a más largo plazo en pos de que respaldara íntegramente la gestión de la información de todo el sistema.

Diversas regiones de la OACI organizaron reuniones o seminarios sobre la AIM, poniendo todas ellas creciente empeño en garantizar que los Estados estuvieran aplicando la hoja de ruta para la transición del servicio de información aeronáutica (AIS) a la AIM.

Eficiencia de las operaciones aeronáuticas y elementos que limitan el desarrollo sostenible de la aviación civil mundial

La OACI y el ACI realizaron un estudio conjunto para estimar las tendencias presentes y futuras de la anticipación del tráfico y la planificación de la capacidad aeroportuaria, en aras de identificar posibles embotellamientos. Los resultados apuntaron a un incremento de las restricciones de la capacidad aeroportuaria a partir de 2015. Este pronóstico insta de forma manifiesta a los Estados a otogar la debida consideración a la planificación y el desarrollo de infraestructura aeronáutica en aras de satisfacer con eficacia la futura demanda de desplazamientos aéreos.

Preparación para la sexta Conferencia de transporte aéreo

En abril, durante el simposio sobre transporte aéreo de la OACI celebrado en su Sede, se identificaron los principales impedimentos a los que se enfrenta el transporte aéreo sostenible, las estrategias para sortearlos y las herramientas en pro de su aplicación. El objetivo del acto, organizado en colaboración con la Sociedad de investigación en transporte aéreo, residía en sentar las bases para la sexta Conferencia de transporte aéreo (ATConf/6) en 2013.

En el proceso de preparación, el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo debatió en junio las vías para afrontar cuestiones clave en virtud del orden del día de la ATConf/6, al tiempo que continuaba prestando asesoramiento y asistencia a la Secretaría en la antesala de la Conferencia.

Se celebró una serie de seminarios regionales en cada una de las regiones de la OACI, en cooperación con las organizaciones regionales y las Oficinas regionales de la Organización, donde se informó a los Estados de los principales asuntos que se abordarían en la ATConf/6 y se fomentó el intercambio de puntos de vista entre los participantes, al objeto de alcanzar posturas regionales comunes sobre las cuestiones del orden del día.

Facilitación de las negociaciones sobre servicios aéreos

La quinta Conferencia de negociación de servicios aéreos de la OACI, celebrada en Jeddah, atrajo a más de 350 delegados procedentes de 62 Estados y cuatro organizaciones internacionales. Se celebraron unas 350 reuniones bilaterales oficiales y oficiosas, que dieron lugar a la concertación de una cifra récord de más de 130 acuerdos y arreglos bilaterales de servicios aéreos.

Gestión de infraestructuras

Se publicó la novena edición de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082). 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 prosiguió actualizando los estudios de casos sobre comercialización, privatización y supervisión económica de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), y publicó un nuevo *Manual sobre la privatización de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea* (Doc 9980).

Basándose en las *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100), se actualizó un nuevo producto en línea denominado «Derechos aeronáuticos», en el que se enumeran los derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea aplicados en 184 Estados.

En materia de instrucción, se dictaron dos cursos sobre derechos aeroportuarios impuestos a los usuarios, organizados en el marco del Programa de acreditación profesional en gestión aeroportuaria, diseñado conjuntamente por la OACI y el ACI, y a los que asistieron 48 participantes procedentes de 17 Estados.

Programa de estadísticas, actividades de pronosticación y análisis económicos de la OACI

Programa de estadísticas de la OACI

Se celebraron en la Sede de la OACI tres sesiones formativas en el puesto de trabajo sobre estadística en pro de la aplicación de las recomendaciones del 10° pe-

ríodo de sesiones de la Reunión departamental de estadística. En ellas se brindó a Estados africanos, latinoamericanos y árabes experiencia práctica en la utilización de métodos estadísticos y presentación de los formularios conexos. Se hizo hincapié en la nueva recopilación de datos sobre combustible efectuada por los transportistas aéreos (formulario estadístico M de la OACI), que permitirá evaluar los progresos conseguidos en materia de rendimiento del combustible.

Se completó la fase 1 del sistema de análisis y notificación de CO_2 de la OACI, en consonancia con la Resolución de la Asamblea A37-19. El propósito de la herramienta de medición residía en permitir la notificación a la CMNUCC de las emisiones de CO_2 procedentes de la aviación internacional, y evaluar los avances realizados en pos de la consecución de las metas mundiales medioambientales a las que se aspira.

Plataforma en línea sobre estadísticas de la OACI

Se actualizó y consolidó la plataforma en línea sobre estadísticas de la OACI, ICAO DATA+, como instrumento de comparación mundial de datos aeronáuticos que satisfaga los elevados estándares de distribución de información exigidos por los Estados miembros, las organizaciones regionales de aviación civil y los usuarios externos. Están ya disponibles seis sencillos módulos de la ICAO DATA+: tráfico de los transportistas aéreos, tráfico por etapa de vuelo, finanzas de los transportistas aéreos, tráfico de aeropuertos, origen y destino por vuelo, y flota y personal del transportista aéreo. La ICAO DATA+ puede consultarse en: stats.icao.int.

Actividades de pronosticación

Se inició la elaboración de una nueva circular titulada Global Air Transport Outlook to 2030 [Perspectivas del transporte aéreo mundial para 2030] (Cir 333), donde se resumen los pronósticos de tráfico de pasajeros y carga más recientes y amplios jamás elaborados por la OACI. Diseñada para coadyuvar a los reguladores y la industria de la aviación a responder a las necesidades crecientes de los pasajeros y expedidores en alrededor de los próximos 20 años, la publicación también comprende previsiones de los correspondientes movimientos de aeronaves y pronósticos mundiales ampliados del tráfico de pasajeros y carga hasta 2040 en pro de los análisis de gases de efecto invernadero. Este documento único se beneficia del crecimiento del sistema de rutas y técnicas de econometría más sofisticadas, la experiencia internacional de la OACI y los extensos datos facilitados por los Estados miembros de la Organización; en resumen, de las técnicas más avanzadas y la información más oportuna. Además, en él se recogen diversas tendencias del mercado y se analizan, entre otras cuestiones, los cambios tecnológicos, la liberalización del mercado, el aumento de los transportistas de bajo coste, la congestión aeroportuaria y los precios del combustible, atendiendo al crecimiento económico. Para concluir, la circular examina los principales factores que promueven o vetan el crecimiento de la aviación civil y el modo en que inciden en los pronósticos resultantes.

El Grupo Asia/Pacífico de pronósticos de tráfico (AP ATFG) elaboró previsiones de tráfico y movimientos de aeronaves, así como otros parámetros de planificación, tales como análisis de los datos de FIR en períodos de máximos sobre grupos de rutas seleccionadas. Se prevé que estas previsiones y análisis, recogidos en el Informe de la 16ª reunión del AP ATFG, se empleen principalmente por los Estados miembros de la OACI que corresponde, los proveedores de servicios de navegación aérea en los mercados transpacíficos y de Asia y el Pacífico y el Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea (APANPIRG), en sus actividades de planificación de los servicios de navegación aérea.

De igual modo, en la novena reunión del Grupo Caribe/Sudamérica de pronósticos de tráfico (CAR/SAM TFG) se efectuaron pronósticos a largo plazo del tránsito aéreo para los principales grupos de rutas hasta, desde y dentro de las regiones del Caribe y Sudamérica, en términos de pasajeros y de movimientos de aeronaves, comprendido un desglose de las previsiones de desplazamientos entre ciudades para los principales grupos de rutas, junto a parámetros de períodos de máximos y análisis de FIR de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA). Estos pronósticos y análisis, recogidos en el informe *Caríbbean/South American Regional Traffic Forecasts 2011-2031* [Pronósticos de tráfico en la Región del Caribe y Sudamérica para 2011-2031], serán de especial interés para los Estados miembros de la OACI, los proveedores de servicios de navegación aérea de los mercados del Caribe y Sudamérica y el Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS), en sus actividades de planificación regional de los servicios de navegación aérea.

Análisis económico

Los estudios realizados sobre disparidades regionales en los aspectos económicos operacionales de las líneas aéreas internacionales alimentaron una ya excepcional fuente de datos destinada a tareas fundamentales tales como 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. También constituyeron la base de un análisis efectuado por el Organismo de prorrateo de la IATA para calcular los factores que inciden en el prorrateo de los ingresos de los servicios a los pasajeros procedentes de los viajes entre líneas.

Acuerdos de financiamiento colectivo

La Organización continuó cumpliendo sus responsabilidades para con la administración de los Acuerdos de financiamiento colectivo con Dinamarca e Islandia, de los que son parte contratante 23 y 24 Estados, respectivamente. Dichos acuerdos abarcan la prestación, en Groenlandia e Islandia, de servicios meteorológicos, de control de tránsito aéreo y comunicaciones a la aviación civil internacional en el Atlántico septentrional.

Cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas

Organismos del sistema de las Naciones Unidas solicitaron de la OACI estadísticas de aviación civil, especialmente el boletín mensual de estadísticas de las Naciones Unidas y las publicaciones estadísticas de las comisiones económicas regionales.

Partiendo de un memorando de acuerdo entre la OACI y la UPU, se efectuó un análisis del tráfico y de los datos financieros de las líneas aéreas, que se suministró a la UPU en aras de calcular el índice básico aplicable a la liquidación de cuentas entre los operadores designados de los países miembros de la UPU, con respecto al transporte aéreo postal.

Actividades de divulgación y sensibilización

En cooperación con la compañía CAE, la OACI dio inicio a la preparación de una serie de cursos de aprendizaje electrónico sobre transporte aéreo, que abarcaban estadísticas y economía del transporte aéreo y pronosticación a efectos de planificación. Se completó y puso a disposición en la red el primer conjunto de cursos sobre estadística aeronáutica, dirigido a planificadores aeroportuarios y de líneas aéreas, directivos y personal operacional, especialistas aeroportuarios gubernamentales, ejecutivos de líneas aéreas, directivos comerciales y de mercadotecnia, consultores de aviación y analistas de fabricantes de aeronaves.

La Organización participó en múltiples presentaciones, sesiones informativas y actividades de divulgación en todo el mundo, empleando un surtido de banderolas, folletos, informes, prospectos y presentaciones multimedia, con las que se buscaba informar al público y la industria acerca del transporte aéreo así como de las funciones de la OACI.

Se organizaron actividades de sensibilización dirigidas a los Estados, a través de la coordinación de cursos de instrucción y familiarización así como de seminarios regionales, en tanto se preparaba con regularidad material para atraer la atención de los medios sobre cuestiones y actos concretos de aviación.

En noviembre, la OACI compareció ante el Comité permanente del Senado canadiense sobre transporte y comunicación para debatir y facilitar un análisis de la industria de las líneas aéreas, en particular en lo que atañe a las tendencias y novedades, la liberalización, los acuerdos de cielos abiertos y los retos que afrontan los transportistas. El propósito residía en coadyuvar a la elaboración de un estudio sobre la industria de las líneas aéreas canadienses.

Apoyo voluntario a la labor de la OACI

La República Popular de China respaldó la labor de la OACI en pos del desarrollo sostenible del transporte aéreo mediante la adscripción de un funcionario especialista en transporte aéreo y otro en infraestructuras.

Actividades de las Oficinas regionales

Las Oficinas regionales prestaron asistencia a los Estados en la elaboración de planes de acción ambientales dirigidos a reducir las emisiones de CO_2 y en el cálculo de los beneficios para el medio ambiente derivados de la implantación de mejoras operacionales, comprendido el uso de la herramienta de cálculo de ahorro de combustible de la OACI.

También promovieron y alentaron la participación de los Estados en el Simposio de transporte aéreo de la OACI (IATS) en Montreal y la Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos de la OACI en Arabia Saudita, y contribuyeron a organizar seminarios regionales de preparación de la ATConf/6 en marzo de 2013.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

En 2012, estaban en marcha 19 proyectos nacionales y tres regionales de cooperación técnica, relacionados con la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible del transporte aéreo. Entre los principales logros del período figuran:

Región Asia y el Pacífico (APAC)

— impartición de cursos de derecho y políticas de la aviación en el marco de los programas de instrucción para países en desarrollo de cuatro Estados.

Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

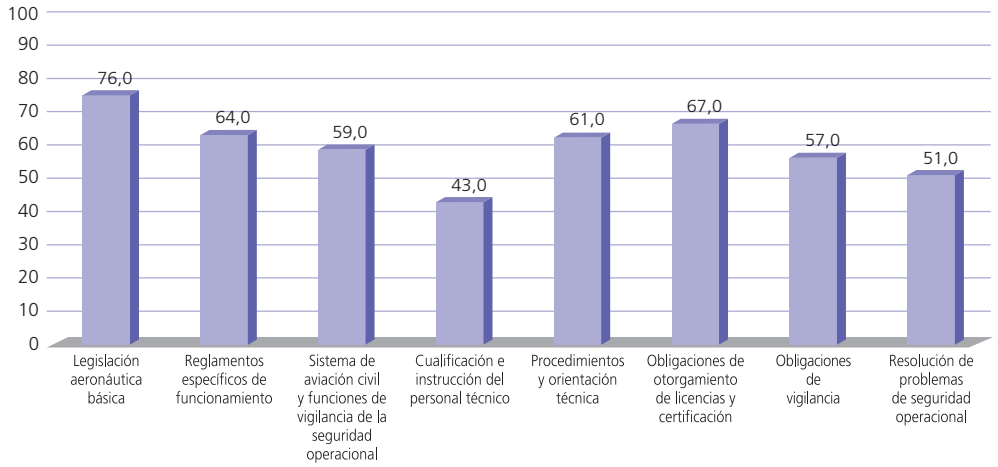
— adjudicación de contrato a un Estado para la realización de una evaluación del impacto ambiental y social del aeropuerto internacional;

— asistencia a un Estado para que garantice el cumplimiento de las reglamentaciones ambientales en lo que se refiere al diseño y la construcción de una plataforma de carga aérea a distancia e instalaciones conexas;
— impartición de instrucción a 50 participantes procedentes de 15 Estados en el campo de la sostenibilidad y la gestión ambiental de las infraestructuras del transporte aéreo;
— elaboración de un estudio evaluativo para identificar las necesidades de recursos humanos y los requisitos de instrucción exigidos por las CAA de tres Estados; y
— confección de un estudio evaluativo para identificar el equipo de navegación aérea y los requisitos de recursos humanos exigidos por un Estado tras un terremoto.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

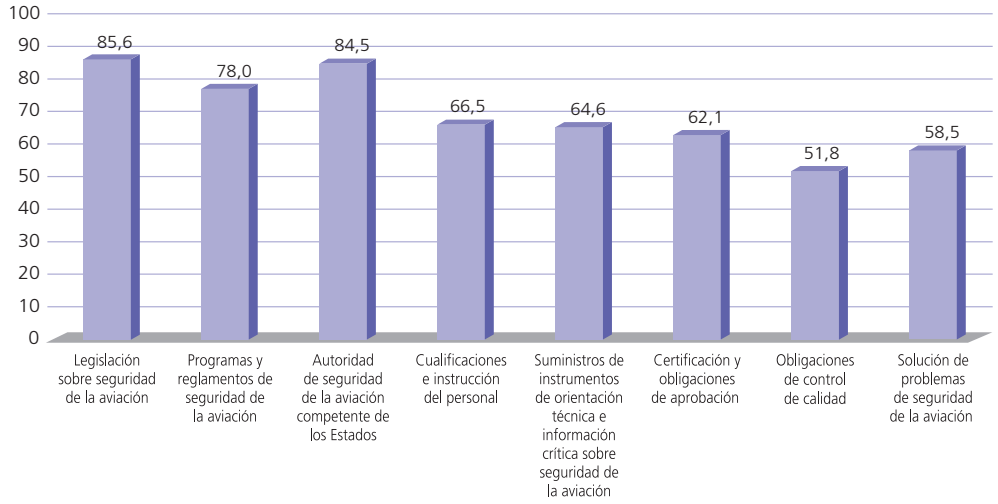
— asistencia continua a un Estado en diversos ámbitos, para aumentar la capacidad de sus recursos humanos mediante la instrucción profesional de colegas cualificados en pro del desarrollo sostenible de su economía del transporte aéreo.

Gráfico 2.5.1. Seguridad operacional. Nivel de cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de vigilancia (*) (Resultado de las auditorías a escala mundial) (a 31 de diciembre de 2012)



(*) Nivel medio de cumplimiento real de los elementos críticos basándose en los 183 Estados auditados o sujetos a actividad CMA: 60,5%.
Fuente: OACI.

Gráfico 2.5.2. Seguridad de la aviación. Nivel de cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de vigilancia (*) (Resultados de las auditorías a escala mundial) (a 31 de diciembre de 2012)



(*) Implantación efectiva de los elementos críticos. Promedio mundial: 162 Estados y 1 RAE auditados: 68,95%.
Fuente: OACI.

2

El Marco Legislativo

1. El Marco Legislativo del transporte y las infraestructuras en el año 2012 y primer semestre de 2013

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:

- Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.
- Tratado de Estabilidad, Coordinación y Gobernanza en la Unión Económica y Monetaria.
- Transparencia y lucha contra el fraude fiscal y en la Seguridad Social.
- Reforma del mercado laboral
- Mediación en asuntos civiles y mercantiles.
- Estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.
- Renovación y reforma del Consejo General del Poder Judicial.
- Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria, y la regeneración y renovación urbana, 2013-2016.
- Medio ambiente y la protección y uso sostenible del litoral.

1.1. Normativa estatal

1.1.1. Generalidades

En este apartado hay que señalar la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, la Ley Orgánica 3/2012, de 25 de julio, por la que se autoriza la ratificación por España del Tratado de Estabilidad, Coordinación y Gobernanza en la Unión Económica y Monetaria entre el Reino de Bélgica, la República de Bulgaria, el Reino de Dinamarca, la República Federal de Alemania, la República de Estonia, Irlanda, la República Helénica, el Reino de España, la República Francesa, la República Italiana, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, el Gran Ducado de Luxemburgo, Hungría, Malta, el Reino de los Países Bajos, la República de Austria, la República de Polonia, la República Portuguesa, Rumanía, la República de Eslovenia, la República Eslovaca, la República de Finlandia y el Reino de Suecia, firmado en Bruselas el 2 de marzo de 2012, la Ley Orgánica 4/2012, de 28 de septiembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, la Ley Orgánica 5/2012, de 22 de octubre, de reforma de la Ley Orgánica 8/2007, de 4 de julio, sobre financiación de los partidos políticos, la Ley Orgánica 7/2012, de 27 de diciembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de transparencia y lucha contra el fraude fiscal y en la Seguridad Social. La Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012. (Corrección de errores BOE de 21-09-2012), la Ley 3/2012, de 6 de julio, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral, la Ley 7/2012, de 29 de octubre, de modificación de la normativa tributaria y presupuestaria y de adecuación de la normativa financiera para la intensificación de las actuaciones en la prevención y lucha contra el fraude y la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013. (Corrección de errores BOE 12-02.13).

También interesa resaltar el Real Decreto 2/2012, de 5 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, el Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, el Real Decreto 1694/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba la Oferta de Empleo Público para el año 2012, la Orden FOM/1841/2012, de 23 de julio, por la que se convoca el Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento correspondiente al año 2012.

Ya en el primer semestre del año 2013, resaltar la Ley Orgánica 1/2013, de 11 de abril, sobre el proceso de renovación del Consejo General del Poder Judicial, por la que se suspende la vigencia del artículo 112 y parcialmente del 114 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, la Ley Orgánica 3/2013, de 20 de junio, de protección de la salud del deportista y lucha contra el dopaje en la actividad deportiva, la Ley Orgánica 4/2013, de 28 de junio, de reforma del Consejo General del Poder Judicial, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. El Real Decreto 233/2013, de 5 de abril, por el que se regula el Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria, y la regeneración y renovación urbanas, 2013-2016, la Orden FOM/2835/2012, de 17 de noviembre, por la que se modifica 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, la Orden FOM/437/2013, de 8 de marzo, por la que se regula la Junta de Contratación del Ministerio de Fomento, y la Orden FOM/1168/2013, de 10 de junio, por la que se convoca el Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento correspondiente al año 2013.

1.1.2. Transporte terrestre e infraestructuras

En este apartado, cabe destacar el Real Decreto-Ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios. 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, el 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.

En cuanto a Ordenes Ministeriales, cabe considerar la 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, 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, la Orden FOM/1649/2012, de 19 de julio, por la que se regula el procedimiento de acreditación y certificación de aptitud de auditores de seguridad viaria de la Red de Carreteras del Estado, la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera y la Orden FOM/2818/2012, de 28 de diciembre, por la que se fijan los criterios de segregación de activos y pasivos de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía estrecha (FEVE) entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y RENFE Operadora.

En el primer semestre del año 2013, cabe señalar el Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera, el Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente, la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera, la Orden FOM/370/2013, de 28 de febrero, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera, y la Orden FOM/1094/2013, de 7 de junio, por la que se regula la Junta Administradora de Vehículos y Maquinaria del Ministerio de Fomento.

1.1.3. Transporte marítimo e infraestructuras

Por lo que se refiere al transporte marítimo, cabe señalar 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 información sobre el tráfico marítimo, el Real Decreto 1081/2012, de 13 de julio, por el que se establece el procedimiento de regularización de buques pesqueros y su actualización en el censo de la flota pesquera operativa y en el registro de buques y empresas navieras, el Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos.

También cabe añadir la Orden FOM/2106/2012, de 24 de septiembre, por la que se actualizan las condiciones técnicas del anexo A 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, la Orden FOM/2222/2012, de 18 de octubre, por la que se determinan para el año 2011 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.

Igualmente se señala por su interés las Enmiendas de 2011 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Anexo V revisado del Convenio MARPOL) adoptadas en Londres el 15 de julio de 2011 mediante Resolución MEPC.201(62), y las Enmiendas de 2011 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (disposiciones sobre las zonas especiales y designación del mar Báltico como zona especial en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL) adoptadas en Londres el 15 de julio de 2011 mediante Resolución MEPC.200(62).

En el primer semestre del año 2013, cabe citar la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

1.1.4. Transporte aéreo e infraestructuras

En el sector del transporte aéreo cabe destacar 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, la 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, la Orden FOM/2222/2012, de 18 de octubre, por la que se determinan para el año 2011 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.

La Orden FOM/2223/2012, de 18 de octubre, por la que se determinan para el año 2011 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, la Orden FOM/2556/2012, de 16 de noviembre, por la que se modifica la delimitación y superficies de la zona de servicio del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, aprobado por Orden de 19 de noviembre de 1999, la Orden FOM/2781/2012, de 19 de diciembre, 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), así como 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.

En el primer semestre del año 2013, interesa señalar el Real Decreto 237/2013, de 5 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval, para adecuarlo a las normas del derecho de la Unión Europea, el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica 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, la Orden FOM/65/2013, de 22 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/922/2013, de 27 de marzo, por la que se establecen las directrices para determinar el contenido de los planes de actuaciones inspectoras de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y se fija su periodicidad y forma de aprobación y de ejecución, y la Orden PRE/941/2013, de 24 de mayo, 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 al sistema global de navegación por satélite (GNSS).

1.2. Normativa de la Unión Europea

1.2.1. Generalidades

En el aspecto general, hay que resaltar 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) y el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «Libro Blanco-Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transporte competitiva y sostenible» COM (2011) 144 final (2012/C7).

Por su interés, se incluye la Información comunicada por los Estados miembros con relación a la ayuda concedida en virtud del Reglamento (CE) n.º 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), la Aprobación definitiva del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2012. (2012/L79). (Corrección de errores 2012/L79). (19-03-2012), y las Versiones consolidadas del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2012/C326).

En el primer semestre de 2013, cabe señalar la Decisión de la Comisión, de 18 de diciembre de 2012, sobre las equivalencias entre categorías de permisos de conducción [notificada con el número C(2012) 9358]. (2013/L19), y la Aprobación definitiva del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2013. (2013/L66).

1.2.2. Transporte terrestre e infraestructuras

En el campo del transporte terrestre, se destaca el Reglamento (UE) n.º 65/2012 de la Comisión, de 24 de enero de 2012, por el que se ejecuta el Reglamento (CE) n.º 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.º 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); el Reglamento (UE) n.º 328/2012 de la Comisión, de 17 de abril de 2012, que modifica el Reglamento (CE) n.º 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.º 1078/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento. (2012/L320), el Reglamento (UE) n.º 1229/2012 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2012, que modifica los anexos IV y XII 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). (2012/L353).

En cuanto a las Directivas, incluir la Directiva 2012/36/UE de la Comisión, de 19 de noviembre de 2012, que modifica la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único. (2012/L343), y la Directiva 2012/45/UE de la Comisión, de 3 de diciembre de 2012, por la que se adaptan por segunda vez al progreso científico y técnico los anexos de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas. (2012/L332).

Igualmente destacar, la Decisión n.º 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 CO_2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2012/L47). (p.69).

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 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/Ll01), 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 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).

También añadir, la Decisión del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2010. (2012/L286), la Decisión del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa al establecimiento de un intercambio (automatizado de datos por lo que respecta a los datos de matriculación de vehículos (DMV) en Suecia. (2012/L299), la Decisión de la Comisión, de 6 de noviembre de 2012, por la que se modifica la Decisión 2012/88/UE 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) 7325]. (2012/L311), la Decisión de la Comisión, de 14 de noviembre de 2012, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por la que se modifica la Decisión 2007/756/CE [notificada con el número C(2012) 8075]. (2012/L345).

Por su interés, citar la Recomendación n.º 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 Posición del Parlamento Europeo aprobada en segunda lectura el 7 de junio de 2011 con vistas a la adopción de la Directiva 2011/…/UE 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. ANEXO. (2012/C380E), y las Aplicaciones del sistema mundial de navegación por satélite en el ámbito del transporte. Resolución del Parlamento Europeo, de 7 de junio de 2011, sobre las aplicaciones del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en el ámbito del transporte – Política de la UE a corto y medio plazo (2010/2208(INI)). (2012/C380E).

En el primer semestre del año 2013, indicar el Reglamento (UE) n.º 55/2013 del Consejo, de 17 de diciembre de 2012, sobre la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 1214/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro. (2013/L21); el Reglamento (UE) n.º 280/2013 de la Comisión, de 22 de marzo de 2013, que modifica el Reglamento (CE) n.º 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. (2013/L84), el Reglamento (UE) n.º 321/2013 de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante-vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2006/861/CE. (2013/L104).

Asimismo añadir, la Directiva 2013/28/UE de la Comisión, de 17 de mayo de 2013, 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. (2013/L135), la Decisión de Ejecución de la Comisión, de 6 de mayo de 2013, 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(2013) 2505]. (2013/L130), la Decisión n.º 1/2013 del Comité Mixto UE-Suiza, de 6 de junio de 2013, por la que se modifican los anexos I y II del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza, relativo a la facilitación de los controles y formalidades en el transporte de mercancías y a las medidas en materia de seguridad. (2013/L175).

La Decisión de Ejecución de la Comisión, de 6 de junio de 2013, que modifica el anexo de la Decisión de Ejecución 2012/117/UE, por la que se establece una lista de etapas de decisión determinantes para la evaluación de la ejecución del programa Galileo por lo que respecta a los centros y estaciones terrestres que deben crearse en el marco de las fases de desarrollo y despliegue del programa. (2013/L156), la Decisión del Consejo, de 10 de junio de 2013, relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Protocolo sobre la aplicación del Convenio de los Alpes de 1991 en el ámbito de los transportes (Protocolo de transportes). (2013/L177).

1.2.3. Transporte marítimo e infraestructuras

En este sector, citar la Directiva 2012/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se modifica la Directiva 2008/106/CE relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas. (2012/L343), la 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); 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), la Decisión del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2010. (2012/L286), y la Decisión del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de

2012, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2010. (2012/L286).

En el primer semestre del año 2013, señalar el Reglamento (UE) n.º 100/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, que modifica el Reglamento (CE) n.º 1406/2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima. (2013/L39); la Directiva 2012/48/UE de la Comisión, de 10 de diciembre de 2012, que modifica los anexos de la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. (2013/L6), la Directiva 2012/49/UE de la Comisión, de 10 de diciembre 2012, que modifica el anexo II de la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. (2013/L6).

La Decisión del Consejo, de 13 de mayo de 2013, sobre la posición que debe tomar en nombre de la Unión Europea en el 65º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino en lo que respecta a las modificaciones al Régimen de evaluación del estado de los buques, y en el 92 período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima en lo que respecta a las modificaciones al Código Internacional de Gestión de la Seguridad, así como a las modificaciones al capítulo III del Convenio SOLAS y a los Códigos de naves de gran velocidad de 1994 y 2000 relativos a la entrada en espacios cerrados y ejercicios de rescate. (2013/L155), y la Decisión del Consejo, de 13 de mayo de 2013, relativa a la posición que debe tomarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional (OMI) en relación con la adopción de determinados códigos y las enmiendas correspondientes de determinados convenios y protocolos. (2013/L155).

1.2.4. Transporte aéreo e infraestructuras

En este sector destacar, el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 90/2012 de la Comisión, de 2 de febrero de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 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.º 173/2012 de la Comisión, de 29 de febrero de 2012, que modifica el Reglamento (UE) n.º 185/2010 en lo que atañe a la aclaración y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea. (2012/L59); el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 711/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, que modifica el Reglamento (UE) n.º 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea, en lo referente a los métodos utilizados para la inspección de personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados por esas personas. (2012/L209).

El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1079/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, por el que se establecen requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo. (2012/L320), el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1082/2012 de la Comisión, de 9 de noviembre de 2012, que modifica el Reglamento (UE) n.º 185/2010 en lo que se refiere a la validación de seguridad aérea de la UE. (2012/L324), y el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1146/2012 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2012, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2012/L333).

Asimismo, también señalar, 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 del Consejo, de 22 de septiembre de 2011, relativa a la firma, en nombre de la Unión, del Acuerdo entre la Unión Europea y Australia sobre el tratamiento y la transferencia de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por los transportistas aéreos al Servicio de Aduanas y de Protección de las Fronteras de Australia. (2012/L186); la Decisión del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la firma, en nombre de la Unión, del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Unión Europea sobre la utilización y la transferencia de los registros de nombres de los pasajeros al Departamento de Seguridad del Territorio Nacional de los Estados Unidos. P.4. (2012/L215), la Decisión del Consejo, de 24 de septiembre de 2012, relativa a la posición que ha de adoptar la Unión, en el seno del Comité Mixto UE-OCI, respecto a la Decisión de un anexo sobre seguridad física de la aviación para el Memorando de Cooperación entre la Unión Europea y la Organización de Aviación Civil Internacional sobre un marco para el mejoramiento de la cooperación. (2012/L266); y la Decisión n.º 2/2012 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 30 de noviembre de 2012, por la que se sustituye el anexo del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo. (2012/L356).

Por su interés, añadir 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 los Estados Unidos. (2012/C74E), 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.º 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. (2012/C84). Resolución del Parlamento Europeo, de 7 de junio de 2011, sobre acuerdos internacionales sobre aviación con arreglo al Tratado de Lisboa (2010/2207(INI)). (2012/C380E).

En el primer semestre del año 2013, señalar el Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea por el que se establece un marco general para el refuerzo de la cooperación. (2013/L16), el Reglamento (UE) n.º 6/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE. (2013/L4), el Reglamento (UE) n.º 7/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013, que modifica el Reglamento (UE) n.º 748/2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción. (2013/L4), el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 409/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, relativo a la definición de proyectos comunes, el establecimiento de un mecanismo de gobernanza y la identificación de los incentivos de apoyo a la ejecución del Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo. (2013/L123), el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red. (2013/L128), el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 391/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea. (2013/L128), el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 428/2013 de la Comisión, de 8 de mayo de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1033/2006 en lo que atañe a las disposiciones de la OACI mencionadas en el artículo 3, apartado 1, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 929/2010. (2013/L127), el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 628/2013 de la Comisión, de 28 de junio de 2013, sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización y la supervisión de la aplicación del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 736/2006 de la Comisión. (2013/L179).

También añadir la Decisión del Consejo, de 29 de octubre de 2012, relativa a la firma, en nombre de la Unión, y la aplicación provisional del Acuerdo por el que se establece un marco general para el refuerzo de la cooperación entre la Unión Europea y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea. (2013/L6); la Decisión del Comité Mixto UE-OACI, de 18 de marzo de 2013, en relación con la adopción de un anexo sobre seguridad física de la aviación para el Memorando de Cooperación entre la Unión Europea y la Organización de Aviación Civil Internacional sobre un marco para el mejoramiento de la cooperación. (2013/L172); 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.º 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. (2013/C98).

1.2.5. Transporte por cable e infraestructuras

En este sector, destacar la Decisión n.º 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).

2. Anexos legislativos

2.1. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2012

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	1. Generalidades
06-01-12	REAL DECRETO 2/2012, de 5 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.
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).
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».
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).
06-03-12	REAL DECRETO 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.
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.
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.
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.
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.
30-04-12	LEY ORGÁNICA 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.
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.
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 periodo 2012 por las entidades de crédito colaboradoras en la financiación del Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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.
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.
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.
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).
07-07-12	LEY 3/2012, de 6 de julio, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral.
07-07-12	LEY 5/2012, de 6 de julio, de mediación en asuntos civiles y mercantiles.
25-07-12	ORDEN FOM/1644/2012, de 23 de julio, sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento.
26-07-12	RESOLUCIÓN de 13 de junio de 2012, de la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo, por la que se publica el Convenio de colaboración con el Gobierno Vasco, para el desarrollo del Sistema de Información Urbana.
26-07-12	LEY ORGÁNICA 3/2012, de 25 de julio, por la que se autoriza la ratificación por España del Tratado de Estabilidad, Coordinación y Gobernanza en la Unión Económica y Monetaria entre el Reino de Bélgica, la República de Bulgaria, el Reino de Dinamarca, la República Federal de Alemania, la República de Estonia, Irlanda, la República Helénica, el Reino de España, la República Francesa, la República Italiana, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, el Gran Ducado de Luxemburgo, Hungría, Malta, el Reino de los Países Bajos, la República de Austria, la República de Polonia, la República Portuguesa, Rumanía, la República de Eslovenia, la República Eslovaca, la República de Finlandia y el Reino de Suecia, firmado en Bruselas el 2 de marzo de 2012.
22-08-12	ORDEN FOM/1841/2012, de 23 de julio, por la que se convoca el Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento correspondiente al año 2012.
07-09-12	ORDEN FOM/1894/2012, de 3 de agosto, por la que se modifica la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento.
26-09-12	ORDEN FOM/2028/2012, de 31 de agosto, por la que se modifica la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento. (Corrección de errores BOE de 09-10-2012).
29-09-12	LEY ORGÁNICA 4/2012, de 28 de septiembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.
29-09-12	RESOLUCIÓN de 6 de septiembre de 2012, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011. (Corrección de errores BOE de 30-11-2012).
05-10-12	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2012, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
10-10-12	ORDEN FOM/2148/2012, de 26 de septiembre, por la que se inscribe en el Registro de Fundaciones la Fundación Fotocasa.
23-10-12	LEY ORGÁNICA 5/2012, de 22 de octubre, de reforma de la Ley Orgánica 8/2007, de 4 de julio, sobre financiación de los partidos políticos.
30-10-12	LEY 7/2012, de 29 de octubre, de modificación de la normativa tributaria y presupuestaria y de adecuación de la normativa financiera para la intensificación de las actuaciones en la prevención y lucha contra el fraude.
31-10-12	LEY ORGÁNICA 6/2012, de 30 de octubre, por la que se autoriza la ratificación por España

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	del Tratado de Adhesión a la Unión Europea de la República de Croacia.
13-12-12	RESOLUCIÓN de 19 de noviembre de 2012, 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 2012.
20-12-12	LEY 11/2012, de 19 de diciembre, de medidas urgentes en materia de medio ambiente.
28-12-12	LEY ORGÁNICA 7/2012, de 27 de diciembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de transparencia y lucha contra el fraude fiscal y en la Seguridad Social.
28-12-12	LEY ORGÁNICA 8/2012, de 27 de diciembre, de medidas de eficiencia presupuestaria en la Administración de Justicia, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.
28-12-12	LEY 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013. (Corrección de errores BOE 12-02.13).
29-12-12	REAL DECRETO 1694/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba la Oferta de Empleo Público para el año 2012.

2. Transporte terrestre e infraestructuras

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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.
19-01-12	REAL DECRETO 1789/2011, de 16 de diciembre, por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, mediante el establecimiento de tres cualificaciones de la familia profesional Transporte y Mantenimiento de Vehículos.
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 Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias.
06-03-12	REAL DECRETO 488/2012, de 5 de marzo, por el que se modifica la letra d) de la cláusula 8 del pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero.
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.
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.
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.
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.
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.
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.
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.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
28-04-12	RESOLUCIÓN de 27 de marzo de 2012, de la Presidencia de RENFE-Operadora, 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.
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.
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.
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.
14-06-12	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.
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.
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.
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 aprueba la Resolución de la Presidencia, sobre delegación de competencias.
21-07-12	REAL DECRETO-LEY 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.
27-07-12	ORDEN FOM/1649/2012, de 19 de julio, por la que se regula el procedimiento de acreditación y certificación de aptitud de auditores de seguridad viaria de la Red de Carreteras del Estado.
06-08-12	RESOLUCIÓN de 18 de junio de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo sobre el cambio de titularidad a favor del Gobierno de La Rioja de la carretera N-232a.
08-08-12	REAL DECRETO 1138/2012, de 20 de julio, sobre cambio de titularidad de la carretera N-232a, a favor del Gobierno de La Rioja.
03-09-12	RESOLUCIÓN de 21 de agosto 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 25 de abril de 2012.
04-09-12	RESOLUCIÓN de 31 de julio de 2012, de RENFE-Operadora, sobre delegación de competencias.
05-09-12	ORDEN FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.
04-09-12	RESOLUCIÓN de 31 de julio de 2012, de RENFE-Operadora, sobre delegación de competencias.
12-09-12	RESOLUCIÓN de 31 de julio de 2012, de RENFE-Operadora, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
02-10-12	RESOLUCIÓN de 17 de septiembre de 2012, 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.
06-10-12	RESOLUCIÓN de 21 de septiembre de 2012, de Ferrocarriles de Vía Estrecha, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
15-10-12	RESOLUCIÓN de 25 de septiembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se otorgan ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operan en el sector del transporte por carretera, reguladas por la Orden FOM/3743/2004, de 28 de octubre.
15-10-12	RESOLUCIÓN de 4 de octubre de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se otorgan ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad, reguladas por la Orden FOM/3218/2009, de 17 de noviembre.
22-10-12	RESOLUCIÓN de 4 de junio de 2012, de la Dirección General de Ferrocarriles, 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.
25-10-12	RESOLUCIÓN de 19 de octubre de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, 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.
01-11-12	ORDEN FOM/2336/2012, de 31 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
06-11-12	RESOLUCIÓN de 19 de octubre de 2012, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se convocan exámenes para la obtención y para la renovación de los certificados de consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
12-11-12	RESOLUCIÓN de 30 de octubre 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.
24-11-12	RESOLUCIÓN de 6 de noviembre de 2012, 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.
31-12-12	ORDEN FOM/2818/2012, de 28 de diciembre, por la que se fijan los criterios de segregación de activos y pasivos de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía estrecha (FEVE) entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y RENFE-Operadora.

3. Transporte marítimo e infraestructuras

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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.
24-01-12	RESOLUCIÓN de 14 de diciembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro de Buceo Benalmádena para impartir cursos.
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.
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 or-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	dinarios para la obtención de titulaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo y motos náuticas.
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.
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.
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.
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.
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.
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.
08-02-12	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.
10-02-12	RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Oficial Náutico Pesquera de Ribeira para impartir cursos.
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.
10-02-12	RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del «Centre Integrat de Formació Professional Nauticopesquera de Palma» para impartir cursos.
10-02-12	RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2011, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación marítima «Mediterranean Services School» para impartir cursos.
10-02-12	RESOLUCIÓN de 21 de diciembre de 2011, 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.
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.
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.
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.
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.
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.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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.
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.
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.
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, marca Garmin modelo GPSMAP 62SC/62STC, 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.
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.
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.
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 practicaje.
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 practicaje, en los puertos de Vigo y su Ría y Villanueva y La Geltrú.
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.
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.
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.
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.
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.
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.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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.
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 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 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 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, marca Furuno, modelo GP-320 B, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
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.
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.
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 satelice No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 2010 C, 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 radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Icom, modelo IC-M33 (Sumergible IPX7), 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 C, 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 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.
27-03-12	RESOLUCIÓN de 9 de marzo de 2012, de Puertos del Estado, sobre delegación de competencias.
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 152, 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,

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	marca Garmin, modelo GPSMAP 76, 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 GPS 76, 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 60 CX, 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 CX, 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 60 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 76 CSX, 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.
11-04-12	RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2012, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, por la que se crea la sede electrónica.
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.
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.
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.
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.
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 «Ensino Profesional Galego (Enproga SL)», para impartir cursos.
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).
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.
12-04-12	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2012, de la Autoridad Portuaria de Motril, por la que se crea la sede electrónica.
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 n.º 001/0608 de balsa salvavidas, marca Plastimo, modelo Ibiza 6P, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera
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 n.º 001/0709 de balsa salvavidas, marca Plastimo, modelo Ibiza 8P, recreo, No-Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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 n.º 001/1210 de balsa salvavidas, marca Plastimo, modelo Ibiza 4P, recreo, No-Solas 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 n.º 002/0608 de balsa salvavidas, marca Plastimo, modelo Ibiza 10P, recreo, No-Solas 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.
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.
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.
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 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.
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.
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.
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.
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.
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.
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.
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-290E, 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 Standard Horizon, modelo HX-400E, 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 receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo Etrex 10/20/30, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
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

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	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.
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.
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 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.
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 Ondarroa (Vizcaya) para impartir cursos.
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.
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.
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 Universidade 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.
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.
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 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.
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.
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.
21-05-12	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	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.
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.
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 practicaje, en el puerto de Cartagena.
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 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 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.
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.
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.
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.
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.
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 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 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.
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.
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.
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.
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.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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.
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.
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).
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 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.
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.
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.
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.
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.
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.
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.
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.
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.
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.
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

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Raymarine, modelo RS130GPS, para su uso en buques y embarcaciones 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 Mark 4 / Mark 4 DSI, para su uso en buques y embarcaciones 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.
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.
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.
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.
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.
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.
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.
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.
12-07-12	RESOLUCIÓN de 5 de junio de 2012, de Puertos del Estado, por la que se publica el Acuerdo del Consejo Rector por el que se modifica la composición de la Mesa de Contratación Permanente.
14-07-12	REAL DECRETO 1081/2012, de 13 de julio, por el que se establece el procedimiento de regularización de buques pesqueros y su actualización en el censo de la flota pesquera operativa y en el registro de buques y empresas navieras.
17-07-12	RESOLUCIÓN de 17 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «IES Universidade Laboral» para impartir cursos.
17-07-12	RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el «Centro Canario de Formación Marítima» para impartir
17-07-12	RESOLUCIÓN de 5 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se modifica el punto 2 del anexo de la Resolución de 11 de enero de 2010, sobre la acreditación de la aptitud psicofísica para el manejo de embarcaciones de recreo.
17-07-12	RESOLUCIÓN de 6 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación y seguimiento a larga distancia-LRIT, marca Sailor modelo TT 6130A LRIT, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
17-07-12	RESOLUCIÓN de 21 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin modelo GPSMAP 4008, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-07-12	RESOLUCIÓN de 16 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la EFP-NP de Santander para impartir cursos.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
20-07-12	RESOLUCIÓN de 30 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Salvacón SL» para impartir cursos.
20-07-12	RESOLUCIÓN de 30 de mayo de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Salvacón SL» para impartir cursos.
20-07-12	RESOLUCIÓN de 19 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Laix Universal» para impartir cursos.
20-07-12	RESOLUCIÓN de 20 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Dirección Provincial de Cádiz del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos.
20-07-12	RESOLUCIÓN de 21 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo estación terrena de barco inmarsat-C/mini-C No-Solas, marca Sailor modelo TT 6120 ASSAS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-07-12	RESOLUCIÓN de 21 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD clase D (No-Solas), marca Icom modelo IC-M423, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-07-12	RESOLUCIÓN de 21 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin modelo GPSMAP 525, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-07-12	RESOLUCIÓN de 21 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin modelo GPSMAP 76 S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-07-12	RESOLUCIÓN de 21 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin modelo GPSMAP 4012, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-07-12	RESOLUCIÓN de 21 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin modelo GPSMAP 5008, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-07-12	RESOLUCIÓN de 21 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin modelo GPSMAP 5012, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-08-12	RESOLUCIÓN de 21 de mayo de 2012, 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.
14-08-12	RESOLUCIÓN de 29 de junio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Atlántico (Vigo) para impartir cursos.
14-08-12	RESOLUCIÓN de 16 de julio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Centro Integrado de Formación Profesional Hespérides de Cartagena» para impartir cursos.
14-08-12	RESOLUCIÓN De 20 de julio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «MPS» para impartir cursos.
14-08-12	RESOLUCIÓN de 20 de julio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Salvacón SL» para impartir cursos.
27-08-12	RESOLUCIÓN de 29 de julio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de conocimiento

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje.
07-09-12	ORDEN FOM/3152/2003, de 27 de octubre, por la que se aprueba el Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de la Savina (Formentera). (Corrección de errores BOE 07-09-12 y 13-02-13).
07-09-12	RESOLUCIÓN de 3 de julio de 2012, de la Autoridad Portuaria de Valencia, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
07-09-12	RESOLUCIÓN de 16 de julio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Centro Integrado de Formación Profesional Hespérides de Cartagena» para impartir cursos.
07-09-12	RESOLUCIÓN de 18 de julio de 2012, de la Autoridad Portuaria de Alicante, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
07-09-12	RESOLUCIÓN de 1 de agosto de 2012, de Puertos del Estado, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
07-09-12	RESOLUCIÓN de 2 de agosto de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Port Torredembarra SA» para impartir cursos.
07-09-12	RESOLUCIÓN de 10 de agosto de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Falck-Sci SA» para impartir cursos.
08-09-12	RESOLUCIÓN de 21 de junio de 2012, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
08-09-12	RESOLUCIÓN de 27 de junio de 2012, de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
08-09-12	RESOLUCIÓN de 4 de julio de 2012, de la Autoridad Portuaria de Almería, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
08-09-12	RESOLUCIÓN de 30 de julio de 2012, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
10-09-12	RESOLUCIÓN de 17 de julio de 2012, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
11-09-12	RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2012, de la Autoridad Portuaria de Baleares, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
11-09-12	RESOLUCIÓN de 26 de julio de 2012, de la Autoridad Portuaria de Vigo, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
11-09-12	RESOLUCIÓN de 9 de agosto del 2012, de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, por la que se publican las cuentas anuales, del ejercicio 2011.
12-09-12	RESOLUCIÓN de 30 de junio de 2012, de la Autoridad Portuaria de A Coruña, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
19-09-12	RESOLUCIÓN de 30 de agosto de 2012, de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
22-09-12	REAL DECRETO 1334/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos.
22-09-12	RESOLUCIÓN de 20 de agosto de 2012, de la Autoridad Portuaria de Avilés, por la que publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
26-09-12	RESOLUCIÓN de 16 de julio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del «Centro de Formación Internacional Marítimo» para impartir cursos.
29-09-12	RESOLUCIÓN de 7 de septiembre de 2012, de la Autoridad Portuaria de Pasaia, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
05-10-12	ORDEN FOM/2106/2012, de 24 de septiembre, por la que se actualizan las condiciones técni-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	cas del anexo A 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.
06-10-12	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo estación terrena de barco inmarsat-C/ mini-C No Solas, marca Thrane&Thrane, modelo Sailor 6130LRIT, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-10-12	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo estación terrena de barco inmarsat-C/ mini-C No- Solas, marca Thrane&Thrane, modelo Sailor 6140, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-10-12	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo estación terrena de barco inmarsat-C/ mini-C No- Solas, marca Thrane&Thrane, modelo Sailor 6150, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-10-12	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo estación terrena de barco inmarsat-C/ mini-C No-Solas, marca Furuno, modelo Felcom 19 Mini-C (LRIT), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-10-12	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Samyung, modelo SMR-3700, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-10-12	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Navicom, modelo RT-330BT, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-10-12	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Standard Horizon, modelo HX-290E (Sumergible IPX7), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-10-12	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No Solas, marca MC Marine, modelo GP-04, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-10-12	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Furuno, modelo GP-32, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-10-12	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Furuno, modelo GP-37, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-10-12	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite solas, marca JRC, modelo JLR-21, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-10-12	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite solas, marca JRC, modelo JLR-31, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-10-12	RESOLUCIÓN de 4 de julio de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Ensino Profesional Gallego SL» para impartir cursos.
08-10-12	RESOLUCIÓN de 25 de julio de 2012, de la Autoridad Portuaria de Bilbao, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
08-10-12	RESOLUCIÓN de 4 de septiembre de 2012, de la Autoridad Portuaria de Sevilla, por la que se

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
08-10-12	RESOLUCIÓN de 10 de septiembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela de Formación profesional Marítimo Pesquera de Bueu para impartir cursos.
10-10-12	RESOLUCIÓN de 31 de julio de 2012, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
19-10-12	ORDEN FOM/2222/2012, de 18 de octubre, por la que se determinan para el año 2011 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.
19-10-12	ORDEN FOM/2223/2012, de 18 de octubre, por la que se determinan para el año 2011 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.
22-10-12	ORDEN FOM/2248/2012, de 28 de septiembre, por la que se aprueba la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Puerto del Rosario.
25-10-12	ORDEN FOM/2283/2012, de 28 de septiembre, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.
26-10-12	RESOLUCIÓN de 9 de agosto de 2012, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
26-10-12	RESOLUCIÓN de 18 de septiembre de 2012, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2010.
27-10-12	ORDEN FOM/2297/2012, de 23 de octubre, por la que se determinan las titulaciones de formación profesional exigibles para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.
27-10-12	RESOLUCIÓN de 20 de septiembre 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 practicaje, en los puertos de Castellón, Tarragona y Ciudadela. (Corrección de errores BOE de 08-01-2013).
30-10-12	RESOLUCIÓN de 5 de octubre de 2012, de la Autoridad Portuaria de Castellón, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
31-10-12	RESOLUCIÓN de 3 de octubre de 2012, de la Autoridad Portuaria de Huelva, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
13-11-12	ORDEN FOM/2427/2012, de 29 de octubre, por la que se establece el contenido del fichero informático entregado por las empresas navieras para percibir las correspondientes bonificaciones al transporte marítimo interinsular para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y de las Illes Balears.
19-11-12	RESOLUCIÓN de 27 de septiembre de 2012, de la Autoridad Portuaria de Cartagena, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
19-11-12	RESOLUCIÓN de 3 de octubre de 2012, de la Subsecretaría, por la que se aprueba la actualización de la Carta de servicios de Puertos del Estado en el ámbito de las ayudas a la navegación marítima.
19-11-12	RESOLUCIÓN de 10 de octubre 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.
19-11-12	RESOLUCIÓN de 18 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Falck-Sci SA para impartir cursos.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
19-11-12	RESOLUCIÓN de 18 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación San Nicolás para impartir cursos.
19-11-12	RESOLUCIÓN de 22 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Mediterráneo para impartir cursos.
19-11-12	RESOLUCIÓN de 23 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Paxcol 2000, SLU para impartir cursos.
19-11-12	RESOLUCIÓN de 23 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro Integrado de Formación Profesional Marítimo Zaporito (San Fernando, Cádiz) para impartir cursos.
19-11-12	RESOLUCIÓN de 23 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Infomatic para impartir cursos.
19-11-12	RESOLUCIÓN de 24 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Oficial Náutico Pesquera de Ferrol para impartir cursos.
21-11-12	RESOLUCIÓN de 19 de octubre de 2012, de la Autoridad Portuaria de Gijón, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
27-11-12	RESOLUCIÓN de 15 de octubre de 2012, de la Autoridad Portuaria de Motril, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
29-11-12	RESOLUCIÓN de 17 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Humminbird, modelo AS-21RD2-4KW, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-11-12	RESOLUCIÓN de 17 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca J.R.C., modelo JMA-2353, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-11-12	RESOLUCIÓN de 17 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca J.R.C., modelo JMA-2354, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española
29-11-12	RESOLUCIÓN de 17 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Rutter, modelo 100 S6 (Banda S ó X), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-11-12	RESOLUCIÓN de 17 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD clase D (No- Solas), marca Raymarine, modelo RAY 55E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-11-12	RESOLUCIÓN de 17 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD clase D (No-Solas), marca Standard Horizon, modelo GX-1600E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-11-12	RESOLUCIÓN de 17 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Sailor, modelo SP-3510 (Sumergible IPX7), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-11-12	RESOLUCIÓN de 17 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Furuno, modelo GP-1670-1670F, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-11-12	RESOLUCIÓN de 17 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Furuno, modelo GP-1870-1870F, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-11-12	RESOLUCIÓN de 17 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	la que se declara la aprobación del equipo sistema de comunicaciones por satélite No-Solas, marca Beam, modelo LSD-PRO, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
03-12-12	RESOLUCIÓN de 7 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Laix Universal para impartir cursos.
06-12-12	ENMIENDAS de 2011 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Anexo V revisado del Convenio MARPOL) adoptadas en Londres el 15 de julio de 2011 mediante Resolución MEPC.201(62).
07-12-12	ENMIENDAS de 2011 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (disposiciones sobre las zonas especiales y designación del mar Báltico como zona especial en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL) adoptadas en Londres el 15 de julio de 2011 mediante Resolución MEPC.200(62).
28-12-12	ORDEN FOM/2798/2012, de 21 de diciembre, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento (Autoridad Portuaria de Vila García de Arousa y su Ría).

4. Transporte aéreo e infraestructuras

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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).
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.
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.
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.
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. (Corrección de errores BOE de 30-01-2013).
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.
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.
23-07-12	RESOLUCIÓN de 22 de junio de 2012, de la Secretaría General de Transportes, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de junio de 2012, por el que se declaran obligaciones de servicio público en la ruta aérea Menorca-Madrid.
13-08-12	RESOLUCIÓN de 16 de julio de 2012, de la Secretaría General de Transportes, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 6 de julio de 2012, por el que se modifica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006, por el que se aprueba el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.
26-09-12	RESOLUCIÓN de 30 de agosto de 2012, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
29-09-12	RESOLUCIÓN de 31 de agosto de 2012, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
19-10-12	REAL DECRETO 1422/2012, de 5 de octubre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Lleida-Alguaire. (Corrección de errores BOE de 20-10-2012).
19-10-12	ORDEN FOM/2222/2012, de 18 de octubre, por la que se determinan para el año 2011 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.
19-10-12	ORDEN FOM/2223/2012, de 18 de octubre, por la que se determinan para el año 2011 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.
25-10-12	RESOLUCIÓN de 16 de agosto de 2012, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, relativa a las Disposiciones Transitorias establecidas en el Reglamento (UE) n.º 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.º 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo.
27-10-12	RESOLUCIÓN de 26 de octubre de 2012, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se acuerda la demora en la aplicación de los Anexos I a V del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de conformidad con lo previsto en su artículo 10.2.
30-11-12	ORDEN FOM/2556/2012, de 16 de noviembre, por la que se modifica la delimitación y superficies de la zona de servicio del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, aprobado por Orden de 19 de noviembre de 1999.
01-12-12	ORDEN PRE/2561/2012, de 30 de noviembre, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de noviembre de 2012, por el que se establece la demora en la aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010.
27-12-12	ORDEN FOM/2781/2012, de 19 de diciembre, 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).
29-12-12	RESOLUCIÓN de 23 de noviembre de 2012, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, sobre delegación de competencias.
29-12-12	RESOLUCIÓN de 23 de noviembre de 2012, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, relativa a la realización durante el año 2013 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.

2.2. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2013. (cerrado a 30 de junio)

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia

1. Generalidades

08-02-13	RESOLUCIÓN de 18 de enero de 2013, de Sepes Entidad Pública Empresarial de Suelo, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
19-03-13	ORDEN FOM/437/2013, de 8 de marzo, por la que se regula la Junta de Contratación del Ministerio de Fomento.
10-04-13	REAL DECRETO 233/2013, de 5 de abril, por el que se regula el Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria, y la regeneración y renovación urbanas, 2013-2016.
12-04-13	LEY ORGÁNICA 1/2013, de 11 de abril, sobre el proceso de renovación del Consejo General del Poder Judicial, por la que se suspende la vigencia del artículo 112 y parcialmente del 114 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.
12-04-13	RESOLUCIÓN de 15 de marzo de 2013, de la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo, por la que se publica el Convenio de colaboración con el Gobierno de Cantabria, para el desarrollo del Sistema de Información Urbana.
12-04-13	RESOLUCIÓN de 15 de marzo de 2013, de la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Junta de Castilla y León para el desarrollo del Sistema de Información Urbana.
20-04-13	LEY ORGÁNICA 2/2013, de 19 de abril, por la que se autoriza la ratificación por España del Protocolo sobre las preocupaciones del pueblo irlandés con respecto al Tratado de Lisboa, hecho en Bruselas el 13 de junio de 2012.
30-04-13	RESOLUCIÓN de 8 de abril de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de marzo de 2013, por el que se revisan y modifican los tipos de interés efectivos anuales vigentes para los préstamos cualificados o convenidos concedidos en el marco de los programas 1993 y 1995 (Plan de Vivienda 1992-1995), el programa 1998 (Plan de Vivienda 1996-1999), Plan de Vivienda 2002-2005 y Plan de Vivienda 2005-2008).
17-05-13	ORDEN FOM/849/2013, de 8 de mayo, por la que se convocan becas «Ministerio de Fomento-Fulbright» para el período 2013-2014.
05-06-13	LEY 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
05-06-13	LEY 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas.
12-06-13	LEY 5/2013, de 11 de junio, por la que se modifican la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integredos de la contaminación y la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
12-06-13	LEY 6/2013, de 11 de junio, de modificación de la Ley 32/2007, de 7 de noviembre, para el cuidado de animales, en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio.
15-06-13	ORDEN FOM/1094/2013, de 7 de junio, por la que se regula la Junta Administradora de Vehículos y Maquinaria del Ministerio de Fomento.
21-06-13	LEY ORGÁNICA 3/2013, de 20 de junio, de protección de la salud del deportista y lucha contra el dopaje en la actividad deportiva.
25-06-13	ORDEN FOM/1168/2013, de 10 de junio, por la que se convoca el Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento correspondiente al año 2013.
26-06-13	RESOLUCIÓN de 10 de junio de 2013, de la Subsecretaría, por la que se aprueba la Carta de servicios electrónicos de la Autoridad Portuaria de Ceuta.
27-06-13	LEY 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.
29-06-13	LEY ORGÁNICA 4/2013, de 28 de junio, de reforma del Consejo General del Poder Judicial, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia

2. Transporte terrestre e infraestructuras

01-01-13	ORDEN FOM/2835/2012, de 17 de noviembre, por la que se modifica 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.
05-01-13	ORDEN FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera.
25-01-13	RESOLUCIÓN de 20 de septiembre de 2012, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
04-02-13	RESOLUCIÓN de 24 de enero de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se convocan ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera.
04-02-13	RESOLUCIÓN de 24 de enero de 2013, 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.
04-02-13	RESOLUCIÓN de 24 de enero de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se convocan ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operen en el sector del transporte por carretera.
12-02-13	REAL DECRETO 104/2013, de 8 de febrero, 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.
16-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de enero de 2013, de la Presidencia de Renfe-Operadora, sobre delegación de competencias.
23-02-13	Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
08-03-13	ORDEN FOM/370/2013, de 28 de febrero, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera.
15-03-13	RESOLUCIÓN de 26 de febrero de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se aprueba la propuesta de tarifas provisionales por la prestación de servicios adicionales y complementarios 2013 por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2013, 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 para la renovación de los certificados de consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, convocados por Resolución de 19 de octubre de 2012.
25-03-13	RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2013, 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.
26-03-13	RESOLUCIÓN de 7 de marzo de 2013, 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.
26-03-13	RESOLUCIÓN de 7 de marzo de 2013, 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.
08-04-13	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2013, 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 2012 y se

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	aprueba el modelo de presentación de solicitudes.
17-04-13	ORDEN FOM/616/2013, de 12 de abril, por la que se crea y regula el Registro Electrónico Nacional del Servicio Europeo de Telepeaje en España.
17-04-13	RESOLUCIÓN, de 3 de abril de 2013, 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 2013, del documento de declaración sobre la red.
19-04-13	RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2013, de la Dirección General de Carreteras, por la que se convoca el primer programa de formación inicial de auditores de seguridad viaria, correspondiente al año 2013.
26-04-13	RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2013, 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.
13-05-13	RESOLUCIÓN de 19 de abril de 2013, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se convocan exámenes para la obtención y para la renovación de los certificados de consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
28-05-13	REAL DECRETO 367/2013, de 17 de mayo, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, la Generalitat de Catalunya y Autopistas, Concesionaria Española, S.A. para la aplicación temporal de medidas de bonificación para determinados vehículos pesados en la autopista AP-7 en el tramo Maçanet-frontera francesa.
21-06-13	RESOLUCIÓN de 3 de junio de 2013, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se convoca a las confederaciones, federaciones y asociaciones profesionales de transportistas y de empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera para que acrediten su representatividad con el fin de revisar la composición del Comité Nacional del Transporte por Carretera.
22-06-13	RESOLUCIÓN de 20 de junio de 2013, 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.
25-06-13	RESOLUCIÓN de 11 de junio de 2013, 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.
25-06-13	RESOLUCIÓN de 11 de junio de 2013, 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.

3. Transporte marítimo e infraestructuras

01-01-13	RESOLUCIÓN de 3 de diciembre 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 practicaje, en el puerto de Melilla.
08-01-13	RESOLUCIÓN de 29 de octubre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Facultad de Náutica de Barcelona (Universidad Politécnica de Cataluña) para impartir cursos.
08-01-13	RESOLUCIÓN de 8 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Instituto Politécnico de Formación Profesional Náutico Pesquera de Canarias (Arrecife) para impartir cursos.
08-01-13	RESOLUCIÓN de 15 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Bermeo (Vizcaya) para impartir cursos.
08-01-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercan-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	te, por la que se prorroga la homologación de la Dirección Provincial de Tenerife del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
08-01-13	RESOLUCIÓN de 3 de diciembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela de Ingeniería Marítima, Náutica y Radioeléctrica de la Universidad de Cádiz para impartir cursos.
08-01-13	RESOLUCIÓN de 12 de diciembre 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.
08-01-13	RESOLUCIÓN de 5 de diciembre de 2012, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, por la que se crea y regula el registro electrónico y las notificaciones electrónicas del organismo.
08-01-13	RESOLUCIÓN de 5 de diciembre de 2012, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, por la que se crea y regula la sede electrónica del organismo.
09-01-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Dirección Provincial de Tenerife del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
09-01-13	RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Previnsa SL» para impartir cursos.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 22 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle, modelo Fishelite 502C IGPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 22 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle, modelo Intellimap 640C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 22 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle, modelo Seacharter 502C DF IPGS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 22 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle, modelo Intellimap 502C IGPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 22 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle, modelo Intellimap 500C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 22 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle, modelo Intellimap 642C IGPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 22 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle, modelo EGC-12W, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo LCX-37C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo LMS-522C IGPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante,

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo LMS-527C DF IGPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo LMS-520C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo LMS-525C DF, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo LCX-112C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo Globalmap 9200C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo Globalmap 8200C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo Globalmap 3600C IGPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo Globalmap 5300C IGPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo Globalmap 5200C para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
10-01-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo LCX-27C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-01-13	REAL DECRETO 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.
25-01-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Seganosa» para impartir cursos.
25-01-13	RESOLUCIÓN de 3 de diciembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela de Ingeniería Marítima, Náutica y Radioeléctrica de la Universidad de Cádiz para impartir cursos.
25-01-13	RESOLUCIÓN de 12 de diciembre de 2012, 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.
25-01-13	RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 2012, 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.
25-01-13	RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establecen el tribunal, temario y fechas

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	de examen para la obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo en la anualidad de 2013.
25-01-13	RESOLUCIÓN de 19 de diciembre 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.
25-01-13	RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2012, 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.
25-01-13	RESOLUCIÓN de 3 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «CAS Barracuda SL» para impartir cursos.
25-01-13	RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje.
28-01-13	RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2013 y se actualiza el contenido de las mismas. (Corrección de errores BOE 13-02-13).
29-01-13	RESOLUCIÓN de 20 de julio de 2012, de la Autoridad Portuaria de Huelva, por la que se crea y regula el registro electrónico del organismo.
29-01-13	RESOLUCIÓN de 20 de julio de 2012, de la Autoridad Portuaria de Huelva, por la que se crea y regula la sede electrónica del organismo.
29-01-13	RESOLUCIÓN de 31 de octubre de 2012, de la Autoridad Portuaria de Melilla, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
30-01-13	RESOLUCIÓN de 24 de octubre de 2012, de la Autoridad Portuaria de Pasaia, por la que se crea la sede electrónica de la entidad.
30-01-13	RESOLUCIÓN de 26 de octubre de 2012, de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
31-01-13	RESOLUCIÓN de 28 de noviembre de 2012, de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía de Arousa, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2010.
31-01-13	RESOLUCIÓN de 28 de noviembre de 2012, de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía de Arousa, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
04-02-13	RESOLUCIÓN de 26 de diciembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas de La Coruña para impartir cursos.
04-02-13	RESOLUCIÓN de 14 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la cual se prorroga la homologación del centro de formación «Dirección Provincial de Alicante del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos.
05-02-13	RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono de VHF No-Solas, marca Simrad, modelo RT-64, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-02-13	RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Simrad, modelo HT50 (Sumergible IPX7), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-02-13	RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo estación terrena de barco inmarsat-C/mini-C No-Solas, marca Thrane & Thrane, modelo TT-3026M Ectrack (LRIT)*, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-02-13	RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo CA-42, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-02-13	RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	radar No-Solas, marca Simrad, modelo CR42, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-02-13	RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Simrad, modelo HT51 (Sumergible IPX7), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-02-13	RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CE42, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-02-13	RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CR-42, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-02-13	RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CA-42, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-02-13	RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CP33, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-02-13	RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CE33, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-02-13	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo Globalmap 7200C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad modelo RA-42, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo Antena-Abierta RB-718 A, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo Antena-Abierta RB-716 A, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo Antena-Abierta RB-717 A, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo Antena-Radomo RB-714 A, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-30, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-31, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-32, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia	Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-40 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo Radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-44, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-40, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-51, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-41 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-52, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-41, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-53, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-42 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-54, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-43 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-73, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-43, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-74, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo RA-44 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	09-02-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Simrad, modelo Radomo RB-715 A, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
15-02-13	RESOLUCIÓN de 26 de diciembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas de La Coruña para impartir cursos.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 26 de diciembre de 2012, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro de Formación Internacional Marítimo para impartir cursos.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 15 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro de Formación Paxcol 2000, SLU para impartir cursos.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Dirección Provincial de Vizcaya del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 25 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación San Nicolás para impartir cursos.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 25 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del IFAPA de San Fernando (Cádiz) para impartir cursos.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 28 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Instituto de Formación Profesional Náutico Pesquero de Santa Cruz de Tenerife para impartir cursos.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 21 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Almar, modelo Alive ZA 10P, recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 21 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Almar, modelo Alive ZA 12P, recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 21 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Almar, modelo Alive ZA 4P, recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 21 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Almar, modelo Alive ZA 6P, recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 21 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Almar, modelo Alive ZA 8P, recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	ORDEN FOM/219/2013, de 29 de enero, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Santa Cruz de Tenerife.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo Radar No-Solas, marca Furuno, modelo FAR-2157 BLACK BOX, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo Radar No-Solas, marca Furuno, modelo FAR-2167DS-BLACK-BOX (Banda S), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo Radar No-Solas, marca Humminbird, modelo AS 12RD 2KW, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo Radar No-Solas, marca Humminbird, modelo AS 21RD 4KW, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD clase D (No-Solas), marca Raymarine, modelo RAY 218E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD clase D (No-Solas), marca Lowrance, modelo LINK-5, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Radio Ocean, modelo Pocket 4300, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle, modelo EGC-12W, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo HDS-7GEN 2 TOUCH, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo HDS-7MGEN 2 TOUCH para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Montana, modelo 600,650,650T, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-13	RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (SIA/AIS, No-Solas), marca Navico modelo, NAIS-400, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-03-13	RESOLUCIÓN de 15 de enero de 2013, de la Autoridad Portuaria de Gijón, por la que se crea y regula el registro electrónico de la Entidad.
15-03-13	RESOLUCIÓN de 15 de enero de 2013, de la Autoridad Portuaria de Gijón, por la que se crea la sede electrónica de la Entidad.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 28 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro Canario de Formación Marítima para impartir cursos.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 28 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro Canario de Formación Marítima para impartir cursos.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 6 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro de Estudios Marítimos del Atlántico para impartir cursos.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 8 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio para impartir cursos.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 8 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Técnica Superior de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval de Santa Cruz de Tenerife para impartir cursos.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro de Formación Náutico-Pesquera de Santander para impartir cursos.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación San Nicolás para impartir cursos.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
19-03-13	RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Náutica Baleares para impartir cursos.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del I.E.S. Náutico-Pesquero de Pasaia Blas de Lezo para impartir cursos.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo Radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2210, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo Radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2240, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo Radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2260, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2510, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo Radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2520, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo Radar No-solas, marca Koden, modelo MDC-2540, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo Radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2560, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD clase D (No-Solas), marca Icom, modelo IC-M400BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Standard Horizon, modelo HX-300E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Standard Horizon, modelo CPN / 1010I, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Kongsberg, modelo Seapath 200, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 4 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se aprueba el programa de materias a que habrán de ajustarse los ejercicios de las pruebas para el reconocimiento de la capacitación profesional para la prestación de los servicios de practicaje portuario.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 4 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establecen los cursos de formación continua de los Prácticos.
19-03-13	RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	en los puertos de Marín y Ría de Pontevedra y Ciudadela.
08-04-13	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2013, 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 2012 y se aprueba el modelo de presentación de solicitudes.
11-04-13	REAL DECRETO 237/2013, de 5 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval, para adecuarlo a las normas del derecho de la Unión Europea.
12-04-13	RESOLUCIÓN de 28 de enero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro Canario de Formación Marítima para impartir cursos.
12-04-13	RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Dirección Provincial de Tarragona del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
12-04-13	RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Dirección Provincial de Tarragona del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
12-04-13	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Infomatic para impartir cursos.
12-04-13	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro de Formación Internacional Marítimo para impartir cursos.
12-04-13	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Ipromar para impartir cursos.
12-04-13	RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Seganosa para impartir cursos.
12-04-13	RESOLUCIÓN de 12 de marzo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del IFAPA Centro Náutico Pesquero de Almería para impartir cursos.
12-04-13	RESOLUCIÓN de 19 de marzo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Euroshipping Consulting and Survey SL para impartir cursos.
12-04-13	RESOLUCIÓN de 21 de marzo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos para impartir cursos.
18-04-13	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2013, de la Autoridad Portuaria de Santander, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 12 de marzo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Bahía del Sur» para impartir cursos.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 12 de marzo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Dirección Provincial de Cádiz del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 27 de marzo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Cantábrica Consultores Marítimos, SL,» para impartir cursos.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el «Centro de Buceo Benalmádena, SL,» para impartir cursos.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Dirección Provincial de A Coruña del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	que se prorroga la homologación del centro de formación «Dirección Provincial de Pontevedra (Vigo) del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono de VHF No-Solas, marca Icom, modelo IC-M400BB (versión SD-400SD), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Humminbird, modelo 386 CI, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo 19X 5HZ NMEA 2000, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Techmarine, modelo T55.05, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo 19X 5HZ HSV, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Seiwa, modelo GSU, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Techmarine, modelo T55.02, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Techmarine, modelo S55.05, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Techmarine, modelo S55.02, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Humminbird, modelo Piranha MaX 176 I, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (SIA/AIS No-Solas), marca Simrad, modelo AI50, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española
02-05-13	RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Dirección Provincial de Tarragona del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos.
02-05-13	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Carrasco y Gallego, SL» para impartir cursos.
02-05-13	RESOLUCIÓN de 27 de marzo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Falck-Sci, SA», para impartir cursos.
02-05-13	RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del «Centro de Estudios Alfer, SL», para impartir cursos.
02-05-13	RESOLUCIÓN de 8 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro «Formación Náutica de Barcelona, SL», para impartir cursos.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
02-05-13	RESOLUCIÓN de 8 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el sistema de ayuda a la flotabilidad en avería, módulo de flotación, marca Kafloat, modelo S/K 1500: 2013, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-05-13	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Dirección Provincial de Valencia del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos.
09-05-13	REAL DECRETO 270/2013, de 19 de abril, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente.
14-05-13	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2013, de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía de Arousa y su Ría, por la que se crea y regula el registro electrónico del organismo.
14-05-13	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2013, de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía de Arousa y su Ría, por la que se crea y regula la sede electrónica del organismo.
14-05-13	RESOLUCIÓN de 26 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje en los puertos de A Coruña/Langosteira, Huelva, Algeciras, La Luz y Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.
16-05-13	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2220, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-05-13	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Lowrance, modelo LRA-1800, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-05-13	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radar No-Solas, marca Lowrance, modelo LRA-2400, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-05-13	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD clase D (No-Solas), marca Icom, modelo IC- M323, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-05-13	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Icom, modelo IC-M73 Euro (Sumergible IPX8), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-05-13	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo NX45, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-05-13	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Humminbird, modelo Piranha MAX 196, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-05-13	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad, modelo NX40, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-05-13	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle, modelo Cuda 250I, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-05-13	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo Globalmap 5150C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
16-05-13	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la aprobación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Humminbird, modelo Piranha MAX 175, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-05-13	ORDEN FOM/839/2013, de 30 de abril, por la que se aprueba la valoración de los terrenos de dominio público y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Granadilla, dependiente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
16-05-13	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la «Escola Oficial Náutopequera de Catalunya» para impartir cursos.
16-05-13	RESOLUCIÓN de 25 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Dirección Provincial de Santander del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
16-05-13	RESOLUCIÓN de 24 de abril de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se autoriza a la empresa «Oca Socotec, SAU», para actuar como entidad colaboradora de inspección de embarcaciones de recreo.
30-05-13	LEY 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
30-05-13	ORDEN FOM/947/2013, de 30 de abril, por la que se aprueba la valoración de terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Carboneras, dependiente de la Autoridad Portuaria de Almería.
01-06-13	RESOLUCIÓN de 18 de marzo de 2013, de la Autoridad Portuaria de Tarragona, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2011.
13-06-13	RESOLUCIÓN de 25 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Academia Náutica Profe Onceta SL», para impartir cursos.
13-06-13	RESOLUCIÓN de 30 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Fonade» para impartir cursos.
13-06-13	RESOLUCIÓN de 30 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Dirección Provincial de Huelva del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
13-06-13	RESOLUCIÓN de 30 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Can Padró SL», para impartir cursos.
13-06-13	RESOLUCIÓN de 6 de mayo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Compañía de Remolcadores Ibaizabal, SL», para impartir cursos.
13-06-13	RESOLUCIÓN de 6 de mayo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Dirección Provincial de A Coruña de la Dirección Provincial de la Marina» para impartir cursos.
13-06-13	RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación náutico-pesquera de Santander para impartir cursos.
13-06-13	RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 2013, del Organismo Público Puertos del Estado, 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.
13-06-13	RESOLUCIÓN de 17 de mayo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Escuela Canaria Navegación y Seguridad Marítima SL» para impartir cursos.
13-06-13	RESOLUCIÓN de 20 de mayo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la E.F.P.N.P Nuestra Señora de la Antigua de Ondarroa (Bizkaia) para impartir cursos.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
13-06-13	RESOLUCIÓN de 20 de mayo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Global Marine, SL», para impartir cursos.
13-06-13	RESOLUCIÓN de 22 de mayo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la «ETS de Náutica y Máquinas Navales de Portugalete (Bizkaia)» para impartir cursos.
13-06-13	RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «Academia de Formación del Mediterráneo SL» para impartir cursos.
13-06-13	RESOLUCIÓN de 27 de mayo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Dirección Provincial de Cartagena del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos.
25-06-13	RESOLUCIÓN de 3 de mayo de 2013, de la Presidencia de Puertos del Estado, por la que se publica la modificación no sustancial del Plan de utilización de espacios portuarios del Puerto de Tarragona.
26-06-13	RESOLUCIÓN de 10 de junio de 2013, de la Subsecretaría, por la que se aprueba la Carta de servicios electrónicos de la Autoridad Portuaria de Ceuta.
26-06-13	RESOLUCIÓN de 22 de mayo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la «ETS de Náutica y Máquinas Navales de Portugalete (Bizkaia)» para impartir cursos.
26-06-13	RESOLUCIÓN de 22 de mayo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación «Dirección Provincial de Castellón del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos.
26-06-13	RESOLUCIÓN de 27 de mayo de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro «Formación Náutica, SL», para impartir cursos.
26-06-13	RESOLUCIÓN de 29 de mayo de 2013, 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.
26-06-13	RESOLUCIÓN de 5 de junio de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del «Centre Integrat de Formació Professional Nauticopesquera de Palma» para impartir cursos.

4. Transporte aéreo e infraestructuras

30-01-13	ORDEN FOM/65/2013, de 22 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.
25-02-13	RESOLUCIÓN de 31 de enero de 2013, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se convocan para el año 2013 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].
08-04-13	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2013, 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 2012 y se aprueba el modelo de presentación de solicitudes.
22-04-13	RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2013, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, sobre la consideración de la aeronave AT-802 (Sea) como de alta performance (hpa).
22-04-13	RESOLUCIÓN de 20 de marzo de 2002, de la Dirección General de Aviación Civil, a la aplicación del Reglamento UE n.º 1178/2011 de la Comisión Europea.
17-05-13	REAL DECRETO 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica el Real Decreto

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	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.
27-05-13	ORDEN FOM/922/2013, de 27 de marzo, por la que se establecen las directrices para determinar el contenido de los planes de actuaciones inspectoras de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y se fija su periodicidad y forma de aprobación y de ejecución.
30-05-13	ORDEN PRE/941/2013, de 24 de mayo, 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 al sistema global de navegación por satélite (GNSS).

2.3. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2012

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).

06-01-12 INFORMACIÓN comunicada por los Estados miembros con relación a la ayuda concedida en virtud del Reglamento (CE) n.º 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).

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).

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).

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).

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.º 1. (2012/C36).

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).

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).

21-06-12 DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 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).

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).

10-08-12 APROBACIÓN definitiva del presupuesto rectificativo n.º 2 de la Unión Europea para el ejercicio 2012. (2012/L214).

17-08-12 APROBACIÓN definitiva del presupuesto rectificativo n.º 3 de la Unión Europea para el ejercicio 2012. (2012/L221).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
26-10-12	VERSIONES consolidadas del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2012/C326).
28-11-12	CONVOCATORIA de propuestas de 2012 conforme al programa anual de trabajo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) con vistas a la concesión de subvenciones para el período 2007-2013 [Decisión de la Comisión C(2012) 1579, modificada por la Decisión de la Comisión C(2012) 6902 y por la Decisión de la Comisión C(2012) 8510]. (2012/C368).
28-11-12	CONVOCATORIAS de propuestas de 2012 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 de la Comisión C(2012) 1574, modificada por la Decisión de la Comisión C(2012) 8508]. (2012/C368). (Corrección de errores 2012/C400 de 28-12-12).

2. Transporte terrestre e infraestructuras

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
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 presupuestaria y buena gestión financiera (solicitud EGF/2011/005 PT/Norte-Centro Automotive de Portugal). (2012/L4).
07-01-12	MODIFICACIONES de 2010 del Reglamento n.º 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 n.º 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).
07-01-12	MODIFICACIONES de 2010 del Reglamento n.º 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).
07-01-12	MODIFICACIONES de 2010 del Reglamento n.º 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).
07-01-12	MODIFICACIONES de 2010 del Reglamento n.º 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).
07-01-12	MODIFICACIONES de 2008 y 2010 del Reglamento n.º 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).
07-01-12	MODIFICACIONES de 2010 del Reglamento n.º 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 n.º 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).
12-01-12	DECISIÓN n.º 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

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	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).
12-01-12	RECOMENDACIÓN n.º 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).
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) n.º 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) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 (2012/C12).
27-01-12	REGLAMENTO (UE) n.º 65/2012 de la Comisión, de 24 de enero de 2012, por el que se ejecuta el Reglamento (CE) n.º 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).
31-01-12	REGLAMENTO (UE) n.º 64/2012 de la Comisión, de 23 de enero de 2012, que modifica el Reglamento (UE) n.º 582/2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI). (2012/L28).
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.º 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).
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.º 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2012/C37).
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.º 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento (CE) no 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo»[COM(2011) 451 final – 2011/0196 (COD)]. (2012/C43).
15-02-12	REGLAMENTO n.º 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).
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.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo. (2012/C44).
16-02-12	REGLAMENTO (UE) n.º 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.º 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).
16-02-12	REGLAMENTO n.º 116 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas: Prescripciones técnicas uniformes relati-

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	vas a la protección de los vehículos a motor contra la utilización no autorizada. (2012/L45).
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 CO2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2012/L47). (p.69).
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 CO2 de los turismos nuevos de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (2012/L47). (p.71).
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).
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).
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).
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).
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 n.º 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 n.º 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 n.º 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 n.º 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 n.º 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 n.º 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 n.º 145/2011, 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 n.º 146/2011, 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 n.º 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 n.º 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 n.º 149/2011, de 2 de diciembre de 2011, por la

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).
15-03-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 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 n.º 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 n.º 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 n.º 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 n.º 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 n.º 165/2011, de 19 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L76).
22-03-12	REGLAMENTO (UE) n.º 249/2012 de la Comisión, de 21 de marzo de 2012, que modifica el Reglamento (UE) no 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).
30-03-12	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2012. (2012/C95).
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/Ll01).
14-04-12	POSICIÓN (UE) n.º 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).
18-04-12	REGLAMENTO (UE) n.º 328/2012 de la Comisión, de 17 de abril de 2012, que modifica el Reglamento (CE) n.º 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).
24-04-12	REGLAMENTO (UE) n.º 347/2012 de la Comisión, de 16 de abril de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 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).
24-04-12	REGLAMENTO (UE) n.º 351/2012 de la Comisión, de 23 de abril de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) no 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).
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).
01-06-12	REGLAMENTO (UE) n.º 459/2012 de la Comisión, de 29 de mayo de 2012, por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión en lo que respecta a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (2012/L142).
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).
21-06-12	REGLAMENTO (UE) n.º 523/2012 de la Comisión, de 20 de junio de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, con respec-

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	to 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).
21-06-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 23/2012, 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.º 24/2012, 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.º 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.º 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.º 27/2012, de 10 de febrero de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L161).
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).
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).
03-07-12	DECISIÓN del Consejo, de 18 de junio de 2012, sobre la posición que debe adoptar la Unión Europea en los correspondientes comités de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas en relación con la adaptación al progreso técnico de los Reglamentos nos 11, 13H, 30, 44, 49, 54, 64, 101, 106 y 121, y del Reglamento Técnico Mundial no 1 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas en lo referente a los seguros de las puertas y a los componentes de retención de las puertas. (2012/L173).
13-07-12	REGLAMENTO (UE) n.º 630/2012 de la Comisión, de 12 de julio de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor alimentados con hidrógeno o con una mezcla de hidrógeno y gas natural por lo que se refiere a las emisiones, y en lo que respecta a la inclusión de información específica relativa a los vehículos equipados con una cadena de tracción eléctrica en la ficha de características a efectos de la homologación de tipo CE. (2012/L182).
13-07-12	REGLAMENTO n.º 81 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) – Prescripciones uniformes sobre la homologación de retrovisores de los vehículos de motor de dos ruedas, con o sin sidecar, respecto a la instalación de dichos retrovisores en el manillar. p.1 (2012/L185).
13-07-12	REGLAMENTO n.º 90 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) – Disposiciones uniformes para la homologación de los conjuntos de forro de freno, los forros de freno de tambor, los discos y los tambores de repuesto para vehículos de motor y sus remolques. p. 24(2012/L185).
26-07-12	DECISIÓN del Consejo, de 24 de julio de 2012, relativa a la celebración 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/L199).
08-09-12	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6599 – Comsa Rail Transport/Naviland Cargo/Grupo Logístico Sesé/Target) – Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado. (2012/C271).
08-09-12	MODIFICACIÓN del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR [Convenio TIR de 1975] – De acuerdo con la notificación del depositario de la ONU C.N.326.2011.TREATIES – 2, las siguientes modificaciones del Convenio TIR entrarán en vigor el 13 de septiembre de 2012 para todas las Partes contratantes. (2012/L244).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
13-09-12	CORRECCIÓN de errores de la Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 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 (DO L 318 de 1.12.2011).
13-09-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 95/2012, de 30 de abril de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L248).
20-09-12	REGLAMENTO n.º 10 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 su compatibilidad electromagnética. (2012/L252).
20-09-12	REGLAMENTO n.º 94 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) – Prescripciones uniformes sobre la homologación de los vehículos en lo relativo a la protección de sus ocupantes en caso de colisión frontal. (2012/L252). (Corrección de errores 2012/L257 de 25-09-12)
04-10-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 110/2012, de 15 de junio de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L270).
04-10-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 111/2012, de 15 de junio de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L270).
04-10-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 112/2012, de 15 de junio de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE.
04-10-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 113/2012, de 15 de junio de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L270).
11-10-12	COMUNICACIÓN del Órgano de Vigilancia de la AELC – Directrices suplementarias relativas a las restricciones verticales incluidas en los acuerdos de venta y reparación de vehículos de motor y de distribución de recambios para vehículos de motor. (2012/C307).
17-10-12	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2010. (2012/L286).
17-10-12	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2010. (2012/L286).
27-10-12	DECISIÓN del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa al establecimiento de un intercambio automatizado de datos por lo que respecta a los datos de matriculación de vehículos (DMV) en Suecia. (2012/L299).
08-11-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 129/2012, de 13 de julio de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L309).
08-11-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 130/2012, de 13 de julio de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L309).
08-11-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 131/2012, de 13 de julio de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L309).
08-11-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 132/2012, de 13 de julio de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L309).
08-11-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 133/2012, de 13 de julio de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L309).
08-11-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 134/2012, de 13 de julio de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L309).
08-11-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 135/2012, de 13 de julio de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L309).
10-11-12	DECISIÓN de la Comisión, de 6 de noviembre de 2012, por la que se modifica la Decisión 2012/88/UE sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema fe-

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	rroviario transeuropeo [notificada con el número C(2012) 7325]. (2012/L311).
17-11-12	REGLAMENTO (UE) n.º 1078/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento. (2012/L320).
19-11-12	DIRECTIVA 2012/36/UE de la Comisión, de 19 de noviembre de 2012, que modifica la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción.
21-11-12	CORRECCIÓN de errores de la Decisión de Ejecución 2011/633/UE de la Comisión, de 15 de septiembre de 2011, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria (DO L 256 de 01.10.2011) (2012/L322).
04-12-12	DIRECTIVA 2012/45/UE de la Comisión, de 3 de diciembre de 2012, por la que se adaptan por segunda vez al progreso científico y técnico los anexos de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas. (2012/L332).
11-12-12	POSICIÓN del Parlamento Europeo aprobada en segunda lectura el 7 de junio de 2011 con vistas a la adopción de la Directiva 2011/…/UE 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. ANEXO. (2012/C380E).
11-12-12	APLICACIONES del sistema mundial de navegación por satélite en el ámbito del transporte. Resolución del Parlamento Europeo, de 7 de junio de 2011, sobre las aplicaciones del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en el ámbito del transporte – Política de la UE a corto y medio plazo (2010/2208(INI)). (2012/C380E).
12-12-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 176/2012, de 28 de septiembre de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L341).
12-12-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 177/2012, de 28 de septiembre de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L341).
12-12-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 178/2012, de 28 de septiembre de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L341).
12-12-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 179/2012, de 28 de septiembre de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L341).
12-12-12	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 180/2012, de 28 de septiembre de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2012/L341).
14-12-12	DIRECTIVA 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único. (2012/L343).
14-12-12	CORRECCIÓN de errores de la Directiva 2009/61/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la instalación de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa en los tractores agrícolas o forestales con ruedas (versión codificada) (DO L 203 de 5-8-2009). (2012/L342).
15-12-12	DECISIÓN de la Comisión, de 14 de noviembre de 2012, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por la que se modifica la Decisión 2007/756/CE [notificada con el número C(2012) 8075]. (2012/L345).
15-12-12	INFORME sobre las cuentas anuales de la Agencia Ferroviaria Europea correspondientes al ejercicio 2011, acompañado de las respuestas de la Agencia. (2012/C388).
19-12-12	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 11 de diciembre de 2012, por la que se confirman las emisiones medias específicas de CO2 y los objetivos de emisiones específicas aplicables a los fabricantes de turismos, en relación con el año natural 2011, en aplicación del Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2012/L338)

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
21-12-12	REGLAMENTO (UE) n.º 1229/2012 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2012, que modifica los anexos IV y XII 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). (2012/L353).
21-12-12	REGLAMENTO (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo relativos a las masas y dimensiones de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2012/L353).

3. Transporte marítimo e infraestructuras

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
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).
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).
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).
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).
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).
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).
30-03-12	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2011. Presupuesto rectificativo n.º 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).
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).
24-04-12	INFORME Especial n.º 4/2012 «¿Resulta una inversión eficaz la utilización de los Fondos Estructurales para cofinanciar las infraestructuras de transportes en puertos marítimos?». (2012/C121).
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) n.º 1692/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo – DO L 328 de 24-11-2006, p.1] (2012/C177).
20-06-12	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2012 – Presupuesto rectificativo n.º 1. (2012/C178).
25-09-12	AYUDA estatal – Malta – Ayuda estatal SA.33829 (2012/C) (ex 2012/NN) – Régimen del impuesto sobre el tonelaje y otras medidas estatales a favor de las compañías marítimas en Malta – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	de Funcionamiento de la Unión Europea. (2012/C289).
05-10-12	AYUDA estatal – Grecia – Ayuda estatal n.º SA.28876 (2012/C) (ex 2012/NN) – Terminal de contenedores del Puerto de El Pireo & Cosco Pacific Limited – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2012/C301).
05-10-12	AYUDAS estatales – Francia – Ayuda estatal n.º SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) – Líneas marítimas Marsella-Córcega explotadas por la SNCM y la CMN – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2012/C301).
17-10-12	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2010. (2012/L286).
17-10-12	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2010. (2012/L286).
17-10-12	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, 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 2010. (2012/L286).
25-10-12	DICTAMEN de la Comisión, de 24 de octubre de 2012, sobre las medidas provisionales adoptadas por el Gobierno de Alemania respecto a las luces para chalecos salvavidas del modelo AquaSpec AQ02 fabricado por AquaSpec Ltd en el Reino Unido. (2012/C324).
16-11-12	POSICIÓN (UE) n.º 10/2012 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n.º 1406/2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima. Adoptada por el Consejo el 4 de octubre de 2012. (2012/C352).
27-11-12	COMUNICACIÓN de la Comisión por la que se notifican a los Estados miembros determinadas deficiencias en el cumplimiento de los requisitos del Convenio STCW por el régimen filipino de formación y titulación de la gente de mar. (2012/C367).
27-11-12	DIRECTIVA 2012/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo. (2012/L327).
14-12-12	DIRECTIVA 2012/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se modifica la Directiva 2008/106/CE relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas. (2012/L343).
15-12-12	INFORME sobre las cuentas anuales de la Agencia Europea de Seguridad Marítima correspondientes al ejercicio 2011, acompañado de las respuestas de la Agencia. (2012/C388).

4. Transporte aéreo e infraestructuras

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
21-01-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 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).
21-01-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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).
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).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
03-02-12	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n.º 90/2012 de la Comisión, de 2 de febrero de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 736/2006 sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización. (2012/L31).
04-02-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 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).
11-02-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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 10 de 12 de enero de 2012. (2012/C38).
17-02-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 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).
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).
01-03-12	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n.º 173/2012 de la Comisión, de 29 de febrero de 2012, que modifica el Reglamento (UE) n.º 185/2010 en lo que atañe a la aclaración y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea. (2012/L59).
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).
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.º 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. (2012/C84).
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).
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.º 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).
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).
16-05-12	DECISIÓN n.º 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).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
25-05-12	AYUDA estatal – Alemania – Ayuda estatal n.º 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).
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).
12-06-12	REGLAMENTO (UE) n.º 494/2012 de la Comisión, de 11 de junio de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 593/2007 relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea. (2012/L151).
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.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad – Modificación de obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares en Noruega. (2012/C168).
14-06-12	ANUNCIO de información del Órgano de Vigilancia de la AELC basado en el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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).
14-06-12	COMUNICACIÓN de la Comisión sobre la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 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).
19-06-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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).
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).
19-06-12	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6490 – EADS/Israel Aerospace Industries/JV). (2012/C175).
20-06-12	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio presupuestario 2012 – Presupuesto rectificativo n.º 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 promover 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 equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [COM(2011) 828 final – 2011/0398 (COD)]. (2012/C181).
04-07-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad – Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2012/C196).
13-07-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad – Derogación de obligaciones de servicio público en materia de servicios aéreos regulares. (2012/C206).
14-07-12	INFORMACIÓN relativa a la fecha de entrada en vigor del Acuerdo celebrado entre la Unión Europea y Australia sobre el tratamiento y la transferencia de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por los transportistas aéreos al Servicio de Aduanas y de Protección de las Fronteras de Australia. p.1 (2012/L186).
14-07-12	DECISIÓN del Consejo, de 22 de septiembre de 2011, relativa a la firma, en nombre de la Unión, del Acuerdo entre la Unión Europea y Australia sobre el tratamiento y la transferencia de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por los transportistas aéreos al Servicio de Aduanas y de Protección de las Fronteras de Australia. p.2 (2012/L186).
14-07-12	DECISIÓN del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y Australia sobre el tratamiento y la transferencia de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por los transportistas aéreos al Servicio de Aduanas y de Protección de las Fronteras de Australia. p.3 (2012/L186).
14-07-12	ACUERDO entre la Unión Europea y Australia sobre el tratamiento y la transferencia de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por los transportistas aéreos al Servicio de Aduanas y de Protección de las Fronteras de Australia. p.4 (2012/L186).
19-07-12	AYUDA estatal – Alemania – Ayuda estatal SA.26190 (2012/C) (ex 2011/NN) – Aeropuerto de Saarbrücken – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2012/C213).
21-07-12	AYUDA estatal – Alemania – Ayuda estatal n.º SA.32833 – C/2011 (ex NN/2011) – Presunta ayuda al aeropuerto de Frankfurt-Hahn – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE. (2012/C216).
26-07-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) no1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad – Derogación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2012/C222).
02-08-12	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III). (2012/C231).
03-08-12	AYUDA estatal – Austria – Ayuda estatal n.º SA.24221-2011/C (ex CP 281/2007) – Aeropuerto de Klagenfurt – Utilización del aeropuerto por Ryanair y otras compañías aéreas – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2012/C233).
04-08-12	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n.º 711/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, que modifica el Reglamento (UE) n.º 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea, en lo referente a los métodos utilizados para la inspección de personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados por esas personas. (2012/L209).
10-08-12	AYUDAS estatales – Francia – Ayuda estatal SA.33961 2012/C – Aeropuerto de Nimes – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. P.11 (2012/C241).
10-08-12	AYUDA estatal – Alemania – Ayuda estatal n.º SA.27585 y SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 y CP 162/2010) Presunta ayuda estatal al aeropuerto de Lübeck, a Infratil y a las compañías aéreas que utilizan el aeropuerto (Ryanair, Wizz Air y otras) – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE. P. 56 (2012/C241).
11-08-12	DECISIÓN del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la firma, en nombre de la

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	Unión, del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Unión Europea sobre la utilización y la transferencia de los registros de nombres de los pasajeros al Departamento de Seguridad del Territorio Nacional de los Estados Unidos. P.1. (2012/L215).
11-08-12	DECISIÓN del Consejo, de 26 de abril de 2012, relativa a la celebración del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Unión Europea sobre la utilización y la transferencia de los registros de nombres de los pasajeros al Departamento de Seguridad del Territorio Nacional de los Estados Unidos. P.4. (2012/L215).
11-08-12	ACUERDO entre los Estados Unidos de América y la Unión Europea sobre la utilización y la transferencia de los registros de nombres de los pasajeros al Departamento de Seguridad del Territorio Nacional de los Estados Unidos. P.5. (2012/L215).
17-08-12	AYUDA estatal – Bélgica – Ayuda estatal SA.14093 (C 76/2002) – Ventajas otorgadas por la Región Valona a Brussels South Charleroi Airport y a la compañía aérea Ryanair – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2012/C248).
23-08-12	AYUDAS estatales – Francia – Ayuda estatal SA.33962 (2012/C ex 2012/NN) – Aeropuerto de Carcasona – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2012/C254).
24-08-12	DECISIÓN EUAVSEC-Sudán del Sur/1/2012 del Comité Político y de Seguridad, de 10 de agosto de 2012, relativa al nombramiento del Jefe de Misión de la Unión Europea en materia de seguridad de la aviación en Sudán del Sur (EUAVSEC-Sudán del Sur). (2012/L229).
31-08-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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 en el marco de obligaciones de servicio público. P.6. (2012C263).
31-08-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad – Modificación de obligaciones de servicio público en servicios aéreos regulares. P.7. (2012C263).
05-09-12	AYUDA estatal – Alemania – Ayuda estatal SA.29404 – C/2011 (ex NN/2011 y ex SA.32091) – Alemania – Aeropuerto de Dortmund – NEO – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE. (2012/C268).
14-09-12	AYUDA estatal – Alemania – Ayuda estatal SA 19880 (2012/C) (ex NN40/2007) y SA 32576 (2012/C) (ex 2011/NN) Flughafen Niederrhein / Weeze y Flughafen Niederrhein GmbH – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE. P.1 (2012/C279).
14-09-12	AYUDAS estatales – Francia – Ayuda estatal SA.33960 (2012/C) (ex 2012/NN) Aeropuerto de Beauvais – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. P.23 (2012/C279).
18-09-12	AYUDA estatal – Alemania – Ayuda estatal SA.29404 – C/2011 (ex NN/2011 y ex SA.32091) – Alemania – Aeropuerto de Dortmund – NEO – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE. (2012/C282).
25-09-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad – Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. P.6 (2012/C288).
25-09-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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. P.7 (2012/C288).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
27-09-12	INVITACIÓN a presentar observaciones en aplicación del artículo 1, apartado 2, de la Parte I del Protocolo 3 del Acuerdo entre los Estados de la AELC por el que se instituyen un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia sobre ayudas estatales en relación con la creación de un fondo para vuelos chárter en Noruega. (2012/C291).
29-09-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad – Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. P.4 (2012/C294).
29-09-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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.P.5 (2012/C294).
29-09-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad – Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. P.6 (2012/CL294).
29-09-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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. P.7 (2012/C294).
02-10-12	DECISIÓN del Consejo, de 24 de septiembre de 2012, relativa a la posición que ha de adoptar la Unión, en el seno del Comité Mixto UE-OCI, respecto a la Decisión de un anexo sobre seguridad física de la aviación para el Memorando de Cooperación entre la Unión Europea y la Organización de Aviación Civil Internacional sobre un marco para el mejoramiento de la cooperación. (2012/L266).
04-10-12	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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. (2012/C298).
11-10-12	ANUNCIO de información del Órgano de Vigilancia de la AELC basado en el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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 Finnmark y North-Troms. (2012/C307).
11-10-12	ANUNCIO de información del Órgano de Vigilancia de la AELC basado en el artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 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 por lo que se refiere a los servicios aéreos regulares en Finnmark y North-Troms. (2012/C307).
13-10-12	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010. (2012/L281).
17-10-12	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2010. (2012/L286).
17-10-12	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2010. (2012/L286).
17-10-12	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, sobre el cierre de las cuentas de la Empresa Común Clean Sky para el ejercicio 2010. (2012/L286).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
17-10-12	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, sobre el cierre de las cuentas de la Empresa Común SESAR para el ejercicio 2010. (2012/L286).
17-10-12	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Empresa Común Clean Sky para el ejercicio 2010. (2012/L286).
17-10-12	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Empresa Común SESAR para el ejercicio 2010. (2012/L286).
17-10-12	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, 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 Aérea para el ejercicio 2010. (2012/L286).
17-10-12	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, 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 «Clean Sky» para el ejercicio 2010. (2012/L286).
17-10-12	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 10 de mayo de 2012, 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 2010. (2012/L286).
19-10-12	DECISIÓN de la Comisión, de 21 de marzo de 2012, sobre la Ayuda estatal SA.29864 (C 6/10) (ex NN 1/10) aplicada por la República Checa a Ceské aerolinie, a.s. (CSA – Czech Airlines a.s. – posibles elementos de Ayuda de Estado de un préstamo concedido por Osinek a.s.) [notificada con el número C(2012) 1664]. (2012/L289).
20-10-12	ACUERDO sobre una zona de aviación común entre la Unión Europea y sus Estados miembros y la República de Moldavia. (2012/L292).
20-10-12	DECISIÓN del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros, reunidos en el seno del Consejo, de 7 de junio de 2012, relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y la aplicación provisional del Acuerdo sobre una zona de aviación común entre la Unión Europea y sus Estados miembros y la República de Moldavia. (2012/L292).
25-10-12	REGLAMENTO (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2012/L296).
30-10-12	COMUNICACIÓN de la Comisión sobre la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 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). (2012/C332).
30-10-12	DECISIÓN de la Comisión, de 27 de junio de 2012, relativa a la ayuda estatal n.º SA.33015 (2012/C) que Malta prevé ejecutar en favor de Air Malta plc. [notificada con el número C(2012) 4198]. (2012/L301).
09-11-12	PROCEDIMIENTO nacional español de asignación de derechos de tráfico aéreo limitados. (2012/C341).
17-11-12	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n.º 1079/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, por el que se establecen requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo. (2012/L320).
22-11-12	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n.º 1082/2012 de la Comisión, de 9 de noviembre de 2012, que modifica el Reglamento (UE) n.º 185/2010 en lo que se refiere a la validación de seguridad aérea de la UE. (2012/L324).
05-12-12	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n.º 1146/2012 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2012, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2012/L333).
06-12-12	CORRECCIÓN de errores de la Decisión 2011/181/UE del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros reunidos en el seno del Consejo, de 15 de

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	octubre de 2010, relativa a la firma y aplicación provisional del Acuerdo Euromediterráneo de Aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Reino Hachemí de Jordania, por otra (DO L 79 de 25.3.2011). (2012/L334).
06-12-12	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 aplicación provisional del Acuerdo Euromediterráneo de Aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Reino Hachemí de Jordania, por otra. (2012/L334).
06-12-12	ACUERDO Euromediterráneo de Aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Reino Hachemí de Jordania, por otra. (2012/L334).
11-12-12	ACUERDOS internacionales sobre aviación con arreglo al Tratado de Lisboa. RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 7 de junio de 2011, sobre acuerdos internacionales sobre aviación con arreglo al Tratado de Lisboa (2010/2207(INI)). (2012/C380E).
15-12-12	INFORME sobre las cuentas anuales de la Agencia Europea de Seguridad Aérea correspondientes al ejercicio 2011, acompañado de las respuestas de la Agencia. (2012/C388).
21-12-12	COMUNICACIÓN de la Comisión publicada de conformidad con el artículo 27, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo, sobre el Asunto COMP/39.595 Continental/United/Lufthansa/Air Canada [notificada con el número C(2012) 9787]. (2012/C396).
22-12-12	DECISIÓN n.º 2/2012 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 30 de noviembre de 2012, por la que se sustituye el anexo del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo. (2012/L356).

5. Transporte por cable e infraestructuras

20-03-12	DECISIÓN n.º 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).

2.4. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2013 (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

22-01-13 DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 18 de enero de 2013, por la que se exclyue la prospeción de petróleo y gas en Chipre 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(2013)60]. (2013/L189).

20-02-13 DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 18 de febrero de 2013, sobre la supervisión, los controles fitosanitarios y las medidas que deben tomarse en relación con el material de embalaje de madera utilizado en el transporte de mercancías especificadas originarias de China [notificada con el número C(2013) 789* (2013/L47).

05-03-13 NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.6723 — Ferrovial/Qatar Holding/CDPQ/Baker Street/BAA). (2013/C64).

05-03-13 NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6701 — Ferrovial/Enterprise) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado (2013/C64).

08-03-12 APROBACIÓN definitiva del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2013. (2013/L66).

31-05-13 NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.6818 — Deutsche Banh/Veolia Transport Europe). (2013/C153).

08-06-13 DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 6 de junio de 2013, que modifica el anexo de la Decisión de Ejecución 2012/117/UE, por la que se establece una lista de etapas de decisión determinantes para la evaluación de la ejecución del programa Galileo por lo que respecta a los centros y estaciones terrestres que deben crearse en el marco de las fases de desarrollo y despliegue del programa. (2013/L156).

2. Transporte terrestre e infraestructuras

22-01-13 DECISIÓN de la Comisión, de 18 de diciembre de 2012, sobre las equivalencias entre categorías de permisos de conducción [notificada con el número C(2012) 9358]. (2013/L19).

24-01-13 DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 199/2012, de 26 de octubre de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2013/L21).

24-01-13 DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 204/2012, de 26 de octubre de 2012, por la que se modifica el Protocolo 10 sobre la simplificación de los controles y formalidades respecto al transporte de mercancías del Acuerdo EEE. (2013/L21).

24-01-13 REGLAMENTO (UE) n.º 55/2013 del Consejo, de 17 de diciembre de 2012, sobre la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 1214/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro. (2013/L21).

29-01-13 RESUMEN del Dictamen del Supervisor Europeo de Protección de Datos sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se simplifica el traslado dentro del mercado único de vehículos de motor matriculados en otro Estado miembro. (2013/C27).

31-01-13 PUBLICACIÓN de la notificación efectuada por la Diputación Provincial de Nord-Trøndelag de una adjudicación directa con arreglo al artículo 7, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70. (2013/C29).

09-02-13 REGLAMENTO Delegado (UE) n.º 114/2013 de la Comisión, de 6 de noviembre de 2012, por el que se completa el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	Consejo en lo relativo a las normas aplicables a las solicitudes de excepción respecto a los objetivos de emisiones específicas de CO2 para los vehículos comerciales ligeros nuevos. (2013/L38).
16-02-13	AYUDA estatal – Eslovaquia – Ayuda estatal SA.34369 (13/C) (ex 12/N) – Construcción y explotación de terminales públicas de transporte intermodal – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2013/C45).
20-02-13	REGLAMENTO (UE) n.º 143/2013 de la Comisión, de 19 de febrero de 2013, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión en lo que respecta a la determinación de las emisiones de CO_2 de los vehículos presentados a homologación de tipo multifásica. (2013/L47).
22-02-13	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2012 – Presupuesto rectificativo n.º 1. (2013/C52).
22-02-13	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2012 – Presupuesto rectificativo n.º 2. (2013/C52).
27-02-13	REGLAMENTO (UE) n.º 171/2013 de la Comisión, de 26 de febrero de 2013, por el que se modifican los anexos I y IX y se sustituye el anexo VIII 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), y se modifican los anexos I y XII del Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. (2013/L55).
28-02-13	PUBLICACIÓN de la notificación del Condado de Aust-Agder de un procedimiento de licitación con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo. (2013/C58).
08-03-13	REGLAMENTO (UE) n.º 195/2013 de la Comisión, de 7 de marzo de 2013, por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión en lo relativo a las tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO2 de turismos y vehículos comerciales ligeros. (2013/L65).
14-03-13	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, relativa a la aprobación del uso de diodos emisores de luz en determinadas funciones de iluminación de un vehículo de categoría M1 como tecnología innovadora para la reducción de las emisiones de CO2 de los turismos de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2013/L70).
21-03-13	MODIFICACIÓN de las convocatorias de propuestas de 2012 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, por la que se amplía la base jurídica para incluir el programa plurianual de trabajo 2013 [Decisión C(2013) 1675 de la Comisión] (DO C 368 de 28.11.2012). (2013/C82).
21-03-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 223/2012, de 7 de diciembre de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L81).
21-03-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 224/2012, de 7 de diciembre de 2012, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L81).
23-03-13	REGLAMENTO (UE) n.º 280/2013 de la Comisión, de 22 de marzo de 2013, que modifica el Reglamento (CE) n.º 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. (2013/L84).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
27-03-13	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2013. (2013/C91).
27-03-13	REGLAMENTO n.º 62 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) – Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de motor dotados de manillar con respecto a la protección contra su utilización no autorizada. (2013/L89).
27-03-13	ESTADO de ingresos y gastos de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2013. (2013/C91).
12-04-13	REGLAMENTO (UE) n.º 321/2013 de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante – vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2006/861/CE. (2013/L104).
01-05-13	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n.º 396/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1014/2010 en relación con ciertos requisitos sobre el seguimiento de las emisiones de CO2 de los turismos nuevos. (2013/L120).
01-05-13	REGLAMENTO (UE) n.º 397/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en relación con el seguimiento de las emisiones de CO2 de los turismos nuevos. (2013/L120).
15-05-13	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 6 de mayo de 2013, 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(2013) 2505]. (2013/L130).
22-05-13	DIRECTIVA 2013/28/UE de la Comisión, de 17 de mayo de 2013, 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. (2013/L135).
22-05-13	CORRECCIÓN de errores del Reglamento (CE) n.º 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). (2013/L135).
30-05-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 20/2013, de 1 de febrero de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L144).
30-05-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 21/2013, de 1 de febrero de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L144).
30-05-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 22/2013, de 1 de febrero de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L144).
30-05-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n.º 23/2013, de 1 de febrero de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L144).
07-06-13	DECISIÓN n.º 1/2013 del Comité Mixto UE-Suiza, de 6 de junio de 2013, por la que se modifican los anexos I y II del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza, relativo a la facilitación de los controles y formalidades en el transporte de mercancías y a las medidas en materia de seguridad. (2013/L175).
18-06-13	REGLAMENTO n.º 49 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE): Disposiciones uniformes relativas a las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión y motores de encendido por chispa destinados a la propulsión de vehículos. (2013/L166).
18-06-13	REGLAMENTO n.º 53 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) – Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría L3 en lo que respecta a la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa. (2013/L166).
18-06-13	REGLAMENTO n.º 74 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) – Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría L1 por lo que respecta a la instalación de dispositivos de alum-

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia

brado y señalización luminosa. (2013/L166).

27-06-13 PUBLICACIÓN de la notificación efectuada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Noruega de la adjudicación directa de un contrato de servicio público de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo. (2013/C182).

28-06-13 DECISIÓN del Consejo, de 10 de junio de 2013, relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Protocolo sobre la aplicación del Convenio de los Alpes de 1991 en el ámbito de los transportes (Protocolo de transportes). (2013/L177).

29-06-13 DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 27 de junio de 2013, relativa a la aprobación del alternador de alta eficiencia de Valeo (Valeo Efficient Generation Alternator) como tecnología innovadora para la reducción de las emisiones de CO2 de los turismos de conformidad con el Reglamento (CE) no 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2013/C179).

3. Transporte marítimo e infraestructuras

01-01-13 CORRECCIÓN de errores de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009). (2013/L32).

10-01-13 DIRECTIVA 2012/48/UE de la Comisión, de 10 de diciembre de 2012, que modifica los anexos de la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. (2013/L6).

10-01-13 DIRECTIVA 2012/49/UE de la Comisión, de 10 de diciembre 2012, que modifica el anexo II de la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. (2013/L6).

19-01-13 CONVOCATORIA de propuestas conforme al programa de trabajo anual de la Política Marítima Integrada para 2012 [Decisión de Ejecución C(2012) 1447 de la Comisión]. (2013/C16).

30-01-13 CORRECCIÓN de errores de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 163 de 25.6.2009). (2013/L28).

09-02-13 REGLAMENTO (UE) n.º 100/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, que modifica el Reglamento (CE) n.º 1406/2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima. (2013/L39).

13-03-13 COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 1994, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo (1) (Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la legislación sobre armonización de la Unión). (2013/C74).

26-03-13 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) n.º 1692/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo – DO L 328 de 24.11.2006, p. 1]. (2013/C88).

27-03-13 ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2012 – Presupuesto rectificativo n.º 3. (2013/C91).

27-03-13 ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia de Seguridad Marítima para el ejercicio 2013. (2013/C91).

07-06-13 DECISIÓN del Consejo, de 13 de mayo de 2013, sobre la posición que debe tomar en nombre de la Unión Europea en el 65º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino en lo que respecta a las modificaciones al Régimen de evaluación del estado de los buques, y en el 92 período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima en lo que respecta a las modificaciones al Código Internacional de Gestión de la Seguridad, así como

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	a las modificaciones al capítulo III del Convenio SOLAS y a los Códigos de naves de gran velocidad de 1994 y 2000 relativos a la entrada en espacios cerrados y ejercicios de rescate. (2013/L155).
07-06-13	DECISIÓN del Consejo, de 13 de mayo de 2013, relativa a la posición que debe tomarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional (OMI) en relación con la adopción de determinados códigos y las enmiendas correspondientes de determinados convenios y protocolos. (2013/L155).
28-06-13	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2013 – Presupuesto rectificativo n.º 1. (2013/C185).
28-06-13	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2013 – Presupuesto rectificativo n.º 2. (2013/C185)
	4. Transporte áereo e infraestructuras
09-01-13	REGLAMENTO (UE) n.º 6/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE. (2013/L4).
09-01-13	REGLAMENTO (UE) n.º 7/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013, que modifica el Reglamento (UE) n.º 748/2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción. (2013/L4).
10-01-13	INFORME sobre las cuentas anuales de la Empresa Común Clean Sky correspondientes al ejercicio 2011, acompañado de las respuestas de la Empresa Común. (2013/C6).
10-01-13	INFORME sobre las cuentas anuales de la Empresa Común SESAR correspondientes al ejercicio 2011, acompañado de las respuestas de la Empresa Común. (2013/C6).
19-01-13	ACUERDO entre la Unión Europea y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea por el que se establece un marco general para el refuerzo de la cooperación. (2013/L16).
19-01-13	DECISIÓN del Consejo, de 29 de octubre de 2012, relativa a la firma, en nombre de la Unión, y la aplicación provisional del Acuerdo por el que se establece un marco general para el refuerzo de la cooperación entre la Unión Europea y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea. (2013/L6).
29-01-13	CORRECCIÓN de errores de la Decisión 2011/638/UE 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 (DO L 252 de 28.9.2011). (2013/L27).
08-03-13	AYUDA estatal – Letonia – Ayuda estatal SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) – Supuesta ayuda a airBaltic – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2013/C69).
08-03-13	AYUDA estatal – Eslovenia – Ayuda estatal SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) – Supuesta ayuda a Adria Airways – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (2013/C69).
09-03-13	PROCEDIMIENTO nacional de asignación de derechos de tráfico aéreo limitados en Portugal. (2013/C70).
22-03-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 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. (2013/C83).
22-03-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17 del Reglamento (CE) n.º

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. (2013/C83).
23-03-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad – Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C85).
23-03-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad – Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C85).
23-03-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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. (2013/C85).
03-04-13	DECISIÓN de la Comisión, de 19 de septiembre de 2012, relativa a la ayuda estatal SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) ejecutada por la República Checa a favor de České aerolinie, a.s. (ČSA – Czech Airlines – Plan de reestructuración) [notificada con el número C(2012) 6352]. (2013/L92).
03-04-13	DECISIÓN de la Comisión, de 9 de enero de 2012, relativa a la ayuda estatal SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) concedida por Hungría a Malév Hungarian Airlines Zrt. [notificada con el número C(2011) 9316]. (2013/L92).
05-04-13	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.º 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. (2013/C98).
10-04-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad – Derogación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares (2013/C104).
10-04-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 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. (2013/C104).
27-04-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad – Derogación de obligaciones de servicio público en materia de servicios aéreos regulares. (2013/C122).
27-04-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 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. (2013/C122).
27-04-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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. (2013/C122).
30-04-13	DECISIÓN de la Comisión, de 25 de julio de 2012, relativa a la ayuda estatal SA.29064 (11/C, ex 11/NN) – Diferenciación en las tarifas del impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros aplicada por Irlanda [notificada con el número C(2012) 5037]. 2013/C122).
04-05-13	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n.º 409/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, relativo a la definición de proyectos comunes, el establecimiento de un mecanismo de gobernanza y la identificación de los incentivos de apoyo

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	a la ejecución del Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo. (2013/L123).
09-05-13	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6862 – Vinci/ Aeroportos de Portugal). . (2013/C132).
09-05-13	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n.º 390/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red. (2013/L128).
09-05-13	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n.º 391/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea. (2013/L128).
09-05-13	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n.º 428/2013 de la Comisión, de 8 de mayo de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1033/2006 en lo que atañe a las disposiciones de la OACI mencionadas en el artículo 3, apartado 1, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 929/2010. (2013/L127).
18-05-13	COMUNICACIÓN de la Comisión sobre la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Publicación de títulos y referencias de especificaciones comunitarias según lo previsto en el Reglamento). (2013/C140).
23-05-13	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6828 – Delta Air Lines/Virgin Group/Virgin Atlantic Limited). (2013/C143).
30-05-13	AYUDA estatal – Chipre – Ayuda estatal SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN) – Ayuda de salvamento para Cyprus Airways (Public) Ltd – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2013/C152).
30-05-13	AYUDA estatal – Italia – Ayuda estatal SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Compensación a los aeropuertos de Cerdeña por obligaciones de servicio público (servicios de interés económico general) – Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. . (2013/C152).
22-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad – Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C177).
22-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad – Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C177).
22-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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. (2013/C177).
22-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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. (2013/C177).
25-06-13	DECISIÓN del Comité Mixto UE-OACI, de 18 de marzo de 2013, en relación con la adopción de un anexo sobre seguridad física de la aviación para el Memorando de Cooperación entre la Unión Europea y la Organización de Aviación Civil Internacional sobre un marco para el mejoramiento de la cooperación. (2013/L172).
26-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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. (2013/C180).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
26-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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. (2013/C180).
26-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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. (2013/C182).
26-06-13	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6607 – US Airways/American Airlines). (2013/C180).
27-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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. (2013/C182 p.7).
27-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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. (2013/C182 p.8).
28-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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. (2013/C183 p.18).
28-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 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. (2013/C183 p.19).
28-06-13	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio presupuestario 2013 – Presupuesto rectificativo n.º 1. (2013/C185).
29-06-13	NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.6862 – Vinci/Aeroportos de Portugal). (2013/C187).
29-06-13	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n.º 628/2013 de la Comisión, de 28 de junio de 2013, sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización y la supervisión de la aplicación del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 736/2006 de la Comisión. (2013/L179).