los transportes y las infraestructuras

informe anual 2013

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 2013**
Autor: Secretaría General Técnica; Centro de Publicaciones, Ministerio de Fomento
Año de edición: diciembre 2014

Edición digital:
1ª edición electrónica: diciembre 2014
Formato: Pdf
Tamaño: 4 MB

NIPO: 161-14-161-3

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.

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
CENTRO DE PUBLICACIONES

Prólogo

El Informe Anual sobre los Transportes y las Infraestructuras —2013—, 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 2013 y durante el primer semestre del año 2014.

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

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

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

Es necesario hacer presente el agradecimiento a todos aquellos que han contribuido o participado en la realización de este trabajo y han hecho posible ofrecer esta nueva edición del Informe Anual sobre «Los Transportes y las Infraestructuras 2013».

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 2013 15
1.2. Transporte e infraestructuras de carretera 29
1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias 64
1.4. Transporte e infraestructuras marítimas 88
1.5. Transporte e infraestructuras aéreas 105
1.6. Seguridad en los transportes 125

2. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL 141

2.1. El transporte y sus infraestructuras 141
2.2. El transporte marítimo 169
2.3. El transporte aéreo 176
2.4. Actividades de la Unión Europea (UE) 186
2.5. Actividades de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) 204

2ª Parte. EL MARCO LEGISLATIVO

1. EL MARCO LEGISLATIVO DEL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL AÑO 2013 Y PRIMER SEMESTRE DE 2014 235

1.1. Normativa estatal 236
1.2. Normativa de la Unión Europea 239

2. ANEXOS LEGISLATIVOS 247

2.1. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2013 247
2.2. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Primer semestre de 2014 272
2.3. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2013 281
2.4. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Primer semestre de 2014 299

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 2013 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 modos 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 36
1.2.2. Longitud de carreteras de gran capacidad 36
1.2.3. Inversiones realizadas en carreteras 37
1.2.4. Inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento 37
1.2.5. Resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas 38
1.2.6. Parque de vehículos de carretera 38
1.2.7. Vehículos de carretera matriculados 39
1.2.8. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera 39
1.2.9. Estructura empresarial del transporte público discrecional de viajeros con vehículos de nueve o menos plazas (taxis) (tarjeta VT) 39
1.2.10. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio público, según tipo de vehículo y radio de acción 40
1.2.11. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio privado, según tipo de vehículo y radio de acción 41
1.2.12. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Empresas con vehículos pesados 41
1.2.13. Tráfico en la red interurbana de carreteras, según titularidad 42
1.2.14. Tráfico en el conjunto de las redes de carreteras por tipo de vía 42
1.2.14Bis. Tráfico intensidad media diaria (IMD) en el conjunto de redes de carretera por tipo de vía 42
1.2.15. Tráfico. Longitud total recorrida en la red de carreteras por titularidad y provincias 43
1.2.15.1. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Longitud total recorrida por provincia por tipo de vehículo. Vehículos totales 44
1.2.15.2. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Crecimiento por tipo de vehículo y CCAA. Vehículos totales 45
1.2.15.3. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Longitud total recorrida por corredores por tipo de vehículo. Vehículos totales 46
1.2.15.4. Crecimiento del tráfico en la RCE por corredores 47
1.2.16. Trafico en la red de carreteras del Estado según clase de vehículo 49
1.2.16.1. Tráfico en la red a cargo del Estado por tipo de carretera 49
1.2.16.2. Tráfico (IMD) en la red de carreteras del Estado por tipo de vía 50
1.2.17. Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en el conjunto de las redes de carreteras 50

1.2.17.1. Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en la red de carreteras del Estado 50
1.2.18. Transporte interior de mercancías según tipo de servicio. Vehículos pesados. Operaciones interurbanas 50
1.2.19.1. Distribución de velocidades por tipo de vía y ámbito en la red de carreteras del Estado 51
1.2.19.2. Distribución mensual de velocidades en autopistas libres y autovías 52
1.2.19.2Bis. Distribución mensual de velocidades en carreteras convencionales y doble calzada 53
1.2.19.3. Evolución 2002-2013 en la distribución de velocidades de vehículos ligeros y la mortalidad en la red de carreteras del Estado. Autovías 54
1.2.19.4. Evolución 2002-2013 en la distribución de velocidades de vehículos ligeros y la mortalidad en la red de carreteras del Estado. Carreteras convencionales y doble calzada 54
1.2.19.5. Evolución de víctimas mortales en accidentes de tráfico a cargo del Estado según tipo de vía 55
1.2.19.6. Evolución de accidentes con víctimas en la red a cargo del Estado según tipo de vía 55
1.2.20. Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado 56
1.2.21. Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado 57
1.2.22. Relación de autorizaciones bilaterales internacionales expedidas a los transportistas españoles 58
1.2.23. Número de autorizaciones (comunitarias y CEMT) para el transporte internacional de mercancías 59
1.2.24. Transporte internacional de viajeros realizado por transportistas españoles en la UE 59

1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias 64

1.3.1. Evolución de las características de explotación de las redes ferroviarias 72
1.3.2. Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril 72
1.3.3. Longitud de la red, según características de las líneas 72
1.3.4. RENFE. Parque de material motor y remolcado 73
1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías 73
1.3.6. RENFE. Transporte de mercancías en régimen de cargas 74
1.3.7. RENFE. Evolución de los tráficos, recorridos y ocupaciones 74
1.3.8. RENFE. Carga bruta remolcada 75
1.3.9. RENFE. Consumos energía de tracción RFIG 75
1.3.10. RENFE. Disponibilidad del material motor y remolcado 75
1.3.11. RENFE y ADIF. Efectivos de personal y su productividad 75
1.3.12. RENFE Operadora. Inversiones realizadas 75
1.3.12Bis. ADIF. Inversiones realizadas 76
1.3.13. RENFE Operadora. Resultados económicos 76
1.3.14. ADIF. Resultados económicos 77
1.3.15. RENFE Operadora. Resultados del ejercicio 2013 por áreas de actividad 78
1.3.16. RENFE. Compensaciones, ayudas y otras intervenciones financieras asignadas por el Estado 79
1.3.16A. RENFE. Contrato-Programa. Aportaciones del Estado 79
1.3.17. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Longitud total de las líneas 79
1.3.18. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Parque de material motor y remolcado 80
1.3.19. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Personal empleado 80
1.3.20. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Consumos energéticos de tracción 80
1.3.21. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles 80
1.3.22. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Evolución del tráfico 81
1.3.23. Red Ancho Métrico (FEVE). Cuenta de resultados 82
1.3.24. Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña. Cuenta de resultados 82
1.3.25. Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia. Cuenta de resultados 82
1.3.26. Ferrocarriles del Gobierno Vasco. Cuenta de resultados 83
1.3.27. Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears. Cuenta de resultados 83

1.4. Transporte e infraestructuras marítimas 88

1.4.1. Evolución de los principales parámetros técnicos de los puertos 91
1.4.2. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo 91
1.4.3. Estructura de los ingresos y gastos de explotación de los puertos españoles 91
1.4.4. Evolución de la flota de transporte abanderada en España 92
1.4.5. Flota de transporte española. Registro especial de las Islas Canarias 93

1.4.6. Número de buques de la flota de transporte abanderada en España distribuidos según tamaño de GT 94
1.4.7. Bajas en la flota abanderada en España 94
1.4.8. Distribución por edades de la flota de transporte abanderada en España 95
1.4.9. Distribución de la flota según el número de buques por naviera 95
1.4.10. Evolución de la construcción naval española 96
1.4.11. Tráfico portuario 96
1.4.12. Tráfico portuario de buques, pasajeros y mercancías 97
1.4.13. Tráfico exterior según presentación de la mercancía 98
1.4.14. Tráfico de cabotaje según presentación de la mercancía 99
1.4.15. Número de contenedores de 20 pies y mayores movidos y toneladas transportadas en los puertos españoles 99
1.4.16. Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores 100
1.4.17. Mercancía general transportada en contenedores de 20 pies y mayores 100
1.4.18. Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH, S.A.). Evolución de la actividad de la flota de buques-tanque 101

1.5. Transporte e infraestructuras aéreas 105

1.5.1. Inversiones en infraestructuras aeronáuticas según criterio de pago 111
1.5.2. AENA. Resumen de resultados 111
1.5.3. Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles 112
1.5.4. Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles 112
1.5.5. Distribución del tráfico anual de pasajeros en los aeropuertos civiles 113
1.5.6. Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles de mayor tráfico 114
1.5.7. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles 114
1.5.8. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles 115
1.5.9. Indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles 115
1.5.10. Evolución de la flota aérea regular del Grupo IBERIA 115
1.5.11. Flota de diversas compañías aéreas 116
1.5.12. Datos de oferta y demanda de IBERIA 116
1.5.13. Distribución del mercado internacional de transporte aéreo regular hacia y desde España 117
1.5.14. Distribución del mercado europeo de transporte aéreo no regular hacia y desde España 117
1.5.15. Ingresos medios por mercado de IBERIA 117
1.5.16.A. Indicadores de actividad de IBERIA 118
1.5.16.B. Indicadores de actividad de diversas empresas de transporte aéreo 118
1.5.17. Estructura y cuantía de costes de IBERIA 119
1.5.18. Cuenta de resultados de IBERIA 119
1.5.19. Evolución de las tarifas aéreas regulares 119
1.5.20. Indicadores de actividad de Vueling 120
1.5.21. Cuenta de resultados de Vueling 120
1.5.22. Indicadores de actividad de Iberia Expréss 120
1.5.23. Cuenta de resultados de Iberia Expréss 120

1.6. Seguridad en los transportes 125

1.6.1. Accidentes con víctimas en el transporte por carretera 132
1.6.2. Tipos de accidentes y su distribución por vías 132
1.6.3. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera 133
1.6.4. Accidentes de circulación en el transporte ferroviario 133
1.6.5. La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario 133
1.6.6. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte ferroviario 134
1.6.7. Resumen de accidentes marítimos 134
1.6.8. Número de buques averiados (a la deriva). Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo 134
1.6.9. Número de buques accidentados. Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo 135
1.6.10. Accidentes con víctimas mortales en el transporte aéreo 136
1.6.11. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves cuyo MTOW sea de 5.701 kg o más 136
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 137
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 137
1.6.14. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves privadas y deportivas cuyo MTOW sea inferior a 5.701 kg 138

2. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL 141

2.1. El transporte y sus infraestructuras 141

2.1.1.A. Transporte de mercancías 156
2.1.1.B. Transporte de mercancías 157
2.1.2.A. Transporte de viajeros 158
2.1.2.B. Transporte de viajeros 159
2.1.3. Accidentes de carretera 160

2.2. El transporte marítimo 169

2.2.1. Tráfico marítimo mundial 171
2.2.2. Flota mercante mundial 171
2.2.3. Evolución de la flota mundial 172
2.2.4. Distribución de la flota mercante por clase de buque y grupos de países 172
2.2.5. Participación en la flota de contenedores mundial 172
2.2.6. Evolución de algunas de las principales flotas mundiales 173
2.2.7. Flota mercante. Análisis de los registros de la Unión Europea 173
2.2.8. Evolución anual de los buques amarrados 174
2.2.9. Evolución de la cartera mundial de pedidos 174

2.3. El transporte aéreo 176

2.3.1. Total mundial del tráfico de pago internacional e interior 178
2.3.2. Tráfico mundial de pago internacional 178
2.3.3. Tendencias de los coeficientes de carga en los servicios regulares (internacionales e interiores) 179
2.3.4. Distribución regional del tráfico regular 179
2.3.5. Carga y pasaje transportado por los servicios regulares 180
2.3.6. Mercancías transportadas por los servicios regulares 181
2.3.7. Tráfico mundial internacional no regular estimado de pasajeros de pago 181
2.3.8. Tráfico en los principales aeropuertos del mundo 182
2.3.9. Resultados de explotación y netos 183
2.3.10. Flota de transporte comercial de los Estados miembros de la OACI 183
2.3.11. Seguridad de la aviación 184

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 2013 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 2013 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 60
1.2.2. Red de vías de gran capacidad 61
1.2.3. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones 62
1.2.4. Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad 62
1.2.5. Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles 62
1.2.6. Evolución de las matriculaciones de vehículos de carretera 63
1.2.7. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera 63
1.2.8. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera 63

1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias 64

1.3.1. Red de ferrocarriles 84
1.3.2. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías 85
1.3.3. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren 85
1.3.4. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por conceptos 85
1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías 85
1.3.6. RENFE. Evolución de datos económicos 86
1.3.7. ADIF. Evolución de datos económicos 86
1.3.8. Ancho Métrico (FEVE). Tráfico de viajeros y mercancías 86
1.3.9. Inversiones ferroviarias 87
1.3.10. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Distribución del tráfico de viajeros 87

1.4. Transporte e infraestructuras marítimas 88

1.4.1. Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior) 102
1.4.2. Flota de transporte abanderada en España 103
1.4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo 103
1.4.4. Ingresos y gastos en los puertos españoles 103
1.4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera 104
1.4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas, según buques/naviera 104
1.4.7. Distribución del tráfico portuario según presentación de la mercancía 104

1.5. Transporte e infraestructuras aéreas 105

1.5.1. Tráfico de los aeropuertos españoles 121
1.5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles 122
1.5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles 122
1.5.4. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles 122
1.5.5. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles 123
1.5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros 123

1.5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos 123
1.5.8. Parámetros de las compañías aéreas 124

1.6. Seguridad en los transportes 125

1.6.1. Transporte por carretera. Accidentes con víctimas 139
1.6.2. Transporte por ferrocarril. Accidentes de circulación 139
1.6.3. Número de accidentes marítimos 139
1.6.4. Transporte aéreo. Accidentes con víctimas 139

2. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL 141

2.1. El transporte y sus infraestructuras 141

2.1.1. Transporte de mercancías por ferrocarril 161
2.1.2. Transporte de mercancías por carretera 161
2.1.3. Transporte de mercancías por vías navegables 161
2.1.4. Transporte por oleoductos 162
2.1.5. Transporte de cabotaje marítimo 162
2.1.6. Transporte de contenedores en países del FIT 162
2.1.7. Transporte de viajeros por ferrocarril 163
2.1.8. Transporte de viajeros en vehículo privado 163
2.1.9. Transporte de viajeros en autobús y autocar 163
2.1.10. Heridos en accidentes en carretera 164
2.1.11. Muertos en accidentes en carretera 164
2.1.12. Víctimas en accidentes en carretera 164
2.1.13. Número total de muertos por millón de habitantes 165
2.1.14. Número total de muertos por millón de vehículos motorizados 165
2.1.15. Tráfico aeropuertos 2010. Pasajeros (vuelos Internacionales y Domésticos) 166
2.1.16. Tráfico aeropuertos 2010. Mercancías (toneladas) (Internacionales y Domésticos) 167
2.1.17. Tráfico aeropuertos 2010. Movimiento de aviones (total) 168

2.2. El transporte marítimo 169

2.2.1. Tráfico marítimo mundial 175
2.2.2. Flota mercante mundial 175
2.2.3. Participación en la flota de contenedores mundial 175

2.3. El transporte aéreo 176

2.3.1. Tráfico aéreo regular 185
2.3.2. Tráfico aéreo regular de carga 185
2.3.3. Índice mundial de accidentes 185

2.5. Actividades de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) 204

2.5.1. Seguridad operacional: Nivel de cumplimiento de los elementos críticos de un sistema de vigilancia 231
2.5.2. Seguridad de la aviación: Nivel de implantación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia 231

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 2013

En este capítulo se ofrece una visión global de la evolución de los sectores del transporte y las infraestructuras durante 2013 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 a lo largo de 2013 siguió una trayectoria de mejora gradual, que le permitió salir de la fase de contracción en la que había recaído a comienzos de 2011, en un entorno de alivio de las tensiones en los mercados financieros, progresiva normalización de los flujos de financiación externa y mejora de la confianza y del comportamiento del mercado de trabajo. A pesar de este perfil de mejoría, cerró el año 2013 con un descenso del PIB de 1,2%, frente a la caída del 1,6% del año anterior.

Esta evolución es el resultado de una reducción del ritmo de contracción de la demanda nacional al crecimiento anual del PIB (2,8 puntos porcentuales (p.p.) frente a los 4,1 p.p. del año anterior) mientras que la demanda externa disminuye en nueve décimas su aportación (desde 2,5 p.p. en 2012 a 1,6 p.p. en 2013) apoyada en la expansión de las exportaciones, junto a la estabilización de las importaciones, tras los acusados descensos del año anterior.

Todos los componentes de la demanda nacional mostraron una mejoría a medida que avanzaba el año, de intensidad mayor en el caso del consumo privado, que anotó variaciones positivas a partir del tercer trimestre, globalizando una bajada para 2013 del 2,4% con relación al año anterior, frente al descenso del 2,8% de 2012. El consumo de las administraciones públicas aminoró su contribución negativa a la actividad tras la decisión del Consejo Europeo de junio de relajar el objetivo de déficit presupuestario para 2013, desde el 4,5% anterior al 6,5% del PIB, al acordar extender el plazo exigido para situar el déficit público por debajo del 3% para aquellas economías que se enfrentaban a un mayor deterioro de la situación macroeconómica (en el caso de la economía española la extensión fue de dos años, hasta 2016).

La formación bruta de capital disminuye su contracción en 2013, hasta el –5,6% con relación al año anterior, frente al descenso del 6,9% producido en 2012.

Por el contrario, el sector exterior, como ya se ha señalado anteriormente, ha contribuido positivamente al avance del PIB (1,6 p.p.) como en los últimos años, aunque en menor medida que en el año 2012 (2,5 p.p.). Las exportaciones de bienes y servicios con un aumento del 5,0% en 2013 reflejan un crecimiento de las ventas de bienes al resto del mundo, con una evolución excepcionalmente positiva de las exportaciones de turismo. La contribución de la demanda exterior neta mostró, no obstante, una trayectoria descendente a medida que se fueron desacelerando las exportaciones, tras el debilitamiento de las economías emergentes, y fueron repuntando las compras al resto del mundo, por la incipiente recuperación de la demanda final. Por su parte las importaciones subieron un 0,3% en 2013 mientras que en 2012 bajaron en un 5,7%.

Desde el punto de vista de las ramas de actividad, los descensos del valor añadido en el promedio anual fueron inferiores a los del año precedente, y el mejor comportamiento a lo largo del ejercicio se plasmó en pequeños repuntes de la industria y de los servicios de mercado a partir del tercer trimestre. El descenso del 1,2% en términos interanuales del PIB en 2013 se explica por la caída de la actividad en la industria manufacturera, construcción y servicios. El valor añadido bruto (VAB) de los servicios registró un descenso del 0,5%, dos décimas inferior al del año anterior y el VAB de la industria manufacturera descendió un 0,9% mejorando dos décimas respecto al año anterior. Por su parte el VAB de la construcción registró un descenso interanual en 2013 de 7,7% inferior al 8,6% de 2012. El VAB de la agricultura y pesca repuntó un 1,1% en 2013, frente al descenso de 10,9% que tuvo lugar durante el año 2012.

Por lo que se refiere a la evolución del mercado de trabajo en 2013, el empleo en la economía española también cayó a un ritmo más bajo que el de 2012, estimán-

dose un descenso del número de ocupados del 3,3%, frente a la caída del 4,8% del año anterior, según la **Encuesta de Población Activa (EPA),** en el año 2013 la tasa de paro se ha situado en el 26,1%.

Se destruyeron 493.700 empleos; por otra parte, el paro aumentó en 240.100 personas. Con ello, el año 2013 se cerró con 17.139.000 ocupados y 6.051.100 desempleados, lo que representa el citado 26,1% de la población activa, que alcanzó la cifra de 23.190.200 personas en diciembre (253.500 activos menos que hace un año). En relación con la temporalidad, un 23,1% de los asalariados tenían un contrato temporal a finales de 2013 esto resulta ser 3 décimas menor a la registrada un año antes. Por otra parte, los empleos que se perdieron alcanzaron en la construcción 131.800, en los servicios 226.700, en la industria 128.200 y en la agricultura 6.800 empleos. Por último, de los 17.139.000 ocupados, el 17,9% eran trabajadores por cuenta propia y el restante 82,1% eran asalariados, que coincide con los porcentajes del año anterior.

Como resultado de todo lo anterior hay que destacar que en el conjunto del año 2013 la productividad por ocupado experimentó un crecimiento del 2,3%, inferior en un punto al registrado el año anterior.

Según los datos de los Servicios Públicos de Empleo Estatal (SEPE), el **paro registrado** se situó a finales de diciembre de 2013 en 4.701.338 personas. Con ello, el ejercicio se cierra con 147.385 parados menos que a finales de 2012, lo que, en términos relativos, significa que el 20,27% de la población activa está registrada en las oficinas de empleo (5,83 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 0,3%. A lo largo del año, las que más contribuyeron a la moderación de la inflación fueron especialmente los grupos de Comunicaciones (–6,6%) y en menor medida Ocio y Cultura (–1,2%) y Menaje (–0,2%); en contraposición, Bebidas Alcohólicas y tabaco (5,6%), Enseñanza (1,9%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,2%) y Transportes (1,0%) fueron claramente inflacionistas.

La **inflación subyacente,** que corresponde a la inflación sin alimentos no elaborados y sin productos energéticos y que elimina la estacionalidad, disminuyó dos décimas hasta el 0,2% en tasa interanual en el año 2013, con lo que se sitúa una décima por debajo del IPC general.

El **Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) español de diciembre de 2013** se ha situado en una tasa interanual del 0,3%, esto es 0,5 puntos menos que para el conjunto de la Unión Económica y Monetaria en donde se ha situado en 0,8%.

Para el conjunto del año 2013, los precios del **grupo transporte** moderan su tasa de avance anual situando su tasa interanual de diciembre en el 1,0% por debajo al 3,1% registrado en diciembre de 2012. 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 2013 de los productos energéticos y de carburantes y lubricantes, se han situado en 0,2% y 1,5%, respectivamente, (7,6% y 5,3% en diciembre de 2012).

Dentro del subgrupo de «vehículos», la clase «automóviles» para el transporte personal registró una tasa de variación interanual en diciembre de 2013 de –0,3% frente al –1,9% registrado en diciembre de 2012.

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 2013 del –3,5% (8,9% en diciembre de 2012).

- **Transporte por carretera**

Respecto de estos servicios colectivos (urbanos e interurbanos), la tasa interanual de diciembre de 2013 se situó en el 4,1% (5,8% en diciembre de 2012).

- **Transporte aéreo**

Esta clase cerró el año 2012 con una tasa interanual del 5,1%, a través del año 2013 fue repuntando para situarse en diciembre de dicho año en 5,9%.

- **Otros servicios de transporte**

Los precios de los viajes marítimos o por otros medios distintos de los ya especificados, finalizaron en 2012 con una tasa interanual del 14,1% y en diciembre de 2013 dicha tasa se moderó hasta el 2,4%.

1.1.2. Los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2013

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 2013, 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 2009 y otorgándole al año 2000 una base 100, se obtienen los índices anuales que reflejan la evolución de las magnitudes más representativas.

De los índices económicos (escenario macroeconómico, empleo y precios), ya comentados en la primera parte de este informe, es importante reseñar que, en el período

2009-2013, ninguno se ha situado por debajo de 100 (evolución negativa), mientras que los que más han crecido han sido exportaciones, 90,4%, seguido de consumo público 90,2%, demanda interna 78,2% y producto interior bruto a precios corrientes, 62,1%.

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 13,3% en 2013. Las correspondientes a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento aumentaron un 1,2%, mientras que las de las Comunidades Autónomas descendieron en un 28,3%, en el total de Entes Territoriales la caída fue del 22,9%, las de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje bajaron un 49,7% y las de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestres cayeron un 15,9%.

La longitud de carreteras de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada), continúa creciendo (58,8% en 13 años), llegando la cifra a 16.583 kilómetros en 2013; con relación al año 2012 el crecimiento ha sido de 1,5%.

El parque de vehículos automóviles registra un descenso respecto al año anterior de un 0,9%, por clase de vehículo sigue creciendo el parque de motocicletas 1,4% y un ligero repunte de otros vehículos del 0,1%, todas las demás clases de vehículos desciende. Las matriculaciones de vehículos automóviles han subido en un 2,7% en 2013.

La Red de Carreteras del Estado refleja decrementos anuales de tráfico que, en vehículos-km., se cifra en un 2,4% en el año 2013, habiendo descendido un 3,5% los vehículos pesados y 2,2% los ligeros 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 4,3% en 2013 y en Autopistas libres y Autovías el descenso fue del 2,0%. Asimismo las toneladas-km. en la red del Estado han descendido en un 2,3% en 2013.

Las inversiones llevadas a cabo por RENFE operadora y ADIF en 2013 descendieron en conjunto un 44%. Las realizadas por ADIF en infraestructura bajaron un 45,5% y las realizadas por RENFE operadora descendieron un 9,9%, con lo que el índice de inversiones se ha situado en el 415,5 (742,2 en 2012).

Los viajeros-km totales transportados por RENFE han aumentado en 2013 un 6,7% respecto a 2012.

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%, aunque en 2012 volvieron a descender un 6,8%), en 2013 han subido un 4,2%.

La flota española de transporte, medida en GT's, bajó en 2013 un 4%, disminuyendo en 7 el número de buques; el Registro Especial de las Islas Canarias cayó un 4,4% en términos de GT's, bajando en 8 unidades los buques existentes.

El tráfico portuario de mercancías en 2013 experimentó una disminución del 9,7% en las toneladas transportadas en cabotaje, y en navegación exterior las toneladas transportadas cayeron un 2,1%.

Las inversiones en infraestructura marítima descendieron en 2013 un 19,1%.

En 2013 el tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles descendió un 7,2%, y el de pasajeros bajó un 3,5%. El tráfico doméstico bajó un 14%, mientras que el internacional subió un 2,1%; el tráfico total regular tuvo una disminución del 3,8% y el no regular del 0,5%.

Las inversiones en infraestructuras aeroportuarias descendieron en 2013 un 38,1%.

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

La tabla 1.1.2 recoge el Valor Añadido Bruto a precios de mercado corrientes en millones de euros del año 2008, del sector transporte y sus diferentes modos en el período 2000-2009, 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 representati-

vas, 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 2013 presentó un superávit de 1.627 millones de euros, superior al que hubo en el año 2012 de 1.256 millones de euros, y muy superior al registrado en 2011 de 35,1 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. (Tabla 1.1.6)

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 2013, de 4.609,06 millones de euros, esto es un 13,3% menos que el año anterior.

Para el conjunto de los ferrocarriles, la inversión realizada en 2013 fue de 2.895,85 millones de euros, un 48,6% inferior a 2012. Este descenso es consecuencia de las inversiones realizadas en la forma siguiente: RENFE Operadora, disminuye en total un 9,9% (sube un 22,7% en «otras inversiones» y cae un 26,7% en material móvil); las de FF.CC. de vía estrecha, caen en conjunto un 43,5% (disminuyen un 58,7% las de infraestructuras y un 34,6% las de material móvil), hay que tener en cuenta que en el año 2013 las inversiones que corresponden a ancho métrico (FEVE) están incluidas en RENFE operadora y ADIF. Las realizadas por las Direcciones Generales de Transportes de las Comunidades Autónomas, bajan un 38,6%; y las llevadas a cabo por la Dirección General de Ferrocarriles descendieron un 87,4%; las de el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) bajaron un 45,5%, si bien estas últimas fueron las de mayor cuantía con 1.967,69 millones de euros. La Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte (SEITT) por su parte invirtió en ferrocarriles 285,9 millones de euros.

La inversión realizada en transporte marítimo, se situó en 456,65 millones de euros.

Asimismo, las inversiones de AENA en transporte aéreo descendieron globalmente un 38,1%, bajando un 39,6% las correspondientes a aeropuertos y un 28,1% las pertenecientes a navegación aérea. Sobre un total de 580,6 millones de euros, aeropuertos absorbió el 84,8% y navegación aérea un 15,2%.

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 2013 el precio del petróleo ha experimentado un ligero retroceso del 2,7% respecto al mismo periodo del año pasado. El precio del barril de Brent ha alcanzado un precio medio de 108,65 dólares por barril, mientras que en el mismo periodo del año anterior el precio ascendió a 111,67 dólares por barril. En este mismo periodo el euro se ha apreciado un 3,37% con respecto al dólar, pasando de un cambio medio de 1,28 dólares por euro en 2012 a 1,33 dólares por euro en 2013. Esta apreciación del euro ha provocado que el precio del barril de petróleo en euros se haya disminuido un 5,8% respecto al año anterior.

En España como se puede observar en la tabla 1.1.8 el precio de la gasolina sin plomo como el del gasóleo subieron ligeramente en el primer y tercer trimestre, bajando en el segundo y cuarto trimestre del año. Así pues al terminar el año la gasolina sin plomo termina en el mismo nivel con relación al precio del año anterior mientras que el gasóleo registra un descenso del 1,5%.

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-28 y para España.

Con los datos de 2012, en España el sector transportes absorbe el 40,1% de la energía final consumida, seguido por «hogares y otros» con un 34,9% y por la industria con un 25%; por su parte, en la Europa de los 28 la mayor participación en el consumo final de energía es la de «hogares y otros» con un 42,6%, seguido del transporte con un 31,8% y la industria con un 25,6%. Se observa una diferente estructura en el consumo de energía final, destacando la diferencia de 7,7 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 8,3 puntos porcentuales de mayor consumo en España.

Por tipo de energía consumida, el porcentaje de la eléctrica en España supera en 3,1 puntos porcentuales al consumo en el conjunto de la UE. La participación del gas natural dentro del conjunto de la UE supera en 4,6 puntos porcentuales al consumo de España. Por último, en cuanto a los derivados del petróleo, España consume 9,3 puntos porcentuales más que la media de la Europa de los 28.

La distribución del consumo de energía por los distintos modos de transporte y su evolución en los años de 2009 a 2013 se recoge en la tabla 1.1.11. El total del consumo equivalente en terajulios (1TJ = 1 billón de julios), en 2013, fue de 1,65 millones, con un descenso de un 4,6% sobre 2012.

Por sectores, en 2013, en su mayor parte se produjo una disminución, concretamente, el consumo en transporte por carretera bajó un 3,7%, esta disminución se debió sobre todo al descenso del consumo de gasolina 5,4%, y en menor medida al del gasóleo que bajó un 3,3%; el ferrocarril, sin embargo, subió su consumo en un 1,7%. En el sector aéreo bajó un 2,6% y en el sector marítimo decreció un 8,9%.

Si se analiza el consumo por tipo de combustible, se observa que el de las gasolinas de automoción disminuyó un 5,4%, y el gasóleo de automoción lo hizo en un 1,9%. Por su parte, el consumo de queroseno, de uso exclusivo para el transporte aéreo, bajó un 2,6% respecto del año anterior. El de fuel (exclusivamente para transporte marítimo), cayó un 14,3% mientras que el consumo de la energía eléctrica crecio un 0,7%.

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 2013 a los 165.361 kilómetros, gestionados por el Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Cabildos.

Durante 2013 se registraron un total de 405.730 millones de viajeros-km. La participación del transporte por carretera fue del 91,27% (comprendiendo el transporte efectuado por motocicletas, turismos y autobuses). La participación del ferrocarril fue del 5,99%; la del transporte aéreo del 2,35%; y la del marítimo tan sólo del 0,39%.

En cuanto al tráfico interior de mercancías, en 2013, se realizaron 281.322 millones de toneladas-km. Por modos, la carretera participa con un 84,41%, el marítimo con un 12,95%, el ferrocarril con un 2,63% y el aéreo con una cifra inferior al 0,01%.

Hay que señalar que, respecto a 2012, el tráfico interior de viajeros (medido en viajeros-km.), decrece en el tráfico por carretera, 1,9%, el tráfico por ferrocarril se incrementa en un 5,6% y en el marítimo cae en 12,4%. En el tráfico de mercancías, medido en toneladas-km., disminuyen los tráficos por carretera, 1,9%, por ferrocarril 1,2%, marítimo un 9,7% y aéreo un 20%.

Con relación al transporte internacional de viajeros, las entradas en España de extranjeros y españoles residentes en el extranjero en 2013 crecieron un 2,2%, representando entre la carretera y el aéreo el 97,7% de las entradas. En términos relativos, aumenta el transporte aéreo 4,4% y el marítimo un 0,9%, mientras que el transporte ferroviario disminuye un 13,1% y el transporte por carretera se mantiene estable (tabla 1.1.14).

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

Índices	2009	2010	2011	2012	2013
1. ÍNDICES ECONÓMICOS (Base 2000)					
Producto interior bruto a precios corrientes	165,9	165,8	165,9	163,3	162,3
Consumo privado	157,0	160,1	162,2	161,5	160,2
Consumo público	206,7	207,5	205,5	192,1	190,2
Formación bruta de capital fijo	151,2	142,2	132,5	120,8	110,9
Demanda interna	179,2	182,0	183,3	179,7	178,2
Exportaciones	136,8	156,1	176,0	183,3	190,4
Importaciones	132,9	151,7	164,0	161,4	159,5
Población activa	129,0	129,3	129,4	129,1	127,7
Población ocupada	122,9	120,1	117,8	112,4	109,3
Población parada	166,9	186,3	201,0	232,0	241,5
Precios de consumo (IPC)	128,3	132,1	135,3	139,2	139,6
Precios de consumo de transporte	127,2	138,9	145,7	150,2	151,7
Precios industriales (IPRI)	126,3	131,0	140,0	145,3	146,2
Precio gasolina 95 sin plomo (A 31 de diciembre)	124,7	144,7	152,9	162,4	165,1
Precio gasóleo (A 31 de diciembre)	130,0	157,0	176,0	182,8	183,7
2. ÍNDICES TRANSPORTE CARRETERA					
Inversiones totales realizadas en carreteras	197,8	164,5	125,1	112,2	97,3
Longitud carreteras gran capacidad	149,6	152,9	155,0	156,4	158,8
Parque vehículos automoviles	132,5	133,5	134,3	134,0	132,8
Matriculaciones vehículos automoviles	67,3	69,5	58,4	49,4	50,8
Vehículos-km en la red del Estado	120,3	117,8	116,0	110,3	107,6
Vehículos-km en autopistas de peaje	146,0	138,0	132,5	120,5	115,0
Toneladas-km en la red del Estado	—	—	—	—	—
3. ÍNDICES RENFE Y ADIF					
Inversiones de ADIF y RENFE Op. (1)	1361,2	1005,9	930,7	742,2	415,5
Viajeros-km totales	116,8	113,0	115,2	113,9	121,5
Viajeros-km larga distancia (2)	153,4	148,2	148,8	148,1	169,8
Viajeros-km media distancia (3)	172,3	168,2	175,8	167,9	161,0
Viajeros-km cercanías	106,3	102,4	105,7	105,0	103,0
Toneladas-km totales	60,0	63,8	65,1	60,7	63,2
4. ÍNDICES TRANSPORTE MARÍTIMO					
Inversiones en infraestructura marítima	280,0	257,3	176,7	110,6	89,5
Evolución de la flota española (GT)	142,3	153,8	153,3	152,4	146,3
Tráfico portuario cabotaje de mercancías	106,7	112,3	116,0	112,3	101,4
Tráfico portuario exterior de mercancías	126,8	132,9	141,6	149,6	146,5
5. ÍNDICES TRANSPORTE AÉREO					
Inversiones infraestructuras aeronáuticas	318,9	313,4	221,0	169,7	105,0
Evolución flota aérea española	90,1	101,1	98,2	83,7	91,8
Viajeros tráfico interior	130,9	132,6	132,0	115,6	99,4
Viajeros tráfico internacional	136,4	142,0	157,0	156,2	159,4

(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	2011			2012			2013		
	Ingresos	Pagos	Saldo	Ingresos	Pagos	Saldo	Ingresos	Pagos	Saldo
Fletes	6.355,5	10.007,1	–3.651,6	5.930,0	8.414,0	–2.484,0	6.145,0	8.143,0	–1.998,0
Pasajes	5.336,6	4.263,9	1.072,7	5.656,0	4.539,0	1.117,0	5.440,0	4.726,0	714,0
Aéreos	5.242,5	4.176,5	1.066,0	5.538,0	4.468,0	1.070,0	5.316,0	4.632,0	*684,0*
Terrestres	25,7	24,8	0,9	28,0	23,0	5,0	38,0	23,0	*15,0*
Marítimos	68,5	62,7	5,8	89,0	47,0	42,0	87,0	70,0	*17,0*
Servicios auxiliares	5.451,8	2.837,8	2.614,0	5.580,0	2.957,0	2.623,0	5.959,0	3.048,0	2.911,0
Total Balanza de Transportes	17.143,9	17.108,8	35,1	17.166,0	15.910,0	1.256,0	17.544,0	15.917,0	1.627,0

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	2009	2010	2011	2012	2013(*)	13/12
Transporte por carretera							
Infraestructura (1)	8.244,89	9.370,70	7.795,00	5.926,20	5.316,62	4.609,06	–13,3%
Transporte ferroviario	**5.551,17**	**9.854,26**	**9.179,88**	**8.158,27**	**5.635,81**	**2.895,85**	**–48,6%**
RENFE Operadora (2)	**49,35**	**1.140,78**	**777,76**	**344,56**	**154,01**	**138,70**	**–9,9%**
Material móvil	*694,23*	*1.071,58*	*692,62*	*300,81*	*101,78*	*74,62*	*–26,7%*
«Otras inversiones»	*49,35*	*69,20*	*85,14*	*43,75*	*52,24*	*64,08*	*22,7%*
FF.CC. de vía estrecha	**373,74**	**368,36**	**383,77**	**415,55**	**207,62**	**117,26**	**–43,5%**
Infraestructura	*266,24*	*165,10*	*183,57*	*132,88*	*76,58*	*31,62*	*–58,7%*
Material móvil	*107,50*	*203,26*	*200,20*	*282,67*	*131,04*	*85,64*	*–34,6%*
D.G. Transportes CC.AA.	**301,39**	**635,44**	**708,01**	**629,25**	**449,33**	**276,00**	**–38,6%**
D. G. de Ferrocarriles	**1.308,57**	**1.949,22**	**1.659,72**	**1.034,40**	**876,70**	**110,30**	**–87,4%**
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) (3)	**3.518,12**	**5.760,46**	**4.321,99**	**4.373,80**	**3.609,04**	**1.967,69**	**–45,5%**
Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte (SEITT)			**1.328,63**	**1.360,71**	**339,11**	**285,90**	**–15,7%**
Transporte marítimo	**1.078,17**	**1.429,35**	**1.313,39**	**902,58**	**564,42**	**456,65**	**–19,9%**
Infraestructura (4)	1.011,62	1.343,78	1.244,46	871,06	550,53	450,37	–18,2%
Otras inversiones (5)	66,55	85,57	68,93	31,52	13,89	6,28	–54,8%
Transporte aéreo (6)	**1.506,62**	**1.762,72**	**1.732,27**	**1.221,90**	**938,07**	**580,60**	**–38,1%**
Aeropuertos	1.343,47	1.622,08	1.579,67	1.082,20	815,20	492,30	–39,6%
Navegación aérea	163,15	140,64	152,60	139,70	122,87	88,30	–28,1%

* Datos provisionales.
(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) En 2013 incluye ancho métrico (FEVE).
(3) Las denominaciones de «Red Titularidad del Estado» y «Activos Propios» cambian en 2013 por «Adi» y «Adif Alta Velocidad» o bien «Alta Velocidad» o «Red. Convencional». El alcance de las inversiones no son comparables a los ejercicios anteriores, por lo que la comparativa porcentual entre los dos últimos ejercicios. no cabe representarla. Incluye FEVE (datos marzo 2014).
(4) Comprende las inversiones de Autoridades Portuarias y Puertos Menores de Comunidades Autónomas.
(5) Comprende las inversiones de la Dirección General de la Marina Mercante, y la . Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.
(6) Inversiones de AENA.
Fuente: Además de las reseñadas en las notas anteriores: RENFE Operadora, ADIF, Gobierno Vasco, Generalidad de Cataluña y Generalidad de Valencia, C.A. Illes Balears y Cías. Privadas via estrecha.

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

Tipo de combustible	2010				2011				2012				2013			
	1.º trim.	2.º trim.	3.º trim.	4.º trim.	1.º trim.	2.º trim.	3.º trim.	4.º trim.	1.º trim.	2.º trim.	3.º trim.	4.º trim.	1.º trim.	2.º trim.	3.º trim.	4.º trim.
Gasolina (€/l) 95 IO sin plomo	1,11	1,17	1,17	1,20	1,28	1,34	1,34	1,31	1,40	1,43	1,46	1,40	1,45	1,43	1,45	1,40
Gasóleo (€/l) A	1,01	1,08	1,09	1,12	1,24	1,27	1,26	1,29	1,35	1,35	1,39	1,37	1,38	1,34	1,37	1,35

(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 28							
	2009		2010		2011		2012	
	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%
SECTORES ECONÓMICOS								
Industria	269.795	24,4%	290.678	25,1%	289.412	26,1%	282.754	25,6%
Transportes	365.242	33,0%	363.666	31,4%	361.855	32,7%	351.718	31,8%
Hogares y otros	472.808	42,7%	505.482	43,6%	456.715	41,2%	470.008	42,6%
CONSUMO FINAL	1.107.845	100,0%	1.159.826	100,0%	1.107.982	100,0%	1.104.480	100,0%
TIPOS DE ENERGÍA								
Derivados del petróleo	499.883	45,1%	502.381	43,3%	488.616	44,1%	473.096	42,8%
Gas natural	241.682	21,8%	265.348	22,9%	237.058	21,4%	245.327	22,2%
Electricidad	233.539	21,1%	244.435	21,1%	239.875	21,6%	240.609	21,8%
Otros	132.741	12,0%	147.662	12,7%	142.433	12,9%	145.448	13,2%
CONSUMO FINAL	1.107.845	100,0%	1.159.826	100,0%	1.107.982	100,0%	1.104.480	100,0%

Concepto	España							
	2009		2010		2011		2012	
	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%
SECTORES ECONÓMICOS								
Industria	21.205	24,2%	21.449	24,1%	21.371	24,7%	20.776	25,0%
Transportes	37.911	43,2%	37.192	41,7%	36.037	41,6%	33.348	40,1%
Hogares y otros	28.652	32,6%	30.443	34,2%	29.262	33,8%	29.003	34,9%
CONSUMO FINAL	87.768	100,0%	89.084	100,0%	86.670	100,0%	83.127	100,0%
TIPOS DE ENERGÍA								
Derivados del petróleo	48.898	55,7%	48.035	53,9%	45.626	52,6%	43.317	52,1%
Gas natural	13.003	14,8%	14.347	16,1%	14.001	16,2%	14.634	17,6%
Electricidad	20.617	23,5%	21.049	23,6%	20.938	24,2%	20.658	24,9%
Otros	5.250	6,0%	5.653	6,3%	6.105	7,0%	4.518	5,4%
CONSUMO FINAL	87.768	100,0%	89.084	100,0%	86.670	100,0%	83.127	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)	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%
	2013	4.650,8				4.650,8	–5,4%
Gasóleo (miles t)	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%
	2013	20.531,7	83,6		1.639,9	22.255,2	–1,9%
Fuel-oil (miles t)	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%
	2013				6.356,3	6.356,3	–14,3%
Gasolina aviación (miles t)	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%
	2013			5,1		5,1	–5,6%
Queroseno (miles t)	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%
	2013			5.129,7		5.129,7	–2,6%
Gas licuado (miles t)	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%
	2013	30,9				30,9	18,4%
Electricidad (Gwh)	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%
	2013		2.620,5			2.620,5	0,7%
Total equivalente en TJ (3)	**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%**
	2013	**1.080.431,7**	**13.003,5**	**223.359,7**	**330.632,0**	**1.647.427,0**	**–4,6%**

(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	2009	2010	2011	2012	2013	Reparto modal (5)
Carretera (1)	410.192	395.332	391.711	377.544	370.310	91,27%
Ferrocarril (2)	23.597	22.917	23.313	23.016	24.323	5,99%
Aéreo (3)	18.100	17.542	17.515	10.875	9.525	2,35%
Marítimo (4)	1.409	1.402	1.445	1.442	1.572	0,39%
Total	**453.298**	**437.193**	**433.984**	**412.877**	**405.730**	**100,00%**

(1) La información de carreteras está referida a los 165.361 km gestionados por el Estado, CC.AA. y Diputaciones a 31-12-2013.
(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) A partir del 2012 al no disponer 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	2009	2010	2011	2012	2013	Reparto modal
Carretera (2)	286.167	272.730	264.806	241.973	237.455	84,41%
Ferrocarril (3)	7.391	7.872	8.017	7.484	7.395	2,63%
Marítimo (4)	38.330	40.360	41.680	40.365	36.440	12,95%
Aéreo (5)	53	49	46	40	32	0,01%
Total	**331.941**	**321.011**	**314.549**	**289.862**	**281.322**	**100,00%**

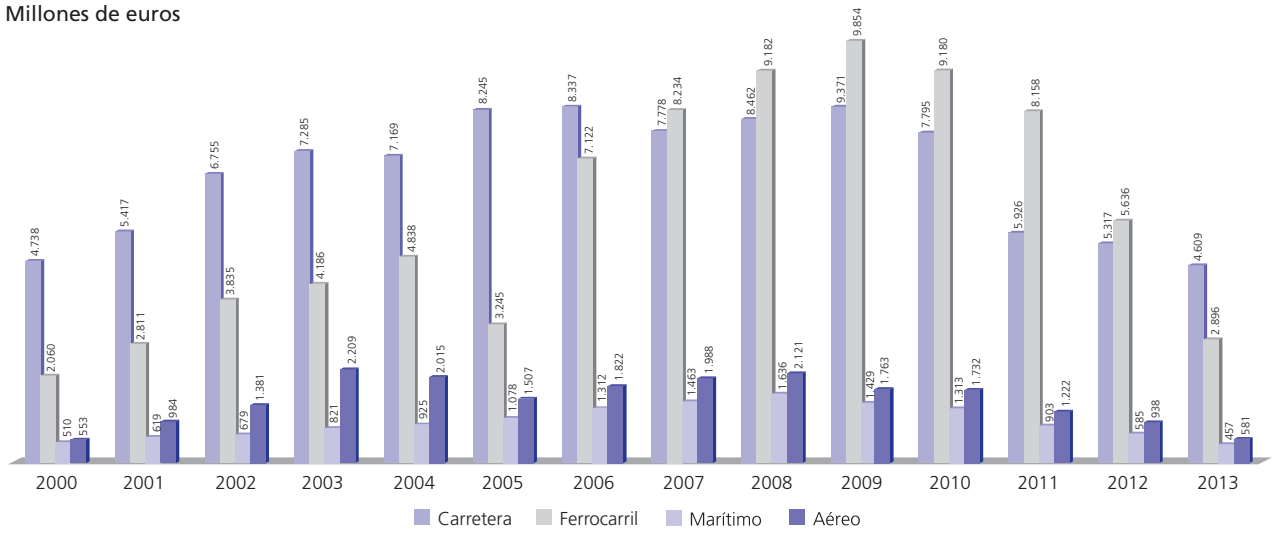
(1) Corresponde exclusivamente al transporte interurbano.
(2) La información de carreteras está referida a los 165.361 km gestionados por el Estado, CC AA y Diputaciones a 31-12-2013.
(3) Comprende RENFE operadora y Ferrocarriles de Vía Estrecha. No incluye datos de las compañías privadas que, desde 2006/2007, disponen de licencia de operador ferroviario en España.
(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)					
	2009	2010	2011	2012	2013 (P)	13/12
Carretera	47.131	47.036	46.908	44.745	44.730	0,0%
Ferrocarril	151	194	164	153	133	–13,1%
Marítimo	2.584	2.528	2.459	2.241	2.220	–0,9%
Aéreo	42.033	43.986	49.656	50.989	53.242	4,4%
Total	**91.899**	**93.744**	**99.187**	**98.128**	**100.325**	**2,2%**

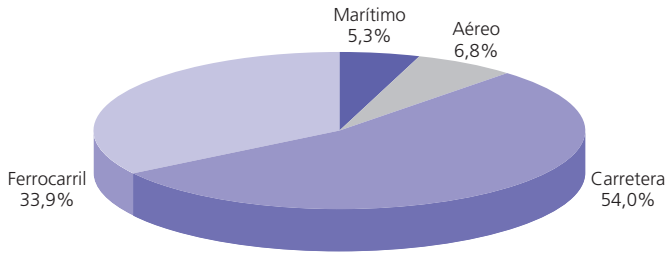
(1) T(1) Turistas extranjeros + excursionistas extranjeros.
(P) Provisionales.
Fuente: Secretaría de Estado de Turismo. Instituto de Estudios Turísticos. Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

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



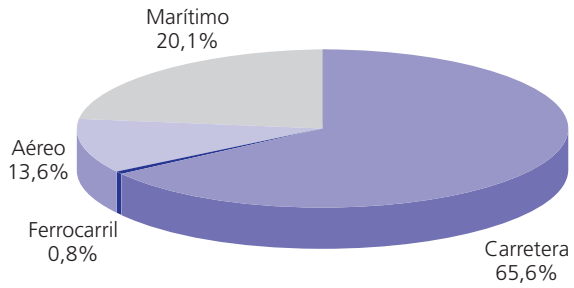
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Fomento, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, Comunidades Autónomas.

Gráfico 1.1.2. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras (año 2013)



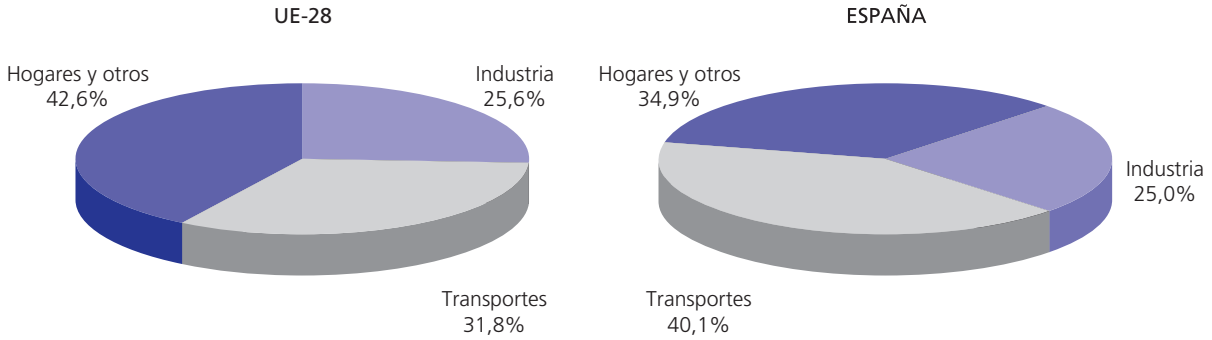
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Mº de Fomento, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, Comunidades Autónomas.

Gráfico 1.1.3. Energía consumida según modo de transporte (año 2013)



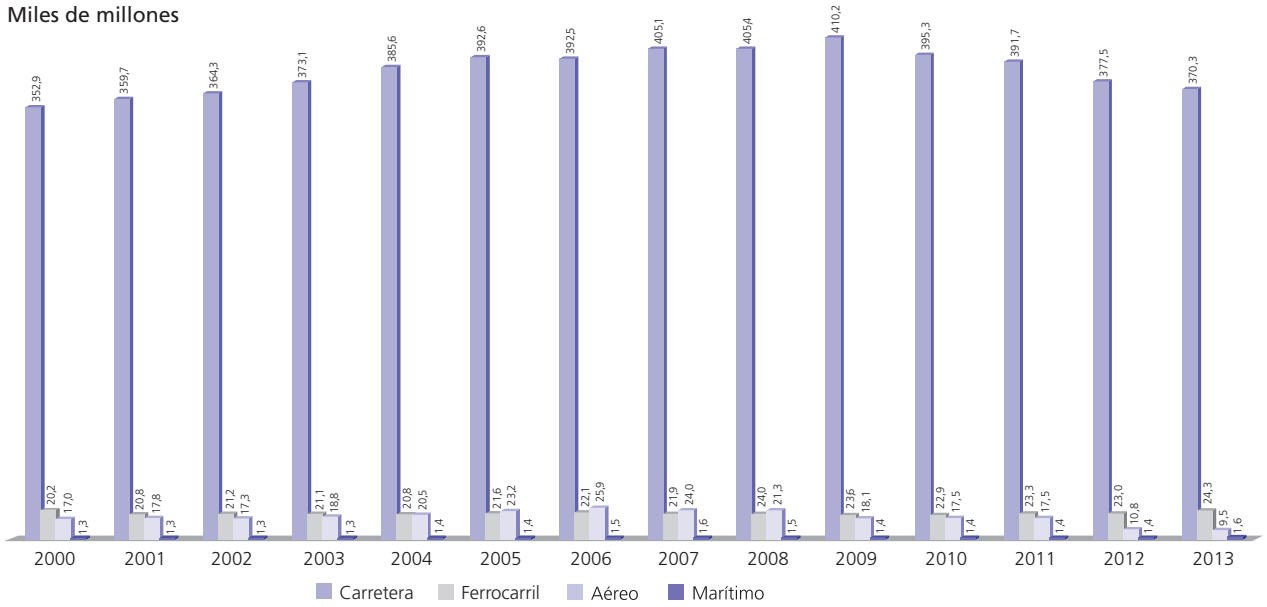
Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo, CORES, ADIF, RENFE Operadora, FEVE, Compañías privadas de Ferrocarril, Comunidades Autónomas.

Gráfico 1.1.4. Consumo final energético por sectores económicos. Año 2012. España y UE



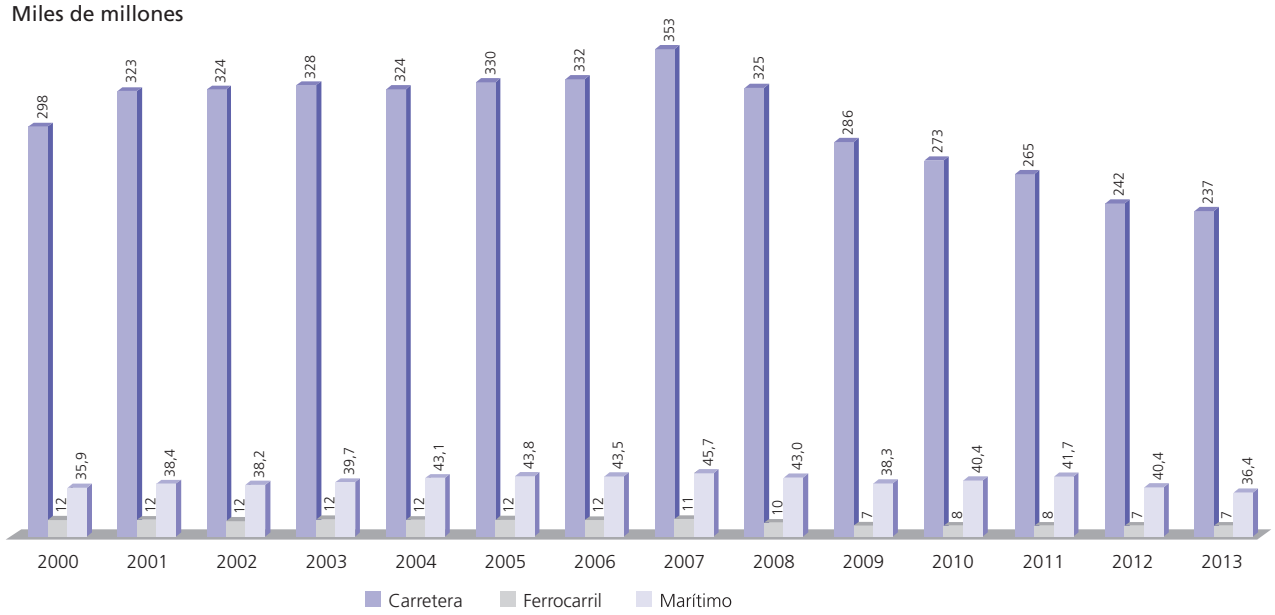
Fuente: Eurostat. Anuario Estadístico.

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 2013 alcanzaba la cifra de 165.361 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 1,2% en relación con el año precedente. En el total de inversiones realizadas en carreteras durante el año 2013 se produjo un descenso de 13,3%.

El número de vehículos automóviles matriculados ha sido de 949.015, con un crecimiento global del 2,7%.

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 se 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.

La 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 publicado en el Boletín Oficial del Estado de 5 de enero de 2013.

La 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, se publica en el Boletín Oficial del Estado de 1 de enero de 2013.

Real Decreto 128/2013 de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos, que publica el BOE del 23 de febrero.

También destacar en 2013, 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, BOE de 8 de marzo; la Orden FOM/1230/2013 de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera, BOE de 3 de julio; la Orden FOM/1298/2013 de 28 de junio, por la que se modifica el anexo VI del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera publicada en el BOE de 10 de julio; 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 cableque publica el BOE el 5 de julio; Ley 9/2013 de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, publicada en el BOE del 5 de julio; la Orden PRE/1435/2013 de 23 de julio, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de transporte sanitario por carretera, que publica el Boletín Oficial del Estado de 29 de julio, y la Orden FOM/2423/2013, de 18 de diciembre, publicada en el BOE de 26 de diciembre, por la que se modifica 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.

1.2.1. Infraestructuras

Al finalizar 2013, la longitud total de la red interurbana de carreteras, tabla 1.2.1, alcanzaba la cifra de 165.361 kilómetros, inferior en 234 kilómetros, a la existente el año anterior.

Las longitudes de la Red a cargo del Estado (RCE) 2013, 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 36 kilómetros, con los datos del nuevo inventario de carreteras a 31 de diciembre de 2013, y las redes de las Comunidades Autónomas disminuyen en 237 kilómetros. Asimismo en la red a cargo del Estado se aprecia un crecimiento de 104 kilómetros en las autopistas libres, alcanzando 8.493 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 2.539 kilómetros al finalizar el año. En cuanto a autovías y autopistas libres, correspondientes a las Comunidades Autónomas aumentan en 175 kilómetros con respecto a 2012, alcanzando la cifra de 2.851 kilómetros y las autopistas de peaje se mantienen estables alcanzando un total de 322 kilómetros de longitud. Las carreteras de doble calzada pasaron de 607 a 573 las de responsabilidad del Ministerio de Fomento y las de las Comunidades Autónomas quedaron igual que en 2012 en 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. se puede ver el reparto de la red de carreteras entre las distintas administraciones en el año 2013.

El resumen global de la red de carreteras de gran capacidad está recogido en la tabla 1.2.2 en la que se observan que las Autopistas de peaje se mantienen estables y «Autovías y autopistas libres» se incrementan un 2,4%, mientras que «Carreteras de doble calzada» disminuyen en un 2%. El total de carreteras de gran capacidad experimentó en 2013 un crecimiento medio del 1,5%.

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 4.609 millones de euros, con un descenso del 13,3% respecto a las inversiones realizadas el año anterior. En el año 2013 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento invirtió 2.426,6 millones de euros lo que supone un aumento del 1,2% respecto al ejercicio anterior, en tanto que las Comunidades Autónomas, invirtieron 1.345,7 millones de euros con un descenso del 28,3%. Las Diputaciones Provinciales y Cabildos insulares invirtieron 394 millones de euros lo que representa un incremento del 3,9%. Por su parte la inversión realizada por las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje fue de 171 millones de euros, un 49,7% menos que en el año 2012 y la inversión en carreteras de la Sociedad Estatal de Infraestructuras Terrestres (SEITT, S.A.) fue de 271,5 millones un 15,9% menor que el año anterior.

Las inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento en el año 2013, fi-

guran en la tabla 1.2.4. En el Programa de inversión 453-B de creación de infraestructuras de carretera ha decrecido un 4,5%, con incremento de las inversiones destinadas a autovías que aumentaron en un 16,7%, sin embargo las destinadas a actuaciones en acondicionamiento disminuyeron 31,2%. En el Programa 453-C de conservación y explotación de carreteras el incremento ha sido del 12%.

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 2013 los ingresos crecieron en un 1,2%, los gastos de explotación han caído 12% y los resultados antes de impuestos han aumentado en un 1,8% 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 2013. El total de vehículos automóviles alcanza la cifra de 30.916.836 unidades, con una disminución de 0,9% sobre los existentes a finales de 2012.

En cuanto al parque de turismos, alcanza la cifra de 22.024.538 con 222.990 vehículos menos en circulación que en el año 2012, lo que supone una disminución del 1%. Es importante el apartado correspondiente a motocicletas que experimenta un crecimiento del 1,4% y un aumento de 38.907 unidades. Los tractores industriales sin embargo experimentan un descenso del 2,2%. Los camiones y furgonetas descendieron un 2% con una bajada de 97.370 unidades, y los autobuses y microbuses bajan también un 2%, lo que supone 1.235 unidades menos.

En «vehículos remolcados», en su conjunto, disminuyeron en 2013 produciéndose un alza en el apartado de remolques de 1,8% mientras los semirremolques, disminuyen un 2,1%.

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 2013, que figuran en la tabla 1.2.7. El total de vehículos automóviles matriculados, alcanzó la cifra de 949.015 unidades con un aumento global del 2,7%. La matriculación de turismos ascendió a 742.305 vehículos lo que supone un crecimiento anual del 4,5%.

Las matriculaciones de camiones y furgonetas descendieron en 2013, experimentando una bajada del 0,9% con un total de 97.067 matriculaciones, 838 unidades menos que el año precedente.

Los tractores industriales alcanzan un total de 10.524 matriculaciones con un incremento del 9,3%. La matriculación de remolques experimenta un descenso de 2,1% y las de los semirremolques crecieron en un 9,3%.

Se manifiesta un descenso, en las matriculaciones de motocicletas del 6,6%, con 6.758 unidades menos que el año precedente.

Los autobuses y microbuses también disminuyeron sus matriculaciones en 35 unidades esto es un 2% 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. se puede observar la evolución desde el año 2000 de las matriculaciones del total de vehículos automóviles, y en el gráfico 1.2.6 la evolución entre los años 2009 y 2013 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 una caída del 5,6% en el número de empresas, alcanzando la cifra de 3.460 frente a las 3.666 del año anterior. Por tamaño de empresas, se aprecia una bajada generalizada 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 decremento del número de empresas que pasan de 63.979 a 59.466 con una bajada del 7,1%, y en el número de vehículos que suman la cifra de 62.927 con una caída del 7%. Este descenso del número de empresas se produce, en diferentes proporciones: las empresas con un solo taxi, caen en 4.318 unidades; las empresas con un número de vehículos entre 2 y 5, bajan en 188, y las empresas con un número entre 6 y 20 taxis, bajaron en seis unidades; la empresa creada en 2005, con más de 20 taxis bajó en 2013 en una unidad.

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 incremento de los vehículos pesados de ámbito nacional que alcanzan al finalizar 2013 la cifra de 213.606 unidades, superior en un 4,3% a la del año anterior. Los vehículos rígidos subieron un 2,4%, lo que suponen 1.849 más vehículos de este tipo. Los tractores MDP también aumentaron un 5,5% quedando en 133.936 vehículos, con un crecimiento de 6.994 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 0,6% quedando formado por 6.735 vehículos. Los tractores MDP subieron en un 0,4% y los vehículos rígidos bajaron en un 0,8%.

En el ámbito local y provincial, el descenso es del 0,1%, con caídas tanto de vehículos con tracción propia como de los vehículos rígidos que experimentan descensos del 0,1% y 0,2% respectivamente. El total de vehículos pesados de ámbito local y provincial alcanza la cifra de 863 unidades, 1 menos que el año anterior. El descenso se debe en parte al cambio de normativa a partir del año 2006.

Con los datos anteriores, se llega a un aumento de 4,1% en el total del parque de vehículos pesados de transporte público de mercancías por carretera con 221.204 vehículos, con incremento del 5,5% en el apartado de tractores MDP, que quedan en 135.310 unidades. También los vehículos rígidos que totalizan 85.881 unidades, tienen un crecimiento del 2,1%.

El parque de vehículos ligeros de mercancías provistos de autorización de transporte de servicio público, experimenta una subida del 6,9% respecto al año anterior con la cifra de 87.347 vehículos de los cuales 81.976 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 una bajada del 15,8%, pasando de 103.549 vehículos en 2012 a 87.229 al finalizar 2013. Los vehículos pesados de ámbito nacional de tracción propia experimentan una caída similar; debido a que los tractores-MPC bajan en un 16,3% y los vehículos rígidos-MPC en un 15,7%.

En el ámbito comarcal y autonómico, al quedar solamente los vehículos provistos de autorizaciones de transporte expedidas por las Comunidades Autónomas, en virtud de sus propias competencias, los vehículos pesados experimentaron a su vez decremento del 12,2%, alcanzando valores absolutos importantes, y los de ámbito local y provincial bajaron en 0,7%.

El apartado total de vehículos pesados es el que ofrece una idea de la situación real de los vehículos pesados autorizados para realizar servicio privado. Se observa un descenso global del 15,6% debido a la bajada casi en el mismo porcentaje de los vehículos con tracción propia y dentro de éstos, la caída de los Tractores-MPC que supuso un 16,3% respecto al año anterior. La rúbrica vehículos rígidos-MPC experimenta también un decremento de 15,5%. El parque total de vehículos pesados autorizados para realizar servicio privado es de 91.675 vehículos de los que 91.658 son de tracción propia, de éstos, 11.983 corresponden a vehículos tractores MPC y 79.675, a vehículos rígidos.

Los vehículos ligeros autorizados para realizar servicio privado descendieron globalmente en un 22,6%, debido al descenso del parque de este tipo de autorizaciones en el ámbito comarcal y autonómico que disminuyeron un 39%, las autorizaciones de ámbito nacional bajaron un 15%, las de ámbito local y provincial casi no variaron –0,1%, con relación al año anterior.

La tabla 1.2.12, muestra la estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Globalmente ha crecido el número de empresas de radio de acción nacional, y el número total de empresas también sube y pasa de 62.986 a 63.413. Se ha producido una disminución en las empresas de radio comarcal pasando de 1.718 a 1.680; las de radio local se han mantenido prácticamente estables. Asimismo el número total de vehículos pasa de 237.190 a 221.194 en 2013. Los vehículos por tamaño de empresas bajan en las categorías consideradas excepto en los de un vehículo que tienen incremento. 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 3,77 vehículos por empresa en 2012 a 3,49 vehículos por empresa en 2013.

El gráfico 1.2.8 muestra cómo han disminuido en general en el año 2013 el número de empresas en todos los tamaños considerados excepto las que poseen un vehículo, que han crecido 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 titularidad y provincias.

En la tabla 1.2.15.1. se recoge el tráfico en la red de carreteras del Estado según la clase de vehículo y la longitud total recorrida por provincias.

Las tablas 1.2.15.2; 1.2.15.3 y 1.2.15.4 recogen el tráfico en la red de carreteras del Estado; crecimiento por tipo de vehículo y Comunidad Autónoma; longitud total recorrida por corredores por tipo de vehículo y crecimiento del tráfico en dicha Red por corredores, respectivamente, durante el año 2013.

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 2,4%, el tráfico de vehículos ligeros ha bajado un 2,2% y los vehículos pesados han descendido en un 3,5%, estas variaciones se obtienen sobre *la red comparable* en los años 2012 y 2013. La RCE tenía en los años anteriores una doble contabilización de algunos tramos mixtos y libres de autopistas de peaje. El dato de 2013 ya está depurado y los crecimientos se han realizado en éste y en años anteriores sobre la red comparable.

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 se puede percibir como disminuye el tráfico en todos los tipos de carreteras, siendo en general 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. La longitud ha pasado de 26.038 km. en 2012 a 26.073 km. en 2013. 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 2,4%, dentro de estas en las Autopistas de peaje el descenso ha sido

del 4,3%, en la red convencional la caída ha sido del 1,3%, en Autopista libre y Autovía 2% y en Doble calzada ha habido una bajada real del 2,5%.

El transporte de viajeros según clase de vehículo y de mercancías en el conjunto de las redes de carreteras se indica en la tabla 1.2.17, con un descenso del 1,9% para los viajeros-km.; por tipo de vehículo los turismos bajaron un 1,4% y las motocicletas un 1,6%; en el caso de los autobuses la bajada fue del 4,9%; las mercancías por su parte cayeron en un 1,9% con relación al año anterior sobre la red comparable.

En la tabla 1.2.17.1 se encuentra 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 191.298 millones de viajeros-kilómetro, correspondiendo 32.537 millones a viajeros transportados en autobús, y 157.769 a viajeros-kilómetro en turismo. El transporte de mercancías también ha descendido a 148.168 millones de toneladas-kilómetro, 2,3% menos que el año anterior.

El transporte interior de mercancías en vehículos pesados y referido exclusivamente a operaciones interurbanas, figura en la tabla 1.2.18, poniéndose de manifiesto un descenso general tanto en toneladas como en toneladas-kilómetro del transporte interior, aunque hay que señalar que la distancia media aumenta ya que disminuyen más las toneladas que las toneladas-kilómetro. Las toneladas transportadas por cuenta propia disminuyen en un 13,2%, y las toneladas-kilómetro descendieron en un 12,4%. En el transporte por cuenta ajena se manifiesta también un descenso del 6,5% en las toneladas transportadas, así como un descenso menor del 4,2% en las toneladas-kilómetro. En cualquier caso y en números absolutos, las toneladas transportadas por cuenta propia han disminuido en 18,8 millones, y por cuenta ajena bajaron en 52 millones; las toneladas-kilómetro resultantes también descendieron, pasando de 8.814 millones a 7.723 para el servicio por cuenta propia, y para el servicio por cuenta ajena de 122.941 millones a 117.765 millones.

La tabla 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 2013.

En las tablas 1.2.19.2 y 12.19.2bis muestra la distribución mensual de velocidades en autopistas libres y autovías y en carreteras convencionales y doble calzada en el año 2013.

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 y doble calzada, respectivamente.

Las tablas 1.2.19.5 y 1.2.19.6 indican la evolución de víctimas mortales en accidentes de tráfico y accidentes con víctimas, respectivamente, en la red a cargo del Estado, según tipo de vía.

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 Valenciana 30,4 seguida de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, con casi 30,2 millones de toneladas, Generalidad de Cataluña 29,7 millones de toneladas y Castilla y León con 28,8 millones de toneladas. En los destinos destaca la Generalidad de Cataluña con 162,4 millones de toneladas, 147,7, Andalucía 137,8, en la Comunidad Valenciana, 85,8 en Castilla y León y 82,3 en Galicia. Sin embargo, en cuanto a toneladas transportadas procedentes de otras Comunidades Autónomas, es la Comunidad Valenciana con 35,9 millones de toneladas la que ocupa el primer lugar seguida de los 30,7 de Madrid; los 27 de Cataluña y los 24,5 millones en Castilla-La Mancha y Castilla y León para cada una de ellas. 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 2012, ha sido:

$$\text{Incremento } \Delta IPC_{medio} = 0{,}0245$$

Por lo que a partir del 26 de abril, de 2013, las tarifas de los servicios públicos regulares permanentes y de uso general de transporte de viajeros por carretera, tuvieron un incremento entre el 1,45% y el 2,45%, sobre las tarifas vigentes de este tipo de servicios que fueron modificadas mediante la Orden Ministerial 370/2013 de 28 de febrero (BOE 8 de marzo).

Previamente, y tal y como se indica en el apartado anterior, la Orden FOM 370/2013 de 28 de febrero (BOE 8 de marzo), revisó las tarifas de estos servicios debido, tal como se indicaba en la exposición de motivos a las importantes variaciones experimentadas en el precio de los combustibles, especialmente desde comienzos del año 2010, aconseja proceder a la revisión de las tarifas de los servicios públicos regulares permanentes y de uso general de transporte de viajeros por carretera, en ejecución de lo que se dispone en los artículos 19.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y 29 de su Reglamento, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Por lo que se autorizó un incremento extraordinario, con carácter general, del 3 por ciento de promedio, de las tarifas de los servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera de titularidad de la Administración General del Estado. El incremento individual de las tarifas aplicables a cada uno de los contratos de gestión de servicio público, según fecha de vigencia de cada uno de ellos, se detalló en el anexo de dicha orden.

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 2013 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 100.781 con un descenso del 0,2% sobre las concedidas el año anterior en el que alcanzaron 100.985 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 2013 ascendieron a 232 con un incremento del 14,9%.

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 2013 son 2.381 frente a 2.345 que había el año anterior, esto supone un aumento del 1,5% y las copias certificadas de licencias comunitaria son 12.851 en el año 2013 lo que también supone un incremento del 2,3% frente a las 12.565 que había en 2012. 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, tuvieron un incremento destacado así mismo ocurrió en los viajes realizados.

Tabla 1.2.1. Longitud de la red interurbana de carreteras. Año 2013 (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	249	1.393	118	1.594	0	814	106	9.487	9.785	23.546
Aragón	157	595	55	1.726	0	5	9	5.676	3.302	11.525
Asturias	22	346	6	469	0	66	7	4.126	0	5.042
Illes Balears	—	—	—	—	0	0	0	0	2.160	2.160
Canarias	—	—	—	—	0	0	0	0	4.252	4.252
Cantabria	—	227	3	345	0	0	0	1.995	0	2.570
Castilla-La Mancha	214	1.366	21	2.124	0	236	4	8.458	7.256	19.679
Castilla y León	277	1.694	81	3.459	0	281	20	11.008	15.943	32.763
Cataluña	463	370	34	935	168	444	84	5.236	4.180	11.914
Extremadura	—	576	36	981	0	118	37	3.682	3.737	9.167
Galicia	273	496	78	1.448	54	191	13	5.233	9.853	17.639
Madrid	161	494	7	106	0	123	204	2.246	0	3.341
Murcia	115	287	13	143	0	167	80	2.719	0	3.524
Navarra	39	—	—	—	100	234	24	3.472	0	3.869
País Vasco	83	—	—	—	0	0	0	0	4.092	4.175
Rioja	119	46	1	255	0	0	3	1.433	0	1.857
Valencia	367	603	118	857	0	172	150	2.425	3.583	8.275
Ceuta y Melilla	—	—	2	26	0	0	1	34	0	63
Total	**2.539**	**8.493**	**573**	**14.468**	**322**	**2.851**	**742**	**67.230**	**68.143**	**165.361**

(1) Datos del nuevo inventario de carreteras a 31/12/2013. 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	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Autopistas de peaje	3.016	2.991	3.022	3.025	3.026	0,0%
Autovías y autopistas libres (1)	11.005	11.271	11.509	11.676	11.955	2,4%
Carreteras de doble calzada	1.599	1.703	1.651	1.634	1.602	–2%
Total carreteras especiales	**15.620**	**15.965**	**16.182**	**16.335**	**16.583**	**1,5%**

(1) Autovías y autopistas libres, conforme a lo establecido en el Reglamento General de Carreteras.
Fuente: Subdirección de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

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

Organismos	2009	2010	2011	2012	2013 (*)	13/12
Dirección General de Carreteras	4.003.415	2.839.306	1.891.840	2.397.310	2.426.619	1,2%
Comunidades Autónomas	3.741.454	2.847.123	2.291.568	1.876.691	1.345.698	–28,3%
Andalucía	615.269	448.714	292.661	309.975	204.464	–34,0%
Aragón	31.978	32.005	25.393	33.812	46.788	38,4%
Asturias	164.569	136.325	122.990	89.739	63.729	–29,0%
Illes Balears	—	—	—	—	—	—
Canarias	—	—	—	—	—	—
Cantabria	57.519	41.893	32.658	52.875	47.073	–11,0%
Castilla-La Mancha	293.472	437.067	202.115	92.451	31.029	–66,4%
Castilla y León	242.186	211.148	102.367	114.592	110.998	–3,1%
Cataluña	768.750	319.731	499.465	364.799	174.452	—
Extremadura	151.751	87.803	124.161	53.125	32.203	–39,4%
Galicia	398.756	290.059	249.068	220.912	190.772	–13,6%
Madrid	93.129	154.506	127.716	147.899	74.000	–50,0%
Murcia	129.758	117.904	39.273	23.265	24.160	3,8%
Navarra	138.961	94.857	20.794	35.355	49.740	40,7%
País Vasco	472.530	347.808	329.073	217.329	198.989	–8,4%
Rioja	25.845	21.886	20.813	7.563	13.590	79,7%
Valencia	155.104	101.155	101.726	111.675	82.486	–26,1%
Ceuta y Melilla	1.877	4.262	1.295	1.325	1.225	–7,5%
Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares (**)	556.448	618.834	544.211	379.339	393.972	3,9%
Total Entes Territoriales	4.297.902	3.465.957	2.835.779	2.256.030	1.739.670	–22,9%
Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje (2)	339.622	934.989	725.484	340.422	171.307	–49,7%
Sociedad estatal de infr. de ttes. terrestres (SEITT, S.A.)	729.754	554.724	473.060	322.858	271.467	–15,9%
Total	9.370.693	7.794.976	5.926.163	5.316.620	4.609.063	–13,3%

(*) Datos provisionales.
(**) No incluye la inversión de la Diputación Provincial de Zamora del año 2013.
(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)	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Total	4.003	2.839	1.892	2.397	2.426	1,2%
Programa 453-B. Total	2.673	1.726	905	1.569	1.499	–4,5%
Autovías	1.913	1.064	455	939	1.096	16,7%
Acondicionamiento	236	212	198	199	137	–31,2%
Act. medio urbano	524	450	252	431	265	–38,5%
Programa 453-C	1.330	1.113	987	828	927	12,0%

(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	2009	2010	2011(12)	2012(12)	2013	13/12
Ingresos (1) (5)	1.764.737,1	1.636.637,2	1.705.824,7	1.565.604,1	1.584.334,6	1,2%
Gastos de explotación	449.092,2	398.833,4	414.156,5	416.440,9	366.260,6	–12,0%
Resultado y deterioro de inmovilizado (2) (8) (9) (10) (11)	–2.562,3	–95.321,1	–163.237,4	–329.425,2	11.402,3	–103,5%
Dotación amortización autopista (3)	379.972,4	380.207,5	364.880,0	407.510,8	414.660,0	1,8%
Resultados financieros (4) (6) (7)	–92.377,9	–161.874,7	242.619,6	131.441,5	–261.320,4	–298,8%
Resultados antes de impuestos	**840.732,3**	**600.400,5**	**1.006.170,4**	**543.668,7**	**553.495,9**	**1,8%**

(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	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Motocicletas (2)	2.606.674	2.707.482	2.798.043	2.852.297	2.891.204	1,4%
Turismos	21.983.485	22.147.455	22.277.244	22.247.528	22.024.538	–1,0%
Camiones y furgonetas	5.136.214	5.103.980	5.060.791	4.984.722	4.887.352	–2,0%
Autobuses y microbuses	62.663	62.445	62.358	61.127	59.892	–2,0%
Tractores industriales	206.730	199.486	195.960	186.964	182.822	–2,2%
Otros vehículos (3)	860.203	865.187	874.685	870.565	871.028	0,1%
Total vehículos	**30.855.969**	**31.086.035**	**31.269.081**	**31.203.203**	**30.916.836**	**–0,9%**
Remolques	146.181	151.330	155.532	158.603	161.447	1,8%
Semiremolques	266.659	263.343	260.036	251.766	246.400	–2,1%

(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	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Motocicletas (2)	139.908	141.030	125.059	102.603	95.845	–6,6%
Turismos	971.177	1.000.010	817.688	710.638	742.305	4,5%
Camiones y furgonetas	136.433	145.093	132.682	97.905	97.067	–0,9%
Autobuses y microbuses	2.967	2.593	2.859	1.777	1.742	–2,0%
Tractores industriales	5.774	7.196	10.702	9.632	10.524	9,3%
Otros vehículos (3)	2.522	2.887	2.521	1.755	1.532	–12,7%
Total vehículos automóviles	**1.258.781**	**1.298.809**	**1.091.511**	**924.310**	**949.015**	**2,7%**
Remolques	7.156	7.013	6.066	5.120	5.014	–2,1%
Semirremolques	4.603	5.228	7.188	5.424	5.930	9,3%

(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				
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	13/12
Número de empresas (1)	**571**	**502**	**1.227**	**1.176**	**1.444**	**1.367**	**424**	**415**	**3.666**	**3.460**	**–5,6%**
De las cuales:											
– Autorización VR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—
– Autorización VD	571	502	1.227	1.176	1.440	1.363	419	410	3.657	3.451	–5,6%
– Ambas autorizaciones	0	0	0	0	4	4	5	5	9	9	0,0%
Número total de autocares	**571**	**502**	**4.381**	**4.207**	**14.750**	**13.842**	**22.017**	**21.421**	**41.719**	**39.972**	**–4,2%**
De los cuales:											
– Autorización VR	0	0	0	0	11	11	268	268	279	279	0,0%
– Autorización VD	571	502	4.379	4.207	14.738	13.830	21.749	21.153	41.437	39.692	–4,2%
– Autorización Servicio Privado	0	0	2	0	1	1	0	0	3	1	—
Autocares por empresa	**1,0**	**1,0**	**3,6**	**3,6**	**10,2**	**10,1**	**51,9**	**51,6**	**11,4**	**11,6**	**1,5%**

(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				
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	13/12
Número de empresas (1)	61.329	57.011	2.599	2.411	48	42	3	2	63.979	59.466	–7,1%
Número de taxis	61.329	57.011	5.856	5.465	437	404	72	47	67.694	62.927	–7,0%
Número total de plazas	314.372	293.376	31.857	29.845	2.508	2.318	391	235	349.128	325.774	–6,7%
Plazas por taxi	5,1	5,2	5,4	5,5	5,7	5,7	5,4	5,0	5,2	5,2	0,4%
Taxis por empresa	1,0	1,0	2,3	2,3	9,1	9,6	24,0	23,5	1,1	1,1	0,0%

(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	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Vehículos pesados, ámbito nacional	**260.471**	**227.883**	**236.901**	**204.763**	**213.606**	**4,3%**
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	260.471	227.883	236.901	204.763	213.606	4,3%
Tractores	156.226	137.889	144.532	126.942	133.936	5,5%
Tractor-MDP	*156.226*	*137.889*	*144.532*	*126.942*	*133.936*	*5,5%*
Tractor-TD	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	—
Rígido-MDP	104.245	89.994	92.369	77.821	79.670	2,4%
Vehículos pesados, ámbito comarcal + autonómica	**8.152**	**7.320**	**7.464**	**6.774**	**6.735**	**–0,6%**
Semirremolque	14	14	14	14	13	-7,1%
Vehículos tracción propia	8.138	7.306	7.450	6.760	6.722	-0,6%
Tractores	1.380	1.245	1.276	1.161	1.166	0,4%
Tractor-MDP	*1.378*	*1.243*	*1.274*	*1.159*	*1.164*	*0,4%*
Tractor-TD	*2*	*2*	*2*	*2*	*2*	*0,0%*
Rígido-MDP	6.758	6.061	6.174	5.599	5.556	-0,8%
Vehículos pesados, ámbito local + provincial	**910**	**903**	**873**	**864**	**863**	**–0,1%**
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	910	903	873	864	863	-0,1%
Tractores	221	225	209	208	208	0,0%
Tractor-MDP	*221*	*225*	*209*	*208*	*208*	*0,0%*
Tractor-TD	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	—
Rígido-MDP	689	678	664	656	655	-0,2%
Total vehículos pesados	**269.533**	**236.106**	**245.238**	**212.401**	**221.204**	**4,1%**
Semirremolque	14	14	14	14	13	–7,1%
Vehículos tracción propia	269.519	236.092	245.224	212.387	221.191	4,1%
Tractores	157.827	139.359	146.017	128.311	135.310	5,5%
Tractor-MDP	*157.825*	*139.357*	*146.015*	*128.309*	*135.308*	*5,5%*
Tractor-TD	*2*	*2*	*2*	*2*	*2*	*0,0%*
Rígido-MDP	111.692	96.733	99.207	84.076	85.881	2,1%
Total vehículos ligeros (PMA > 2 t)	**101.839**	**88.320**	**93.340**	**81.732**	**87.347**	**6,9%**
Ámbito nacional	95.970	82.944	87.653	76.439	81.976	7,2%
Ámbito comarcal + autonómica	5.849	5.357	5.668	5.277	5.355	1,5%
Ámbito local + provincial	20	19	19	16	16	0,0%

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

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Vehículos pesados ámbito nacional	**109.556**	**114.177**	**99.802**	**103.549**	**87.229**	**–15,8%**
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	109.556	114.177	99.802	103.549	87.229	–15,8%
Tractor-MPC	*14.558*	*15.378*	*13.518*	*14.121*	*11.823*	*–16,3%*
Rígido-MPC	*94.998*	*98.799*	*86.284*	*89.428*	*75.406*	*–15,7%*
Vehículos pesados ámbito comarcal + autonómica	**5.229**	**5.073**	**4.462**	**4.736**	**4.159**	**–12,2%**
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	5.229	5.073	4.462	4.736	4.159	–12,2%
Tractor-MPC	*225*	*236*	*178*	*200*	*160*	*–20,0%*
Rígido-MPC	*5.004*	*4.837*	*4.284*	*4.536*	*3.999*	*–11,8%*
Vehículos pesados ámbito local + provincial	**306**	**289**	**289**	**289**	**287**	**–0,7%**
Semirremolque	17	17	17	17	17	0,0%
Vehículos tracción propia	289	272	272	272	270	–0,7%
Tractor-MPC	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	—
Rígido-MPC	*289*	*272*	*272*	*272*	*270*	*–0,7%*
Total vehículos pesados	**115.091**	**119.539**	**104.553**	**108.574**	**91.675**	**–15,6%**
Semirremolque	17	17	17	17	17	0,0%
Vehículos tracción propia	115.074	119.522	104.536	108.557	91.658	–15,6%
Tractor-MPC	*14.783*	*15.614*	*13.696*	*14.321*	*11.983*	*–16,3%*
Rígido-MPC	*100.291*	*103.908*	*90.840*	*94.236*	*79.675*	*–15,5%*
Total vehículos ligeros (PMA > 2 t)	**61.380**	**60.824**	**53.133**	**39.419**	**30.500**	**–22,6%**
Ámbito nacional	21.913	23.394	20.782	21.953	18.664	–15,0%
Ámbito comarcal + autonómica	36.225	35.388	29.317	14.442	8.816	–39,0%
Ámbito local + provincial	3.242	2.042	3.034	3.024	3.020	–0,1%

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 2013 (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	**31.756**	**23.945**	**4.347**	**2.118**	**845**	**194**	**208**	**63.413**
Con al menos un vehículo:								
— De Radio Nacional	31.064	22.848	4.186	2.044	819	191	204	61.356
— De Radio Comarcal	384	1.003	168	81	34	5	5	1.680
— De Radio Local	308	188	28	19	3	0	0	546
Número de vehículos	**31.756**	**68.576**	**32.507**	**30.357**	**23.608**	**9.592**	**24.798**	**221.194**
— De Radio Nacional	31.064	65.459	31.265	29.238	22.791	9.402	24.389	213.608
— De Radio Comarcal	384	2.737	1.167	1.029	807	190	409	6.723
— De Radio Local	308	380	75	90	10	0	0	863
Vehículos por empresas	**1,00**	**2,86**	**7,48**	**14,33**	**27,94**	**49,44**	**119,22**	**3,49**

(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	115.770	51,6%	13,1	95.594	42,6%	8,5	12.921	5,8%	8,1	224.285	10,7
2013 (4)(5)	112.861	51,2%	12,9	94.752	43,0%	8,1	12.764	5,8%	7,6	220.377	10,5

(*) 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-2013 suma 165.361 km. No se incluye el tráfico por la red de carreteras interurbanas gestionadas por los Ayuntamientos (361.517 Km.) y otros organismos (11.355) que según estimaciones de la D.G.C. pueden ser el 10% del tráfico total.
(2) La Red de las Diputaciones Vascas y los Cabildos de Canarias se han incluído, a efectos de tráfico, dentro de las Comunidades Autónomas.
(3) Como consecuencia del inventario de Carreteras a 31-XII-2008 este tráfico no es comparable con el del año anterior.
(4) En la RCE, que sirve de referencia al conjunto de las redes en el período 2013/2012 el tráfico total ha decrecido en un 2,4% y el de pesados en un 3,5%.
(5) En 2013 se ha actualizado el catálogo de las autopistas de peaje de la RCE haciéndola coincidente con las del Servicio de Concesión de Autopistas. Se elimina así la doble contabilización de algunos tramos libres y mixtos, si bien los crecimientos de todos los años anteriores son correctos al realizarse sobre redes comparables.
Fuente: Subdirección G. 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
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
2013 (7)	20.566,1	12,4	97.940,2	11,9	13.199,0	7,5	88.672,1	9,0	220.377,4	10,5

(*) 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-2013 suma 165.361 Km. Existe además un viario interurbano a cargo de los Ayuntamientos cuyo tráfico puede estimarse en el 10% del total.
(2) Los datos de autopistas de peaje son de la Delegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de Autopistas de Peaje. Para el resto de viarios se han empleado los planes de aforos de las CC.AA., Diputaciones y la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
(3) En esta cantidad se incluye los 3.741 millones de vehículos-km. recorridos en los 274,1 km. de tramos libres o mixtos que están en régimen de concesión.
(4) A efectos de tráfico y cuantificación de viario las autopistas libres se incluyen en este apartado.
(5) Como consecuencia del inventario de Carreteras a 31-XII-2008 este tráfico no es comparable con el del año anterior.
(6) La serie de tráfico de doble calzada no es comparable entre los distintos años al referirse a redes diferentes.
(7) En 2013 se ha actualizado el catálogo de las autopistas de peaje de la RCE haciéndola coincidente con las del Servicio de Concesión de Autopistas. Se elimina así la doble contabilización de algunos tramos libres y mixtos, si bien los crecimientos de todos los años anteriores son correctos al realizarse sobre redes comparables.
Fuente: Subdirección G. 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
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
2013 (8)	17.135,0	12,4	22.444,9	11,9	22.572,9	7,5	1.632,9	9,0	3.651,2	10,5

(1) El conjunto de las redes interurbanas está referido a las carreteras del Estado, Comunidades Autónomas y Diputaciones que, a 31 de diciembre de 2013 sumaban 165.361 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.
(5) A efectos de tráfico y cuantificación de viarios las autopistas libres se incluyen en este apartado.
(6) Datos no comparables entre 2008 y 2007, debido a nueva tramificación de la R.C.E.
(7) La serie de tráfico de doble calzada no es comparable entre los distintos años al referirse a redes diferentes.
(8) En 2013 se ha actualizado el catálogo de las autopistas de peaje de la RCE haciéndola coincidente con las del Servicio de Concesión de Autopistas. Se elimina así la doble contabilización de algunos tramos libres y mixtos, si bien los crecimientos de todos los años anteriores son correctos al realizarse sobre redes comparables.
Fuente: Subdirección G. 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 2013 (*) (9) (millones de vehículos-km o km)

Comunidades Autónomas	Estado		Comunidades Autónomas		Diputaciones	
	Total	% pesados	Total (*)	% pesados	Total (*)	% pesados
ANDALUCÍA	18.501,3	9,2	(2) 11.796,6	8,8	2.465,1	8,5
Almería	1.625,3	11,7	961,8	7,9	(3) 351,9	—
Cádiz	2.354,8	5,6	1.576,5	8,2	(4) 211,3	9,8
Córdoba	1.728,7	13,3	726,9	7,2	(3) 259,3	—
Granada	1.707,2	7,2	2.499,0	11,8	(4) 549,0	—
Huelva	1.427,5	8,6	840,8	4,8	(3) 200,9	—
Jaén	1.542,4	17,1	939,2	6,4	(4) 142,1	9,3
Málaga	4.427,8	6,3	1.780,7	8,2	(3) 347,4	—
Sevilla	3.687,5	9,5	2.471,7	9,8	403,2	7,6
ARAGÓN	5.893,6	18,9	(2) 1.615	11,9	144	18,3
Huesca	1.370,3	16,4	627	9,4	27	7,6
Teruel	833,3	21,1	298	10,2	(4) 39	9,2
Zaragoza	3.689,9	19,4	690	14,9	78	26,5
ASTURIAS, PRINCIPADO DE	3.303,2	8,5	(2) 1.976	7,8	—	—
BALEARS, ILLES	—	—	(7) (8) 7.444	6,7	—	—
CANARIAS	—	—	(8) 10.263	4,9	—	—
Las Palmas	—	—	5.151	6,0	—	—
Sta.Cruz de Tenerife	—	—	5.112	3,9	—	—
CANTABRIA	2.901,8	8,3	(5) 998	6,2	—	—
CASTILLA-LA MANCHA	10.257,9	15,9	(2) 4.077	11,5	1.004	8,8
Albacete	1.729,0	15,5	554	11,9	(4) 226	10,4
Ciudad Real	1.668,5	21,1	953	12,6	254	6,9
Cuenca	1.969,2	17,6	530	14,2	(4) 75	8,7
Guadalajara	1.244,7	18,7	466	9,1	(4) 150	8,8
Toledo	3.646,5	11,7	1.574	10,1	(4) 299	9,2
CASTILLA Y LEÓN	12.515,8	17,4	(1) 4.397	10,7	1.672	9,6
Ávila	859,7	12,2	344	6,7	(3) 112	—
Burgos	2.377,6	21,5	612	10,3	170	5,3
León	1.862,2	13,0	946	9,7	424	—
Palencia	860,8	19,7	516	12,3	109	10,0
Salamanca	1.205,2	19,7	457	6,7	236	7,5
Segovia	1.053,7	14,0	510	11,7	198	16,1
Soria	724,4	23,9	261	20,5	71	7,9
Valladolid	2.245,6	15,9	465	9,9	178	—
Zamora	1.326,6	17,5	286	12,3	(3) 176	—
CATALUÑA	13.985,8	15,9	(1) 15.895	5,9	2.017	7,2
Barcelona	6.769,4	14,1	10.682	6,0	1.361	7,8
Girona	2.165,6	16,7	2.575	6,5	168	4,5
Lleida	1.738,4	20,7	1.448	8,7	122	4,1
Tarragona	3.312,4	16,6	1.190	6,0	(3) 366	—
COMUNIDAD VALENCIANA	13.639,4	14,9	(1) 5.156	6,6	2.488	4,8
Alicante	4.994,7	10,1	1.532	s/d	832	5,6
Castellón	1.919,5	20,4	1.058	s/d	148	15,5
Valencia	6.725,2	17,0	2.566	s/d	1.509	3,3
EXTREMADURA	3.322,2	14,2	(1) 2.032	8,4	631	11,8
Badajoz	1.842,3	14,8	1.184	8,0	335	15,4
Cáceres	1.479,8	13,6	848	9,1	296	7,8
GALICIA	8.103,4	9,5	(1) 5.975	6,8	2.343	8,4
A Coruña	2.834,0	7,4	2.671	6,9	985	8,1
Lugo	1.450,9	13,3	767	10,0	451	9,0
Ourense	1.329,6	11,8	574	7,8	297	4,6
Pontevedra	2.488,8	8,5	1.962	5,2	(4) 609	6,9
MADRID, COMUNIDAD	15.003,1	7,8	(1) 6.910	7,9	—	—
MURCIA, REGIÓN DE	3.624,7	12,3	(1) 2.762	6,9	—	—
NAVARRA, C. FORAL DE	117,2	7,9	(2) 3.540	14,0	—	—
PAÍS VASCO	484,6	13,7	(1) (6) 9.435	12,3	—	—
Álava	281,8	14,3	1.440	15,3	—	—
Guipúzcoa	—	—	3.291	—	—	—
Vizcaya	202,8	13,0	4.705	8,7	—	—
RIOJA, LA	1.207,0	18,4	(1) 480	7,2	—	—
CEUTA Y MELILLA	—	—	—	—	—	—
Ceuta	—	—	—	—	—	—
Melilla	—	—	—	—	—	—
TOTAL	112.860,9	12,9	94.752,5	8,1	12.764,0	7,6

(*) El tráfico está expresado en millones de vehículos-km. y corresponde a la longitud total recorrida en cada provincia en el año 2013.
(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 2013 y curva inferior La Rioja 2013 + Madrid 2013+La Rioja 2013.
(3) La expansión se ha realizado ajustando la curva de distribución de Galicia.
(4) Se ha calculado sobre el aforo de 2012 reduciendo el tráfico total un 2,4% y los pesados un 3,5%.
(5) Calculado a partir de los datos de 2012 aplicando un decrecimiento del -0,2% resultado de la evolución del tráfico 2012-2013 de Asturias y Vizcaya.
(6) Los datos de las Diputaciones Forales del País Vasco han sido incluidos, a efectos de tráfico, en CCAA.
(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 6.459,4 (6,7). Ibiza 651,8 (4,22). Menorca 333,0 (10,85). CANARIAS. Las Palmas: Fuerteventura 687,1. Lanzarote 766,9. Gran Canaria 3.697,1 (5,1). CANARIAS. Sta. Cruz de Tenerife: Tenerife 4.355 (3,9) Hierro 170,4 La Palma 492,2 (5,6).
(9) En 2013 se ha actualizado el catálogo de las autopistas de peaje de la RCE haciéndola coincidente con las del Servicio de Concesión de Autopistas. Se elimina así la doble contabilización de algunos tramos libres y mixtos, si bien los crecimientos de todos los años anteriores son correctos al realizarse sobre redes comparables.

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

Tabla 1.2.15.1. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Longitud total recorrida por provincia por tipo de vehículo. Vehículos totales. Año 2013 (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	547,16	2.834,0	16,0	2.608,8	2.330,8	2.319,5	11,2	276,8		209,2	75,1	85,4	79,8	4,8	0,7	48,7
Alava	61,17	281,8	1,7	239,8	219,3	218,6	0,7	20,5	0,0	40,4	12,9	16,1	15,2	0,6	0,3	11,3
Albacete	701,30	1.729,0	4,0	1.456,5	1.351,6	1.343,6	8,0	103,3	1,7	268,5	84,1	172,4	161,9	8,9	1,6	11,9
Alicante	669,85	4.994,7	41,0	4.449,0	3.996,1	3.964,6	31,5	452,6	0,3	504,7	216,9	244,8	231,1	13,3	0,4	43,0
Almeria	372,99	1.625,3	10,1	1.425,4	1.315,3	1.307,2	8,0	110,0	0,1	189,8	83,2	96,5	91,9	4,2	0,3	10,1
Asturias	842,47	3.303,2	11,9	3.009,0	2.641,4	2.625,2	16,2	366,8	0,7	282,4	121,7	130,4	122,5	7,3	0,6	30,3
Avila	474,16	859,7	1,9	752,8	693,9	690,2	3,8	58,7	0,1	105,0	29,4	57,8	53,4	3,6	0,8	17,9
Badajoz	826,90	1.842,3	7,8	1.562,6	1.449,4	1.436,3	13,1	112,0	1,2	271,9	83,2	172,4	163,6	7,4	1,4	16,4
Barcelona	308,93	6.769,4	81,4	5.731,7	5.405,7	5.397,8	7,9	325,8	0,2	956,3	367,9	452,3	426,7	20,2	5,3	136,1
Burgos	935,14	2.377,6	9,3	1.856,3	1.691,6	1.677,3	14,4	162,0	2,6	512,0	99,9	375,4	352,9	18,1	4,4	36,7
Caceres	765,62	1.479,8	7,2	1.271,5	1.220,4	1.210,9	9,5	50,8	0,2	201,1	55,9	133,1	123,9	8,1	1,0	12,2
Cadiz	314,33	2.354,8	33,7	2.189,5	2.089,1	2.081,5	7,6	100,3	0,2	131,5	40,6	63,2	59,9	2,4	0,9	27,7
Cantabria	574,90	2.901,8	19,2	2.640,5	2.460,9	2.445,5	15,4	178,9	0,7	242,2	76,8	148,5	139,5	7,8	1,2	16,9
Castellón	461,63	1.919,5	14,7	1.513,6	1.371,4	1.363,0	8,4	141,9	0,4	391,1	108,2	260,5	250,0	9,5	1,0	22,4
Ciudad Real	730,79	1.668,5	5,1	1.311,3	1.208,8	1.197,2	11,6	100,7	1,9	352,1	93,3	240,8	225,7	13,9	1,2	18,0
Córdoba	595,71	1.728,7	7,1	1.491,1	1.378,3	1.370,2	8,1	110,8	2,0	230,5	79,5	136,2	128,9	6,3	1,1	14,9
Cuenca	980,63	1.969,2	5,1	1.617,3	1.511,2	1.506,8	4,4	104,6	1,5	346,8	69,3	247,9	234,8	11,4	1,6	29,7
Girona	413,09	2.165,6	19,7	1.784,0	1.629,9	1.621,4	8,5	153,0	1,1	361,9	167,8	145,5	136,9	6,3	2,3	48,5
Granada	314,79	1.707,2	18,0	1.566,8	1.493,3	1.492,5	0,8	73,2	0,4	122,3	58,7	53,3	50,3	2,5	0,4	10,4
Guadalajara	416,27	1.244,7	2,7	1.009,1	943,9	942,6	1,3	65,0	0,2	232,9	52,1	171,3	161,0	8,6	1,7	9,5
Huelva	452,67	1.427,5	8,3	1.296,1	1.218,5	1.210,8	7,7	77,1	0,4	123,2	44,7	71,9	69,0	2,3	0,6	6,6
Huesca	882,26	1.370,3	11,8	1.133,7	1.070,6	1.062,7	7,9	58,5	4,6	224,8	47,8	161,4	152,1	8,1	1,2	15,6
Jaén	451,94	1.542,4	5,8	1.272,7	1.188,8	1.182,4	6,4	83,0	1,0	263,8	100,8	149,0	137,7	10,6	0,8	14,1
León	935,96	1.862,2	12,3	1.607,7	1.504,9	1.496,6	8,3	99,0	3,8	242,1	71,0	147,3	137,0	6,6	3,6	23,8
Lleida	514,02	1.738,4	12,0	1.366,3	1.223,9	1.216,1	7,7	141,3	1,2	360,1	69,5	274,4	261,9	11,3	1,2	16,3
Lugo	697,64	1.450,9	10,0	1.247,8	1.129,5	1.118,4	11,1	116,6	1,7	193,1	62,0	113,9	107,7	5,2	1,0	17,2
Madrid	768,26	15.003,1	94,9	13.731,8	12.988,0	12.954,3	33,7	742,4	1,4	1.176,4	400,0	586,6	542,8	32,1	11,7	189,8
Málaga	402,40	4.427,8	29,0	4.118,7	4.000,5	3.992,0	8,4	118,2	0,0	280,0	139,8	97,3	91,8	5,2	0,3	42,9
Murcia	557,19	3.624,7	15,3	3.162,3	3.011,8	2.998,8	13,0	150,2	0,3	447,1	164,1	257,5	247,5	9,0	1,0	25,5
Navarra	39,21	117,2	0,7	107,3	98,1	97,8	0,3	9,2	0,0	9,2	1,9	2,4	2,3	0,1	0,1	4,9
Orense	521,59	1.329,6	3,9	1.168,2	1.094,3	1.093,3	1,0	73,3	0,5	157,5	55,1	93,5	87,5	5,5	0,4	8,9
Palencia	440,34	860,8	4,0	687,6	635,1	626,7	8,4	51,4	1,0	169,2	36,5	125,8	117,3	7,6	0,9	6,9
Pontevedra	531,20	2.488,8	17,4	2.260,5	2.101,3	2.094,9	6,4	158,6	0,6	211,0	69,1	97,6	91,2	5,3	1,1	44,3
Rioja	421,38	1.207,0	5,6	979,7	888,0	884,9	3,0	90,8	0,9	221,7	48,3	151,4	144,1	6,3	1,0	22,0
Salamanca	573,34	1.205,2	4,4	962,9	880,3	870,1	10,2	82,1	0,5	237,9	45,4	179,0	167,2	10,8	1,0	13,5
Segovia	367,38	1.053,7	4,0	902,0	838,6	834,3	4,3	63,3	0,1	147,6	27,4	80,7	75,9	4,2	0,6	39,6
Sevilla	449,85	3.687,5	41,4	3.294,2	3.079,6	3.064,9	14,7	214,5	0,1	351,9	124,0	194,3	185,4	7,5	1,4	33,5
Soria	528,06	724,4	3,0	548,3	501,5	498,9	2,6	46,0	0,9	173,0	42,6	123,2	114,1	7,6	1,5	7,2
Tarragona	568,91	3.312,4	28,7	2.732,7	2.527,2	2.522,4	4,9	204,7	0,8	551,0	181,7	309,2	296,1	11,0	2,1	60,1
Teruel	673,72	833,3	3,6	654,0	614,8	609,8	5,0	38,1	1,1	175,7	37,4	131,5	123,9	6,3	1,3	6,8
Toledo	897,60	3.646,5	12,1	3.208,2	2.989,9	2.982,0	7,9	217,2	1,1	426,1	143,4	251,6	235,4	13,6	2,6	31,1
Valencia	815,34	6.725,2	61,9	5.520,9	5.010,4	4.987,4	23,0	508,6	1,8	1.142,3	350,2	669,9	638,2	27,2	4,4	122,2
Valladolid	535,33	2.245,6	7,0	1.881,4	1.775,2	1.771,3	3,9	104,5	1,7	357,3	110,6	227,1	213,1	10,7	3,4	19,6
Vizcaya	22,50	202,8	1,2	175,3	160,3	159,8	0,5	15,0	0,0	26,3	8,1	10,1	9,5	0,4	0,2	8,1
Zamora	722,63	1.326,6	3,7	1.090,2	958,1	949,8	8,3	131,2	0,9	232,8	64,9	154,0	141,7	10,4	1,9	13,9
Zaragoza	976,91	3.689,9	22,2	2.952,6	2.780,2	2.767,8	12,4	168,4	4,1	715,1	193,7	476,1	448,0	25,6	2,5	45,3
Total	**26.055,44**	**112.860,9**	**742,0**	**97.549,7**	**90.671,8**	**90.260,4**	**411,3**	**6.830,8**	**47,2**	**14.569,1**	**4.616,6**	**8.540,4**	**8.048,7**	**415,8**	**75,8**	**1.412,2**
% Totales…		100,00	0,66	86,43	80,34	79,97	0,36	6,05	0,04	12,91	4,09	7,57	7,13	0,37	0,07	1,25
% Parciales…			100,00	100,00	92,95	92,53	0,42	7,00	0,05	100,00	31,69	58,62	55,25	2,85	0,52	9,69

En 2013 se ha actualizado el catálogo de las autopistas de peaje de la RCE haciéndola coincidente con las del Servicio de Concesión de Autopistas. Se elimina así la doble contabilización de algunos tramos libres y mixtos, si bien los crecimientos de todos los años anteriores son correctos al realizarse sobre redes comparables.

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

Tabla 1.2.15.2. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Crecimiento por tipo de vehículo y CCAA. Vehículos totales. Ámbito: todos. Vía: todas. Clase de vehículo: todos (millones de vehículos km) (10^6 km).

CC.AA.	Longitud comparable		Long	vh-km año 2012 (*)			vh-km año 2013 (*)			IMD 2013		crecimientos (%)		
	Ligeros	Pesados	2013	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Pesados	Total	Ligeros	Pesados
Galicia	2.182,83	2.267,74	2.297,59	8.374,4	7.474,2	853,5	8.219,4	7.337,8	834,3	9.663	919	–1,85	–1,82	–2,26
Cantabria	567,34	572,34	574,90	3.046,5	2.744,0	284,4	2.937,2	2.647,9	267,2	13.829	1.154	–3,59	–3,50	–6,04
Cast. y León	5.388,31	5.367,21	5.512,33	13.725,2	10.916,3	2.746,6	13.379,4	10.681,1	2.629,0	6.221	1.082	–2,52	–2,15	–4,28
Aragón	2.410,75	2.437,24	2.532,89	5.713,1	4.532,9	1.141,4	5.603,3	4.450,3	1.107,9	6.375	1.207	–1,92	–1,82	–2,94
Cast. La-Mancha	3.531,90	3.618,64	3.726,59	10.475,7	8.651,7	1.785,2	10.159,7	8.413,7	1.715,9	7.541	1.196	–3,02	–2,75	–3,88
Andalucía	3.271,99	3.294,78	3.354,68	18.923,0	16.908,4	1.849,2	18.524,5	16.571,4	1.797,9	15.110	1.383	–2,11	–1,99	–2,77
C. Valenciana	1.867,90	1.830,25	1.946,81	13.924,7	11.661,7	2.148,6	13.643,7	11.396,0	2.093,9	19.195	2.868	–2,02	–2,28	–2,55
País vasco	76,55	76,55	83,67	472,0	406,2	63,9	435,1	371,8	61,7	15.869	2.182	–7,82	–8,47	–3,41
Madrid	697,32	728,21	768,26	13.421,3	12.363,8	976,4	13.167,8	12.157,3	916,3	53.503	4.195	–1,89	–1,67	–6,15
Extremadura	1.565,33	1.589,32	1.592,52	3.578,3	2.975,7	578,4	3.438,8	2.868,2	546,5	5.715	814	–3,90	–3,61	–5,52
Cataluña	1.684,93	1.593,33	1.804,95	14.202,1	11.669,0	2.408,7	13.906,9	11.473,7	2.339,3	21.229	3.384	–2,08	–1,67	–2,88
Murcia	544,42	551,62	557,19	3.719,3	3.233,2	472,2	3.670,2	3.182,3	476,5	17.823	2.198	–1,32	–1,58	0,92
La Rioja	403,82	403,82	421,38	1.252,6	999,7	246,9	1.206,3	964,7	235,4	7.848	1.441	–3,69	–3,50	–4,65
Asturias	770,65	774,92	842,47	3.437,5	3.122,3	300,9	3.294,3	2.996,2	284,4	10.742	918	–4,17	–4,04	–5,49
Navarra	36,74	36,74	39,21	117,2	107,8	9,0	111,8	102,1	9,3	8.189	643	–4,64	–5,27	3,32
TOTAL	**25.001**	**25.143**	**26.055**	**115.082**	**99.166**	**15.094**	**112.860**	**97.549**	**14.569**	**11.867**	**1.532**	**–2,35**	**–2,2**	**–3,46**

(*) La red empleada para el cálculo es la formada por los tramos homogéneos y comparables en los dos años.

En 2013 se ha actualizado el catálogo de las autopistas de peaje de la RCE haciéndola coincidente con las del Servicio de Concesión de Autopistas. Se elimina así la doble contabilización de algunos tramos libres y mixtos, si bien los crecimientos de todos los años anteriores son correctos al realizarse sobre redes comparables.

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

Tabla 1.2.15.3. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Longitud total recorrida por corredores por tipo de vehículo. Vehículos totales. Año 2013 (millones de vehículos kilómetro) (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.	Tren car.	Veh. esp. 9	Buses 10
C1 Madrid - País Vasco y Cantabria	2.519,99	12.384,2	69,4	10.697,0	9.978,3	9.927,2	51,0	714,1		1.617,8	362,3	1.069,8	998,8	57,0	14,0	185,7
C2 Mad-Navarra-Aragón-Cataluña	3.340,70	19.426,7	169,4	15.989,5	14.897,7	14.842,4	55,3	1.082,9	5,6	3.267,9	997,9	1.948,5	1.839,4	92,8	16,3	321,5
C3 Madrid - Levante	3.151,13	20.892,5	128,0	17.954,7	16.507,3	16.423,6	83,8	1.443,8	6,6	2.809,8	878,3	1.676,9	1.589,8	77,3	9,8	254,6
C4 Madrid - Andalucía Oriental	2.094,11	12.774,7	54,4	10.921,6	10.294,8	10.249,4	45,4	626,0	7,6	1.798,7	581,4	1.112,2	1.045,3	59,6	7,3	105,1
C5 Madrid - Andalucía Occidental	2.716,75	16.175,9	93,7	14.206,0	13.345,8	13.284,1	61,8	857,2	8,6	1.876,2	589,1	1.138,5	1.070,9	58,5	9,1	148,6
C6 Madrid - Extremadura	2.107,85	8.923,1	32,0	8.063,0	7.664,8	7.640,1	24,7	396,3	9,6	828,0	265,1	450,2	416,7	27,1	6,3	112,7
C7 Madrid - Galicia Y Asturias	3.326,14	12.269,3	54,0	10.753,8	9.973,7	9.929,8	43,9	775,5	10,6	1.461,5	415,9	890,9	827,7	49,9	13,2	154,8
C8 Galicia A Francia Por Cantábrico	5.294,98	18.541,7	98,3	16.330,2	14.891,2	14.802,9	88,4	1.429,1	11,6	2.113,3	643,7	1.236,3	1.155,7	67,2	13,3	233,3
C9 País Vasco - Navarra - Cataluña	2.222,14	14.980,8	143,1	12.289,3	11.408,7	11.373,5	35,2	876,8	12,6	2.548,3	804,8	1.439,5	1.363,1	63,7	12,7	304,0
C10 Junquera Y Port-Bou - Murcia	2.174,37	21.407,8	188,2	18.018,1	16.415,4	16.343,6	71,8	1.601,0	13,6	3.201,5	1.178,7	1.679,4	1.597,2	68,7	13,5	343,4
C11 Murcia - Cádiz(Por La Costa)	1.194,48	9.558,8	71,4	8.694,4	8.282,3	8.253,5	28,8	411,9	14,6	793,0	330,0	371,3	354,4	14,7	2,1	91,7
C12 Andalucía - Levante So-Ne	3.610,11	21.802,6	146,6	18.662,3	17.231,6	17.143,5	88,1	1.424,7	15,6	2.993,7	995,3	1.745,4	1.651,8	82,8	10,7	253,0
C13 Ruta De La Plata	3.977,47	13.853,6	90,5	12.215,8	11.357,1	11.293,7	63,4	852,0	16,6	1.547,4	488,0	928,4	874,1	44,1	10,1	131,0
C14 Irún - Fuentes De Oñoro	952,34	3.352,9	14,2	2.590,6	2.360,0	2.339,0	21,1	229,5	17,6	748,1	152,4	548,7	512,9	30,3	5,5	47,0
C15 Ebro Y Sub-Ebro(Levante N. España)	6.695,61	22.037,2	127,5	18.245,3	16.775,8	16.690,7	85,1	1.457,2	18,6	3.664,5	939,7	2.401,7	2.280,0	103,4	18,2	323,1
Total RCE	**26.055,44**	**112.860,9**	**742,0**	**97.549,8**	**90.671,8**	**90.260,4**	**411,3**	**6.830,8**	**19,6**	**14.569,1**	**4.616,6**	**8.540,4**	**8.048,7**	**415,8**	**75,8**	**1.412,2**
% Totales…		100,0	0,7	86,4	80,3	80,0	0,4	6,1	0,0	12,9	4,1	7,6	7,1	0,4	0,1	1,3
% Parciales…			100,0	100,0	93,0	92,5	0,4	7,0	0,1	100,0	31,7	58,6	55,3	2,9	0,5	9,7

En 2013 se ha actualizado el catálogo de las autopistas de peaje de la RCE haciéndola coincidente con las del Servicio de Concesión de Autopistas. Se elimina así la doble contabilización de algunos tramos libres y mixtos, si bien los crecimientos de todos los años anteriores son correctos al realizarse sobre redes comparables.

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

Tabla 1.2.15.4. Crecimiento del tráfico en la RCE por corredores (Datos comparables).

Año	1.- Madrid – Pais Pasco y Cantabria			2.- Madrid – Navarra – Aragón – Cataluña			3.- Madrid – Levante			4.- Madrid – Andalucia Oriental			5.- Madrid – Andalucia Occidental			6.- Madrid – Extremadura			7.- Madrid – Galicia Y Asturias			8.- Cantábrico y Subcantábrico Galicia A Francia		
	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long
2013	–1,6	–4,8	2.370	–1,3	–2,6	2.924	–2,0	–3,5	2.921	–1,8	–1,7	2.054	–2,1	–4,3	2.601	–2,5	–6,3	2.075	–1,3	–3,8	3.179	–1,9	–4,3	4.965
2012	–4,7	–9,3	2.341	–5,1	–6,2	2.983	–4,6	–7,2	2.765	–4,8	–5,6	2.052	–5,6	–7,2	2.574	–5,6	–10,4	1.998	–5,4	–8,6	3.118	–6,1	–8,6	4.781
2011	–1,7	–1,8	2.194	–1,7	–2,8	2.718	–2,0	–4,6	2.426	–2,3	–5,1	1.928	–1,3	–5,3	2.503	–1,2	–1,9	1.916	–3,0	–4,5	2.888	–2,2	–6,1	4.546
2010	0,4	–2,9	1.962	–1,2	–2,7	2.368	0,3	–7,1	2.386	1,0	–5,7	1.849	0,4	–4,1	2.218	0,5	–3,9	1.819	–0,6	–2,1	2.667	–1,3	–2,3	4.329
2009	–0,8	–11,2	1.783	–2,6	–10,4	2.386	–0,3	–5,7	2.299	–1,7	–8,0	1.602	0,3	–8,2	2.005	0,8	–6,6	1.704	0,5	–9,3	2.329	1,3	–7,6	4.037
2008	–1,2	–5,2	1.792	–1,3	–5,3	2.558	–1,1	–4,8	1.973	–2,6	–4,0	1.413	–0,4	–4,8	1.822	3,5	–5,8	1.590	–1,4	0,3	2.300	–0,6	–3,4	3.860
2007	3,8	0,7	1.774	3,6	3,1	2.544	1,9	–0,2	2.281	1,9	–0,7	1.439	2,6	0,1	1.919	2,3	–1,8	1.515	3,8	–3,2	2.406	3,8	0,3	4.220
2006	2,4	–0,2	1.782	3,5	3,6	2.463	3,8	2,2	1.909	6,1	–3,5	1.031	5,3	–3,6	1.611	4,1	2,7	1.324	3,9	–0,8	2.398	4,2	–1,6	3.919
2005	2,5	2,8	2.239	2,9	2,0	2.609	2,9	1,1	2.028	2,3	3,9	1.255	2,0	4,3	1.810	1,8	2,2	1.461	0,6	0,9	2.414	2,3	2,0	4.337
2004	4,3	5,3	2.197	3,8	4,2	2.615	3,5	5,7	1.974	5,4	2,8	1.097	6,2	5,0	1.818	3,9	1,5	1.478	4,1	1,9	2.293	4,7	3,2	4.052
2003	3,9	2,2	2.061	2,4	2,8	2.511	4,1	4,2	1.863	4,0	6,3	1.207	4,9	7,7	1.817	4,4	5,0	1.528	2,9	0,6	2.186	3,4	1,5	3.993
2002	3,9	3,3	1.972	3,5	2,5	2.376	4,6	4,8	1.526	8,6	–4,1	960	6,6	–3,8	1.435	3,1	–1,5	1.372	5,1	2,7	2.041	4,4	1,1	3.847
2001	4,6	4,7	1.977	4,7	1,9	2.175	3,8	4,7	1.800	4,8	6,0	938	5,5	4,8	1.702	5,0	5,1	1.616	5,8	4,8	2.117	5,3	4,6	3.866
2000	4,5	9,6	1.928	5,1	6,5	2.077	5,4	4,9	1.647	5,6	6,1	848	4,3	6,0	1.590	3,2	6,7	1.486	3,2	7,8	2.061	2,9	6,9	3.668
1999	6,6	8,9	1.518	6,2	7,9	2.018	4,5	12,0	1.193	3,9	9,5	550	4,3	8,0	1.248	2,9	16,9	1.122	6,0	9,4	1.302	6,7	9,0	2.693
1998	6,9	3,6	1.529	5,3	3,0	2.152	7,9	1,0	1.362	8,5	1,8	713	8,3	0,2	1.301	6,1	–0,6	1.145	5,1	–2,2	1.316	6,0	1,6	2.665
1997	2,7	1,8	1.439	2,8	6,4	1.836	4,1	6,2	1.081	2,4	1,1	721	4,0	1,2	1.210	3,4	7,4	1.176	3,1	1,2	1.428	3,9	3,0	2.753
1996	2,1	–0,1	1.542	2,7	2,1	2.107	4,9	4,3	1.335	5,0	1,3	782	3,9	–0,2	1.397	4,1	–4,4	1.334	1,9	1,8	1.648	2,3	1,8	2.797
1995	3,3	1,3	1.299	2,6	4,8	1.993	1,5	2,6	1.200	4,6	0,1	709	2,8	1,4	1.317	5,3	2,1	1.259	2,9	–0,3	1.505	3,4	0,1	2.645
1994	3,1	6,6	1.424	1,0	5,4	2.063	0,3	3,4	1.260	5,3	1,5	650	3,9	–1,1	1.189	3,0	–1,6	1.185	2,4	1,0	1.542	3,2	–0,8	2.500
1993	0,1	–0,7	1.392	–1,4	–2,1	1.928	0,6	–1,6	952	5,0	–1,9	527	0,1	–0,2	1.229	0,8	2,3	1.155	0,4	4,7	1.281	2,6	3,3	2.340
1992	3,7	–2,3	1.418	1,4	0,3	2.030	1,3	2,0	1.256	–0,3	4,3	751	4,4	–3,2	1.262	2,1	–1,4	1.153	3,1	–2,5	1.408	4,0	–4,6	2.532
1991	5,9	0,6	1.397	4,4	2,2	1.959	3,3	1,8	1.051	7,4	0,5	699	6,0	5,7	1.146	8,4	2,9	1.091	4,3	3,9	1.234	4,0	2,2	2.237
1990	7,0	5,1	1.329	4,2	3,4	1.924	8,3	5,0	1.244	6,5	3,2	705	8,7	2,4	1.351	7,9	2,0	1.216	5,8	4,4	1.580	6,4	5,6	2.750
1989	8,2	5,7	1.325	10,5	14,4	1.789	9,4	5,7	1.229	10,2	6,2	701	11,2	6,1	1.318	6,0	6,3	1.200	6,6	4,4	1.533	6,6	0,9	2.544
Acumulado	**2,7**	**0,8**		**2,2**	**1,7**		**2,6**	**1,4**		**3,3**	**0,5**		**3,4**	**0,2**		**2,9**	**0,5**		**2,3**	**0,4**		**2,7**	**0,2**	

(Continua).

Tabla 1.2.15.4. (Continuación) Crecimiento del tráfico en la RCE por corredores (Datos comparables).

Año	9. PAIS VASCO – NAVARRA – CATALUÑA			10. LA JUNQUERA Y PORT-BOU – MURCIA			11. MURCIA – CÁDIZ (por la costa)			12. ANDALUCIA – LEVANTE SO-NE			13. RUTA DE LA PLATA			14. IRÚN – FUENTES DE OÑORO			15. EBRO Y SUBEBRO (Levante N. de España)			RCE	
	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes
2013	–1,8	–2,4	2.025	–1,5	–1,6	1.856	–0,7	–0,6	1.124	–1,6	–2,7	3.370	–1,2	–4,7	3.831	–4,0	–4,1	919	–2,4	–3,9	6.393	–2,4	–3,5
2012	–5,3	–6,4	2.054	–5,5	–4,6	1.835	–4,6	–5,4	996	–5,1	–6,3	3.299	–5,4	–7,2	3.639	–3,9	–7,9	906	–6,2	–7,3	6.096	–4,2	–6,3
2011	–2,0	–2,9	1.952	–1,9	–3,6	1.641	–2,5	–3,2	965	–2,4	–4,3	3.134	–2,2	–5,3	3.487	–2,5	–4,3	835	–3,0	–4,0	5.815	–1,9	–3,4
2010	–2,2	–2,9	1.681	–1,2	–4,9	1.676	–0,3	–5,1	937	0,9	–4,8	2.881	–0,1	–1,9	3.341	0,5	–0,2	790	–1,2	–4,3	5.321	–0,3	–3,1
2009	–3,3	–10,7	1.666	–2,9	–8,7	1.455	–2,1	–8,4	950	–1,1	–5,7	2.520	1,0	–7,7	3.038	–1,6	–7,4	762	–0,5	–6,5	5.073	–1,7	–8,5
2008	–1,3	–5,9	1.845	–1,5	–5,8	1.549	–3,0	–6,0	800	–0,9	–6,5	2.427	–0,3	–1,3	2.762	–0,5	–5,6	784	–0,3	–4,2	5.194	–0,8	–3,0
2007	3,4	5,0	1.835	2,4	1,7	1.721	4,1	–2,9	855	2,3	1,0	2.552	3,9	–0,5	2.976	2,2	2,2	655	3,6	1,4	5.346	3,0	2,3
2006	3,8	2,5	1.849	4,2	3,7	1.674	6,1	–0,6	621	5,4	–0,8	2.295	6,0	–2,6	2.603	3,3	–1,8	669	3,4	–0,1	5.246	2,2	–1,1
2005	2,9	2,4	1.883	2,6	0,8	1.664	3,6	4,9	766	1,9	1,3	2.482	1,9	3,8	2.877	–2,5	2,4	554	2,3	1,3	5.739	2,6	3,1
2004	3,8	5,3	1.772	4,5	3,6	1.622	5,9	5,1	812	5,6	4,9	2.297	4,3	4,8	2.796	4,6	2,0	564	4,0	4,3	5.419	7,0	5,8
2003	2,6	3,0	1.770	3,7	3,7	1.480	4,3	6,0	742	4,0	7,1	2.261	3,6	2,2	2.669	3,3	0,0	564	3,8	2,6	5.254	4,8	2,9
2002	3,2	2,0	1.634	4,7	2,7	1.557	8,2	–1,5	625	5,6	1,5	1.973	4,4	1,9	2.443	8,1	–4,3	529	3,7	2,8	5.057	4,4	1,8
2001	6,0	1,3	1.568	4,8	3,1	1.489	7,8	4,1	610	5,6	3,2	2.129	6,9	3,1	2.514	4,3	3,7	555	3,9	5,2	5.375	5,5	5,4
2000	5,7	7,8	1.481	6,5	5,3	1.397	5,5	6,0	576	5,9	4,0	2.162	2,3	7,2	2.363	6,6	8,8	537	4,5	6,5	5.172	4,6	6,3
1999	6,5	8,4	1.569	6,7	8,5	1.309	5,7	9,6	391	5,2	11,5	1.471	4,5	9,7	1.867	5,1	7,9	417	7,1	7,6	4.477	4,4	7,3
1998	5,8	3,0	1.604	7,0	2,3	1.261	11,2	–0,1	463	8,7	4,0	1.797	8,5	–1,2	1.782	6,0	2,5	381	6,2	2,2	4.799	4,8	7,1
1997	3,3	7,3	1.361	3,9	8,5	1.039	2,5	11,5	437	3,5	4,1	1.438	3,1	1,4	1.799	4,9	6,3	344	2,9	4,5	4.480	3,7	6,5
1996	1,9	2,5	1.627	3,2	2,5	1.305	5,1	3,5	473	4,5	2,9	1.788	2,1	1,7	2.049	2,0	7,8	375	2,9	1,8	4.758	2,7	3,9
1995	2,7	4,6	1.484	2,0	4,2	1.282	2,2	2,6	483	1,5	3,8	1.763	1,9	1,4	1.918	4,5	0,2	317	3,6	1,5	4.494	2,7	6,3
1994	0,6	5,9	1.516	2,4	5,1	1.257	2,3	–1,5	403	4,1	2,7	1.726	2,5	–2,5	1.849	5,6	4,1	401	2,6	4,2	4.523	4,2	5,9
1993	–1,3	–4,6	1.471	–1,0	–1,3	1.201	–1,9	–8,1	387	0,8	–3,4	1.440	–1,6	2,8	1.586	2,7	4,0	291	0,5	0,5	4.507	–0,8	–0,2
1992	0,9	–0,4	1.527	–0,7	–1,8	1.197	7,1	1,3	445	2,9	–1,6	1.621	6,1	–1,9	1.807	2,1	–8,5	257	2,4	0,0	4.517	3,0	–2,2
1991	3,5	1,0	1.487	2,4	3,7	1.111	3,7	4,5	443	4,0	5,0	1.444	4,6	5,4	1.658	11,6	1,5	259	3,9	2,8	4.135	3,3	1,4
1990	3,7	4,0	1.494	3,1	3,9	1.123	4,1	0,3	410	5,6	5,3	1.566	5,9	4,1	2.044	9,0	7,8	401	4,9	3,1	4.500	3,4	2,2
1989	11,0	13,1	1.257	10,3	8,8	1.047	9,0	7,9	449	9,0	3,9	1.453	8,4	3,2	1.905	8,2	5,5	339	8,5	5,7	4.451	8,1	8,0
Acumulado	**2,1**	**1,6**		**2,3**	**1,5**		**3,3**	**0,8**		**3,0**	**1,1**		**2,8**	**0,5**		**3,1**	**0,8**		**2,4**	**1,0**		**2,5**	**1,7**

Los datos de Tot y Pes se refieren al crecimiento del tipo de vehículo, en tanto por cien, del año indicado con el anterior en los tramos comparables de tráfico. La longitud hace referencia a la longitud en Km de los tramos comparables.

En 2013 se ha actualizado el catálogo de las autopistas de peaje de la RCE haciéndola coincidente con las del Servicio de Concesión de Autopistas. Se elimina así la doble contabilización de algunos tramos libres y mixtos, si bien los crecimientos de todos los años anteriores son correctos al realizarse sobre redes comparables.

Fuente: Subdirección G. 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	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (2)	13/12 (3)
MOTOCICLETAS	731	1.040	1.074	756	760	742	–2,0%
Turismos	*97.108*	*98.642*	*97.788*	*96.923*	*92.686*	*90.672*	*–2,1%*
Camionetas	*10.792*	*8.388*	*7.897*	*7.736*	*7.117*	*6.831*	*–3,9%*
Tractores agrícolas	*32*	*48*	*46*	*47*	*48*	*47*	*–4,0%*
TOTAL LIGEROS	107.932	107.078	105.732	104.706	99.851	97.550	–2,2%
Camiones sin remolque	*6.741*	*5.951*	*5.469*	*5.013*	*4.800*	*4.617*	*–3,6%*
Camiones con remolque	*12.018*	*10.580*	*9.965*	*9.721*	*8.904*	*8.540*	*–4,2%*
Autobuses	*1.280*	*1.545*	*1.379*	*1.490*	*1.455*	*1.412*	*1,3%*
TOTAL PESADOS	20.039	18.076	16.814	16.224	15.159	14.569	–3,5%
TOTAL	128.702	126.194	123.620	121.686	115.770	112.861	–2,4%

N.C.: No comparable.
(1) La unidad empleada en Ingeniería de Tráfico es el Vehículo-km aunque en realidad son km. El tráfico está referido a la totalidad de la RCE que a 31-XII-2013 sumaba 26.073 km.
(2) La RCE tenía en los años anteriores una doble contabilización de algunos tramos mixtos y libres de autopistas de peaje. El dato de 2013 ya está depurado y los crecimientos se han realizado en éste y en años anteriores sobre red comparable.
(3) Los crecimientos se obtienen sobre la ***red comparable*** de los dos años.
En 2013 se ha actualizado el catálogo de las autopistas de peaje de la RCE haciéndola coincidente con las del Servicio de Concesión de Autopistas. Se elimina así la doble contabilización de algunos tramos libres y mixtos, si bien los crecimientos de todos los años anteriores son correctos al realizarse sobre redes comparables.
Fuente: Subdirección G. 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 (6)		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 (4)	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	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%
2013 (5) (8)	14.871	13,2%	71.651	13,0%	4.798	8,8%	22.541	13,2%	112.861	12,9%	–2,4%	–2,2%	–3,5%
Crecimiento 2013/2012 (7)	–4,3	–0,2%	–2,0%	–3,4%	–2,5%	–5,8%	–1,3%	–1,7%	–2,4%	–3,5%			

(*) La unidad empleada en Ingeniería de Tráfico es el Vehículo-km aunque en realidad son km.
(1) No se contempla el tráfico en ramales y vías de servicio.
(2) Esta tabla es complementaria de la 1.2.16.2.
(3) La doble calzada se diferencia a partir del inventario de 1997, hasta entonces se consideraba como red convencional.
(4) 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.
(5) La longitud de la R.C.E. en 2013 es de 26.073 Km. En 2013 se han inaugurado 79 Km. de autovía, 0,9 Km. de doble calzada y 17,8 Km. de carreteras convencionales. Se han cedido 40 Km. a las CC.AA. y Diputaciones.
(6) Los crecimientos en las autopistas libres y autovías se han hecho de una forma conjunta (Ver tabla 1.2.16.2).
(7) 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.
(8) En 2013 se ha actualizado el catálogo de las autopistas de peaje de la RCE haciéndola coincidente con las del Servicio de Concesión de Autopistas. Se elimina así la doble contabilización de algunos tramos libres y mixtos, si bien los crecimientos de todos los años anteriores son correctos al realizarse sobre redes comparables.
Fuente: Subdirección G. 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	16.641	12,6%	23.760	13,3%	22.977	8,7%	4.211	13,7%	12.213	13,9%
2013 (4) (6)	15.976	13,2%	23.114	13,0%	23.053	8,8%	4.086	13,2%	11.863	12,9%
Crecimiento 2013/2012 (5)	**–4,3%**	**–0,2%**	**–2,0%**	**–3,4%**	**–2,5%**	**–5,8%**	**–1,3%**	**–1,7%**	**–2,4%**	**–3,5%**

(1) No incluye el tráfico en ramales y vías de servicio.
(2) Esta tabla es complementaria de la 1.2.16.1.
(3) Este tráfico no es comparable con el año anterior debido al nuevo inventario y tramificación de la red.
(4) La longitud de la R.C.E. en 2013 es de 26.073 Km. En 2013 se han inaugurado 79 Km. de autovía, 0,9 Km. de doble calzada y 17,8 Km. de carreteras convencionales. Se han cedido 40 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.
(6) En 2013 se ha actualizado el catálogo de las autopistas de peaje de la RCE haciéndola coincidente con las del Servicio de Concesión de Autopistas. Se elimina así la doble contabilización de algunos tramos libres y mixtos, si bien los crecimientos de todos los años anteriores son correctos al realizarse sobre redes comparables.
Fuente: Subdirección G. 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) (4)

Concepto	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Viajeros (millones de v-km)	**331.970**	**392.596**	**410.192**	**395.332**	**391.711**	**377.544**	**370.310**	**–1,9%**
Motocicletas	1.707	1.623	2.748	2.802	1.948	1.968	1.937	–1,6%
Turismos	279.985	337.797	350.401	341.629	334.021	321.045	316.539	–1,4%
Autobuses (2)	50.278	53.176	57.043	50.902	55.742	54.531	51.834	–4,9%
Mercancías (millones de t-km) (3)	**297.596**	**329.702**	**286.167**	**272.730**	**264.806**	**241.973**	**237.455**	**–1,9%**

(1) Las redes de referencia son la del Estado, Comunidades Autónomas y Diputaciones que suman 165.361 Km. a 31-XII-2013.
(2) El dato de ocupación de autobuses (23,04 pasajeros/autobús) del Observatorio de Tte, de viajeros MF 2013.
(3) El dato de la carga media (11,0020 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2013 para viajes intermunicipales.
(4) En 2013 se ha actualizado el catálogo de las autopistas de peaje de la RCE haciéndola coincidente con las del Servicio de Concesión de Autopistas. Se elimina así la doble contabilización de algunos tramos libres y mixtos, si bien los crecimientos de todos los años anteriores son correctos al realizarse sobre redes comparables.
Fuente: Subdirección G. 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) (5)

Concepto	2000	2005	2009	2010	2011	2012 (4)	2013	13/12
Viajeros (millones de v-km)	**161.319**	**193.899**	**208.876**	**203.586**	**204.670**	**196.673**	**191.298**	**–2,7%**
Motocicletas	865	1.030	1.390	1.436	1.011	1.016	992	–2,4%
Turismos	135.144	165.572	171.637	170.152	168.646	161.275	157.769	–2,2%
Autobuses (2)	25.310	27.297	35.849	31.997	35.013	34.382	32.537	–5,4%
Mercancías (millones de t-km) (3)	**189.681**	**219.724**	**178.674**	**170.406**	**165.357**	**151.655**	**148.168**	**–2,3%**

(1) La Red de Carreteras del Estado suma a 31-12-2013, 26.073 Km. y recoge el 50,9% del tráfico total y el 62,6% del tráfico de pesados por carretera (Tabla 1.2.13).
(2) El dato de ocupación de autobuses (23,04 pasajeros/autobús) del Observatorio de Tte, de viajeros MF 2013.
(3) El dato de la carga media (11,0020 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2013 para viajes intermunicipales.
(4) Se ha corregido el dato de mercancías transportadas en 2012 (antes ponía 154.147).
(5) En 2013 se ha actualizado el catálogo de las autopistas de peaje de la RCE haciéndola coincidente con las del Servicio de Concesión de Autopistas. Se elimina así la doble contabilización de algunos tramos libres y mixtos, si bien los crecimientos de todos los años anteriores son correctos al realizarse sobre redes comparables.
Fuente: Subdirección G. 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)		
	2012	2013	13/12	2012	2013	13/12
Cuenta propia	142.447	123.678	–13,2%	8.814	7.723	–12,4%
Cuenta ajena	800.245	748.183	–6,5%	122.941	117.765	–4,2%
Total	**942.692**	**871.861**	**–7,5%**	**131.755**	**125.488**	**–4,8%**

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

Tabla 1.2.19.1. Distribución de velocidades por tipo de vía y ámbito en la red de carreteras del Estado (1) (*). Año 2013

	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	1.016	4.339.907	130.275	2.921.922	1,22	9,82	34,38	37,87	14,71	2,00	1,53	14,11	73,51	8,88	1,72	0,26
Interurbano	526	1.074.376	64.343	1.439.686	0,38	3,26	19,17	44,69	27,93	4,57	1,10	9,93	78,01	8,97	1,78	0,22
Accesos	490	3.265.531	65.932	1.482.236	1,47	11,79	38,96	35,83	10,73	1,22	1,82	16,88	70,52	8,82	1,68	0,28
Convencional	762	494.338	79.921	1.659.430	9,45	50,18	29,67	8,42	1,94	0,34	7,53	47,76	42,38	1,92	0,26	0,16
Interurbano	489	253.159	58.307	1.214.199	8,65	43,11	32,74	11,74	3,28	0,47	5,71	43,74	48,25	2,01	0,22	0,07
Accesos	273	241.179	21.614	445.231	10,21	56,95	26,73	5,24	0,65	0,22	11,81	57,23	28,53	1,71	0,35	0,35
Total	1.778	4.834.246	210.196	4.581.352	2,05	13,91	33,90	34,89	13,42	1,83	2,19	17,84	70,06	8,11	1,56	0,25
Interurbano	1.015	1.327.536	122.650	2.653.885	1,97	10,94	21,78	38,34	23,18	3,78	1,93	16,01	72,65	7,72	1,50	0,19
Accesos	763	3.506.710	87.546	1.927.467	2,08	14,94	38,11	33,69	10,03	1,15	2,40	19,23	68,08	8,41	1,60	0,29

(1) Los datos de número de vehículos estan en miles de vehículos.
(*) Esta tabla de 2013 al igual que en 2012 y a diferencia de 2011 recoge la totalidad de estaciones fijas en España, mientras que en 2011 solo figuraban las permanentes, por lo que el número de estaciones se ha cuadriplicado y el número de horas se ha multiplicado por 1,5.
Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.19.2. Distribución mensual de velocidades (1) en autopistas libres y autovías. Año 2013

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																						
Resumen	281	162	L	248126	100,32	0,2	0,3	0,4	0,6	1,8	8,1	14,7	22,7	21,4	16,1	8,8	3,3	1,0	0,3	0,1	29,8	13,6
			P	24824	86,70	0,9	0,6	0,5	0,8	2,8	11,6	41,8	31,5	6,1	2,2	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4	1,2
FEBRERO																						
Resumen	286	174	L	259889	100,69	0,2	0,3	0,4	0,5	1,8	7,9	14,6	22,3	21,3	16,5	9,2	3,5	1,1	0,3	0,2	30,7	14,3
			P	27439	87,11	0,4	0,5	0,6	0,7	2,9	11,7	42,0	31,7	6,1	2,2	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4	1,2
MARZO																						
Resumen	285	185	L	282599	101,54	0,1	0,2	0,3	0,5	1,7	7,5	13,9	21,9	21,3	17,3	9,8	3,8	1,2	0,4	0,2	32,6	15,3
			P	27442	87,24	0,4	0,7	0,5	0,8	2,8	11,3	41,3	31,9	6,6	2,4	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	3,6	1,2
ABRIL																						
Resumen	291	187	L	290303	101,25	0,1	0,2	0,4	0,5	1,7	7,5	14,2	22,1	21,3	17,1	9,6	3,6	1,1	0,4	0,2	32,0	14,9
			P	30880	87,62	0,3	0,3	0,4	0,7	2,7	11,4	41,7	32,2	6,6	2,4	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	3,6	1,2
MAYO																						
Resumen	294	196	L	304040	101,93	0,1	0,2	0,4	0,5	1,6	7,5	14,2	22,1	21,3	17,1	9,6	3,6	1,1	0,4	0,2	32,0	14,9
			P	30880	87,62	0,3	0,3	0,4	0,7	2,7	11,4	41,7	32,2	6,6	2,6	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	1,4
JUNIO																						
Resumen	296	197	L	323592	101,91	0,2	0,2	0,4	0,5	1,7	7,2	13,7	21,7	21,3	17,5	10,1	3,9	1,3	0,4	0,2	33,4	15,9
			P	31384	87,99	0,3	0,2	0,4	0,7	2,6	11,0	41,8	32,4	6,6	2,6	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	1,4
JULIO																						
Resumen	292	195	L	327580	102,89	0,1	0,2	0,3	0,4	1,5	7,1	13,1	20,6	21,0	18,0	11,2	4,4	1,5	0,4	0,2	35,7	17,8
			P	33580	87,94	0,3	0,3	0,5	0,7	2,5	11,1	41,5	31,6	6,9	2,9	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	4,5	1,6
AGOSTO																						
Resumen	297	204	L	330533	105,50	0,1	0,1	0,1	0,2	1,0	5,7	11,5	19,4	21,1	19,6	13,0	5,5	1,9	0,6	0,3	40,8	21,2
			P	29592	87,75	0,3	0,2	0,4	0,6	2,3	10,5	40,7	31,6	7,7	3,5	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5	2,0
SEPTIEMBRE																						
Resumen	296	195	L	310738	102,05	0,2	0,2	0,4	0,5	1,6	7,4	13,4	21,0	21,1	17,6	10,6	4,1	1,3	0,4	0,2	34,2	16,6
			P	31561	87,96	0,4	0,4	0,5	0,8	2,6	11,1	40,8	31,6	7,0	3,1	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	4,8	1,7
OCTUBRE																						
Resumen	290	193	L	307310	100,57	0,2	0,4	0,6	0,7	2,1	8,1	14,0	21,2	20,8	16,9	9,7	3,7	1,2	0,3	0,2	31,9	15,1
			P	33556	87,56	0,5	0,4	0,6	0,8	2,8	11,1	41,3	31,8	6,6	2,7	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	4,2	1,5
NOVIEMBRE																						
Resumen	291	187	L	289511	100,50	0,2	0,3	0,5	0,6	2,0	8,3	14,5	22,1	21,6	20,8	9,5	3,5	1,1	0,3	0,2	31,2	14,6
			P	31061	87,30	0,8	0,4	0,5	0,8	2,8	11,2	40,9	31,7	6,5	2,8	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	4,3	1,6
DICIEMBRE																						
Resumen	285	159	L	214794	101,62	0,2	0,2	0,4	0,5	1,7	7,8	13,9	21,3	20,5	17,2	10,3	4,0	1,3	0,4	0,2	33,4	16,2
			P	22417	87,67	0,6	0,3	0,4	0,7	2,8	11,3	41,3	31,8	6,4	2,8	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	4,4	1,6

(1) La velocidad se ha obtenido exclusivamente en las estaciones de la RCE que recogen el 73,2 % del trafico de este tipo de vías.
Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.19.2bis. Distribución mensual de velocidades (1). En Carreteras convencionales y doble calzada. Año 2013

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																						
Resumen	149	84	L	13540	78,56	0,2	0,6	1,8	4,9	17,1	29,6	19,1	12,6	6,9	3,9	2,2	0,8	0,3	0,1	0,0	26,7	14,1
			P	2273	76,60	1,1	0,4	1,3	2,7	11,4	33,1	35,6	12,6	1,4	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	14,4	1,8
FEBRERO																						
Resumen	148	101	L	16828	78,15	0,5	0,7	1,9	5,0	17,2	29,4	18,7	12,5	6,8	3,8	2,2	0,8	0,3	0,1	0,0	26,6	14,1
			P	2634	76,31	1,5	0,6	1,4	2,9	11,2	32,0	35,7	12,7	1,4	0,4	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	14,7	2,0
MARZO																						
Resumen	147	105	L	18743	77,95	0,5	0,9	2,5	5,2	16,3	29,1	18,9	12,6	6,8	3,8	2,2	0,8	0,3	0,1	0,0	26,6	14,0
			P	2669	75,67	2,0	0,8	1,5	3,0	11,5	32,0	34,9	12,3	1,5	0,4	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	14,4	2,1
ABRIL																						
Resumen	148	107	L	19054	77,78	0,5	1,2	3,3	5,3	15,6	28,0	18,9	12,7	7,0	4,0	2,3	0,8	0,3	0,1	0,0	27,2	14,5
			P	2839	75,70	1,8	0,8	1,8	3,2	11,5	30,9	35,1	12,6	1,6	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	14,8	2,2
MAYO																						
Resumen	150	113	L	20320	78,59	0,5	1,2	3,1	4,9	14,4	28,2	19,3	13,4	7,2	4,2	2,3	0,8	0,3	0,1	0,0	28,4	15,0
			P	2852	76,35	1,5	0,8	1,7	2,9	11,0	31,2	35,6	13,1	1,6	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	15,4	2,3
JUNIO																						
Resumen	151	111	L	20565	78,83	0,5	1,1	3,0	4,8	14,7	27,7	19,2	13,5	7,4	4,3	2,4	0,9	0,3	0,1	0,1	29,0	15,4
			P	2735	76,45	0,7	0,9	1,7	3,3	12,0	30,5	35,6	12,7	1,7	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	15,1	2,4
JULIO																						
Resumen	147	113	L	22479	78,54	0,5	1,1	3,3	5,1	14,7	27,5	19,2	13,5	7,3	4,2	2,3	0,8	0,3	0,1	0,0	28,6	15,1
			P	2893	75,99	0,9	1,0	1,9	3,6	12,4	30,1	35,1	12,4	1,8	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	14,9	2,5
AGOSTO																						
Resumen	153	113	L	25867	78,57	0,4	1,2	3,4	4,9	14,2	28,1	19,3	13,4	7,2	4,3	2,3	0,8	0,3	0,1	0,0	28,5	15,1
			P	2595	75,85	0,9	1,1	2,2	3,6	12,4	30,4	34,1	12,5	1,9	0,6	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	15,3	2,8
SEPTIEMBRE																						
Resumen	148	108	L	20671	78,17	0,5	1,3	3,3	5,0	14,5	28,5	19,3	13,0	6,9	4,1	2,3	0,8	0,3	0,1	0,0	27,5	14,6
			P	2628	75,56	1,0	1,1	2,1	3,8	12,4	30,9	34,0	12,4	1,7	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	14,8	2,4
OCTUBRE																						
Resumen	149	104	L	18624	78,38	0,5	1,2	3,1	5,0	14,5	28,4	19,5	13,0	7,0	4,2	2,3	0,9	0,3	0,1	0,0	27,8	14,8
			P	2831	74,82	2,8	0,9	1,9	3,5	11,7	30,2	34,3	12,3	1,6	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	14,7	2,4
NOVIEMBRE																						
Resumen	146	102	L	16269	80,70	0,4	0,6	1,8	4,6	13,0	28,1	20,9	14,3	7,7	4,6	2,5	1,0	0,3	0,1	0,1	30,6	16,3
			P	2546	76,82	1,0	0,7	1,5	3,4	11,2	30,0	36,1	13,4	1,8	0,6	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	16,0	2,6
DICIEMBRE																						
Resumen	142	97	L	15187	80,42	0,5	0,8	2,1	5,0	13,2	27,3	20,2	14,2	7,8	4,7	2,8	1,0	0,4	0,1	0,1	30,9	16,8
			P	2210	77,27	0,8	0,7	1,5	3,8	11,2	28,8	35,6	14,4	2,3	0,6	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	17,6	3,3

(1) La velocidad se ha obtenido exclusivamente en las estaciones de la RCE que recogen el 26,3 % del trafico de este tipo de vías.
Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.19.3. Evolución 2002-2013 en la distribución de velocidades de vehículos ligeros y la mortalidad 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	Número de muertos (6)	IM (7)
2002	(*)	15,38	24,95	30,97	20,08	8,61	610	1,12
2003	(*)	21,38	22,52	28,09	18,90	9,09	538	0,88
2004	(*)	26,13	18,97	27,79	19,10	6,06	496	0,80
2005	(*)	19,89	21,66	31,27	20,08	6,09	528	0,79
2006	15,91	9,98	24,52	29,97	15,81	3,87	410	0,63
2007	10,27	9,97	25,89	33,25	16,99	3,61	371	0,50
2008	2,65	11,85	31,72	34,86	16,02	2,90	294	0,41
2009 (1)	2,66	12,84	33,59	35,20	13,55	2,16	281	0,41
2010 (2)	1,98	10,50	33,56	36,88	14,71	2,37	251	0,33
2011 (3)	1,65	10,34	36,90	37,80	11,67	1,69	218	0,29
2012 (4)	1,81	9,05	35,46	38,28	13,52	1,88	197	0,26
2013 (5)	1,21	9,78	34,45	37,91	14,66	1,98	177	0,25

(*) 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.
(5) En 2013 se tomaron datos de velocidades en autovias a 4.355 millones de vehículos en 1014 estaciones durante 2.916.795 horas.
(6) El Nº de muertos es a las 24 horas y corresponde a las autovías y autopistas Libres de la RCE.
(7) El índice de mortalidad (IM) se refiere a las autovías de la RCE.
Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.19.4. Evolución 2002-2013 en la distribución de velocidades de vehículos ligeros y la mortalidad en la red de carreteras del Estado. Carreteras convencionales y doble calzada

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	Número de muertos (6)	IM (7)
2002	(*)	51,10	31,33	12,31	3,82	1,43	1.122	2,59
2003	(*)	52,47	30,17	12,34	3,70	1,31	988	2,59
2004	(*)	55,95	28,82	11,24	3,21	0,80	874	2,38
2005	(*)	53,05	30,21	11,83	3,62	0,28	795	2,28
2006	20,11	40,80	27,09	9,32	2,09	0,59	695	2,10
2007	13,57	43,64	30,33	9,94	2,06	0,45	613	1,88
2008	11,80	52,40	26,26	7,35	1,78	0,41	487	1,58
2009 (1)	7,40	48,49	31,88	9,92	1,98	0,33	409	1,34
2010 (2)	7,96	49,13	30,61	9,38	2,48	0,44	358	1,21
2011 (3)	8,48	47,67	31,54	9,56	2,18	0,57	323	1,15
2012 (4)	7,29	45,38	32,09	11,53	3,26	0,45	274	1,06
2013 (5)	8,60	50,61	29,64	8,60	2,14	0,40	226	0,81

(*) 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.
(5) En 2013 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 497 millones de vehículos en 765 estaciones durante 1.672.007 horas.
(6) El Nº de muertos es a las 24 horas y corresponde a las carreteras convencionales, desdobladas y las travesias de la RCE.
(7) El índice de mortalidad (IM) corresponde a las carreteras convencionales y doble calzada de la RCE.
Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.19.5. Evolución de víctimas mortales en accidentes de tráfico en la red a cargo del Estado según tipo de vía

Años	Total red a cargo del Estado	Total red a cargo del Estado		
		Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Resto de la red
1994	2.043	193	618	1.232
1995	2.122	207	597	1.318
1996	1.934	154	539	1.241
1997	2.004	170	545	1.289
1998	1.990	180	626	1.184
1999	1.987	165	650	1.172
2000	2.040	173	639	1.228
2001	1.861	183	611	1.067
2002	1.926	194	610	1.122
2003	1.766	240	538	988
2004	1.531	161	496	874
2005	1.444	121	528	795
2006	1.204	99	410	695
2007	1.071	87	371	613
2008	874	93	294	487
2009	758	68	281	409
2010	686	77	251	358
2011	571	30	218	323
2012	515	44	197	274
2013	444	41	177	226

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

Tabla 1.2.19.6. Evolución de accidentes con víctimas en la red a cargo del Estado según tipo de vía

Años	Total red a cargo del Estado	Total red a cargo del Estado		
		Autopistas de peaje	Autopistas libres y autovías	Resto de la red
1994	16.242	1.193	5.018	10.031
1995	17.138	1.274	5.363	10.501
1996	17.374	1.307	5.520	10.547
1997	17.150	1.267	5.502	10.381
1998	19.894	1.441	7.141	11.312
1999	20.152	1.576	7.467	11.109
2000	19.861	1.570	7.577	10.714
2001	19.873	1.547	7.800	10.526
2002	19.678	1.581	8.097	10.000
2003	19.985	1.628	8.563	9.794
2004	17.694	1.620	7.557	8.517
2005	16.966	1.682	7.360	7.924
2006	16.429	1.670	7.694	7.065
2007	17.696	1.710	8.442	7.544
2008	15.353	1.669	7.536	6.148
2009	13.968	1.493	7.156	5.319
2010	13.307	1.400	7.081	4.826
2011	11.979	1.213	6.198	4.568
2012	11.659	1.203	5.983	4.473
2013	11.245	1.224	5.912	4.109

Fuente: S. G. 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 2013 (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	125.147	484	143	—	—	90	2.393	1.078	2.149	4.189	2.892	463	2.541	2.669	230	579	175	—	145.402	20.254
Aragón	524	37.367	121	—	—	270	826	1.391	7.072	3.819	116	347	1.651	184	1.683	1.596	608	—	57.636	20.269
Asturias	212	304	25.179	—	—	774	209	1.955	267	242	95	1.392	424	92	243	798	120	—	32.305	7.126
Illes Balears	—	—	—	16.121	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.425	304
Canarias	—	—	—	—	30.859	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30.859	0
Cantabria	151	412	440	—	—	9.136	166	1.303	447	175	7	234	359	12	183	2.359	131	—	15.515	6.379
Castilla-La Mancha	4.632	742	217	—	—	195	38.204	2.112	1.698	6.281	1.225	511	9.883	1.682	401	543	62	—	68.442	30.238
Castilla y León	1.208	1.357	2.211	—	—	1.618	2.559	61.376	1.955	2.228	676	4.137	4.361	242	1.160	4.153	890	—	90.154	28.778
Cataluña	2.242	7.491	280	—	—	346	1.503	1.543	135.256	7.219	180	699	2.810	1.098	924	1.741	425	—	164.922	29.666
C. Valenciana	3.250	2.383	152	—	—	161	5.733	1.651	5.882	102.015	265	489	3.699	4.492	320	1.021	202	—	132.408	30.392
Extremadura	2.254	40	36	—	—	20	703	578	294	442	17.031	142	620	99	45	98	30	—	22.444	5.413
Galicia	799	470	2.550	—	—	251	614	2.696	593	737	89	70.850	1.352	117	127	1.542	40	—	82.847	11.997
Madrid	2.793	1.542	419	—	—	389	7.195	3.350	2.160	2.572	715	1.213	35.297	563	408	1.348	153	—	60.206	24.909
Murcia	3.521	128	60	—	—	37	1.459	224	860	6.287	120	139	732	28.613	143	177	25	—	42.529	13.917
Navarra	264	2.071	85	—	—	260	349	1.180	1.256	429	48	185	486	183	16.982	2.760	1.418	—	27.963	10.980
País Vasco	533	1.586	490	—	—	1.729	475	4.275	1.810	907	79	1.392	1.363	106	3.249	40.922	977	—	59.903	18.981
La Rioja	184	652	40	—	—	79	207	1.119	459	306	15	130	422	25	713	1.092	3.669	—	9.112	5.444
Ceuta y Melilla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	597	600	2
Total descargado	147.721	57.058	32.425	18.236	30.859	15.355	62.619	85.838	162.359	137.870	23.554	82.321	65.999	40.178	26.814	60.740	8.924	800	1.059.671	—
Descargado de otras CC.AA.	22.574	19.691	7.245	2.115	0	6.219	24.415	24.462	27.103	35.855	6.524	11.471	30.702	11.565	9.831	19.818	5.256	202	—	265.049

(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 2013 (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	7.439	381	129	—	—	80	850	724	1.966	2.298	726	456	1.278	711	169	527	152	—	17.922	10.483
Aragón	429	1.365	79	—	—	107	293	480	1.519	965	79	276	545	110	237	481	106	—	7.090	5.725
Asturias	190	188	652	—	—	149	119	486	233	208	62	311	208	81	113	266	55	—	3.321	2.668
Illes Balears	—	—	—	343	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	386	43
Canarias	—	—	—	—	889	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	889	0
Cantabria	134	162	80	—	—	215	72	328	314	131	4	109	156	11	53	304	32	—	2.107	1.892
Castilla-La Mancha	1.692	232	124	—	—	90	1.972	536	984	1.617	333	355	838	432	124	288	29	—	9.666	7.694
Castilla y León	774	406	509	—	—	313	720	3.113	1.212	1.273	245	1.384	954	153	289	842	146	—	12.347	9.234
Cataluña	2.086	1.623	245	—	—	241	874	991	6.541	2.152	163	763	1.722	665	397	980	193	—	19.764	13.224
C. Valenciana	1.809	632	131	—	—	115	1.304	953	1.975	4.238	168	481	1.372	789	156	639	94	—	14.893	10.654
Extremadura	486	27	21	—	—	11	207	186	272	263	631	93	200	63	30	71	20	—	2.585	1.954
Galicia	764	371	449	—	—	127	423	1.000	630	718	60	3.311	792	116	93	912	26	—	9.816	6.505
Madrid	1.443	510	206	—	—	178	607	773	1.343	961	250	736	933	231	165	587	57	—	9.024	8.091
Murcia	922	74	53	—	—	32	412	146	533	902	78	142	296	903	97	141	19	—	4.751	3.848
Navarra	234	299	40	—	—	47	135	310	549	223	31	132	189	111	486	348	78	—	3.214	2.728
País Vasco	496	476	162	—	—	222	235	890	1.039	581	58	840	599	87	435	1.351	131	—	7.605	6.255
La Rioja	152	116	18	—	—	18	87	169	200	160	9	86	144	19	51	151	101	—	1.482	1.381
Ceuta y Melilla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	5	2
Total descargado	19.050	6.874	2.896	603	889	1.946	8.321	11.093	19.319	16.693	2.898	9.473	10.225	4.482	2.894	7.896	1.239	74	126.864	—
Descargado de otras CC.AA.	11.611	5.509	2.243	260	0	1.731	6.349	7.980	12.778	12.455	2.267	6.162	9.292	3.580	2.408	6.545	1.138	71	—	92.380

(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 2013

País	Meses													Total
	Cupo	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	
Albania	300	0	0	1	1	8	2	2	0	0	0	0	0	**14**
Albania (TRG)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Alemania (TRG)	100	8	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**28**
Austria (TRG)	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Bielorrusia	1000	67	3	30	46	13	6	33	60	40	30	30	32	**390**
Bielorrusia (TRG)	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Bosnia-Herzegovina	1000	0	1	0	3	1	4	2	0	0	2	4	1	**18**
Bulgaria (TRG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Croacia	2500	50	60	41	69	58	26	0	0	0	0	0	0	**304**
Estonia (TRG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Irán (TRG)	150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Irán	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Kazajistán	300	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**4**
Kazajistán (TRG)	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Kirguizistán	20	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**2**
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	0	1	**1**
Marruecos	16000	1094	859	687	691	753	609	503	304	414	553	533	406	**7.406**
Marruecos (FC)	300	1	5	5	7	5	8	4	4	2	9	9	8	**67**
Marruecos (TEMP)	700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**24.500**
Moldavia	300	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	**5**
Montenegro	125	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	**3**
Rusia	2000	73	18	37	54	19	5	34	60	40	43	32	36	**451**
Serbia (TRG)	500	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	**2**
Serbia	1650	8	14	5	8	1	2	10	8	8	19	11	15	**109**
Túnez	100	6	2	0	0	1	1	0	10	2	0	0	0	**22**
Turquía	5260	0	3	0	0	0	2	0	2	1	0	1	0	**9**
Ucrania	2200	30	43	0	42	10	31	25	40	30	40	30	33	**354**

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	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
CEMT	142	139	191	202	232	14,9%
UE	98.935	100.809	103.615	100.985	100.781	–0,2%

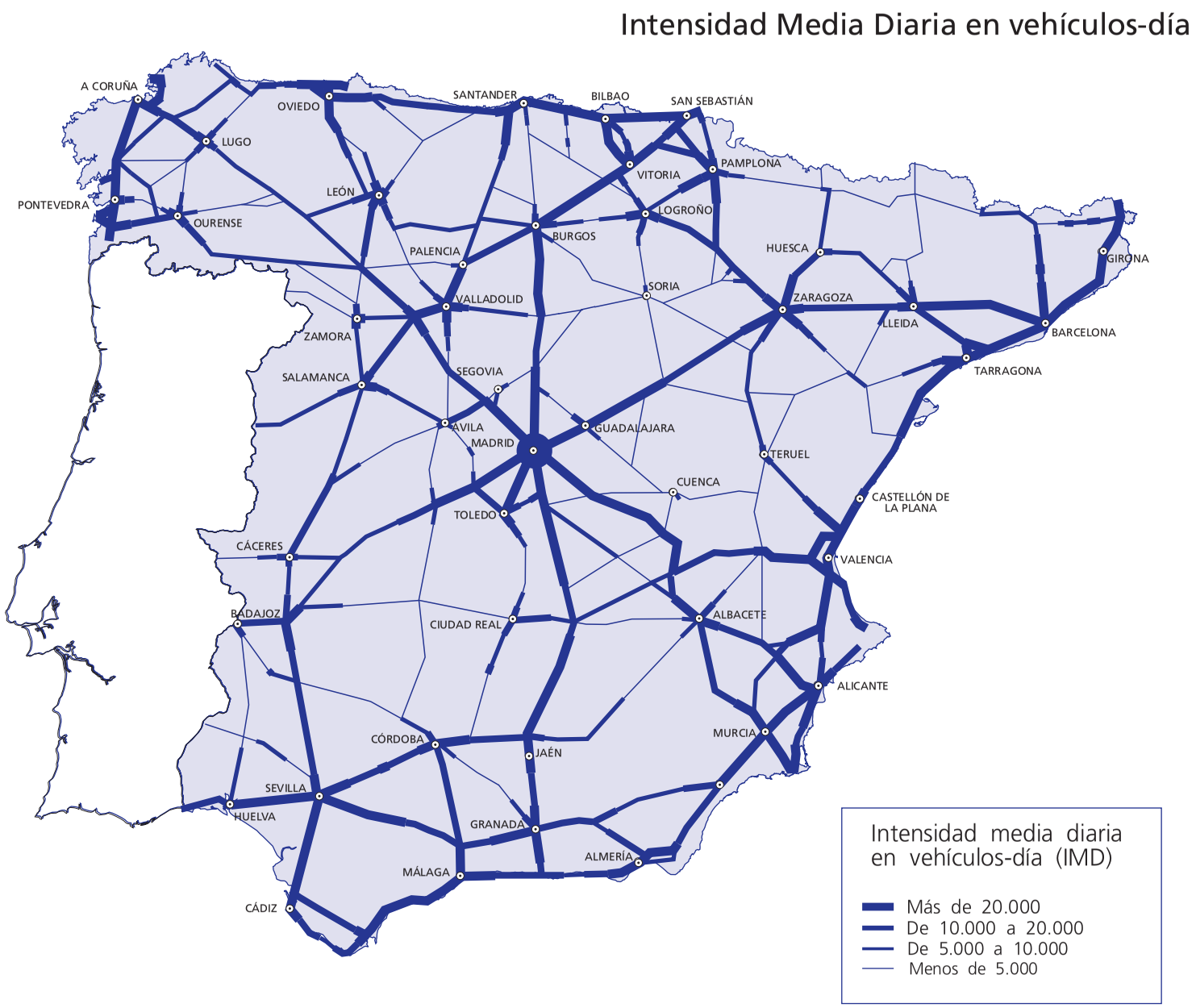
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.

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

Tipo de servicio	Concepto	2009	2010	2011	2012	2013
UE (1)	Licencias	1.272	424	269	210	211
	Vehículos	7.945	2.124	1.187	920	949
Discrecionales UE	Autorizaciones (2)	1.131	1.045	934	875	1.591
	Viajes (3)	28.275	25.997	22.543	20.193	22.700
Lanzaderas no UE	Autorizaciones (2)	42	33	55	62	43
	Viajes (3)	581	578	1.063	1.168	645

(1) Consultada la base de datos de referencia el número de licencias comunitarias en vigor a 31 de diciembre de 2013 es de 2.381 y el de copias certificadas de licencia comunitaria es de 12.851.
(2) Incluye sólo los documentos emitidos por la Dirección General de Transporte Terrestre.
(3) Estimación. Se incluyen los servicios discrecionales no liberalizados.
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.2.1. Red principal de carreteras a 31 de diciembre de 2013 (tráfico en la Red de Carreteras del Estado y la Red Prioritaria Autonómica)

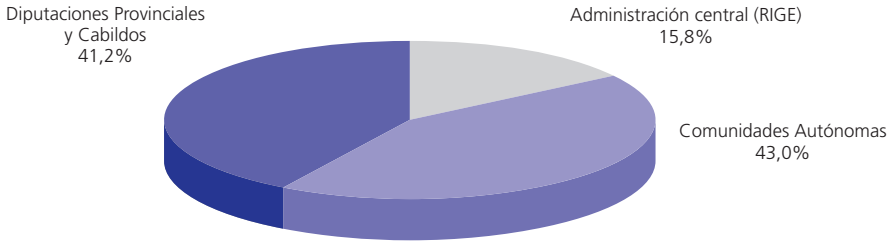


Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio del Fomento.

Gráfico 1.2.2. Red de vías de gran capacidad a 31 de diciembre de 2013

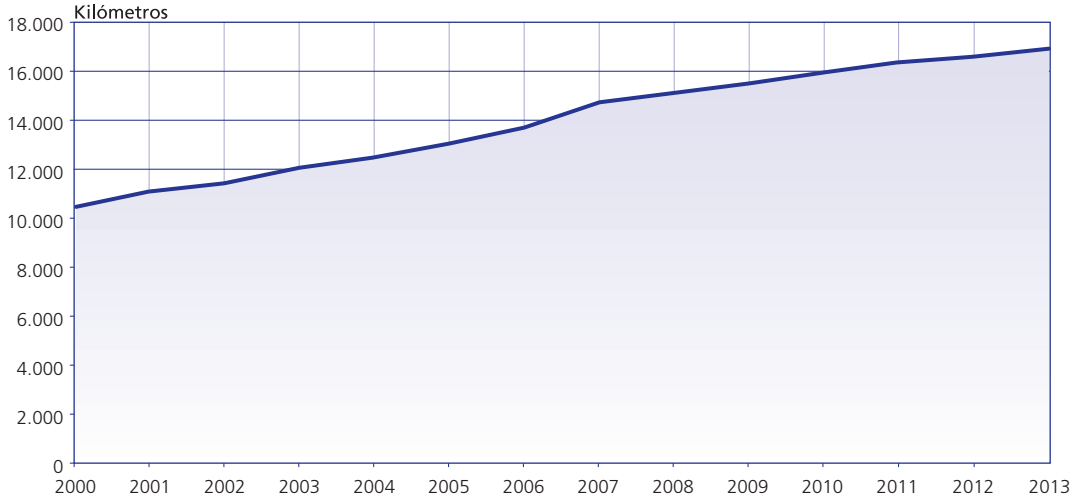
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio del Fomento.

Gráfico 1.2.3. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones. Año 2013



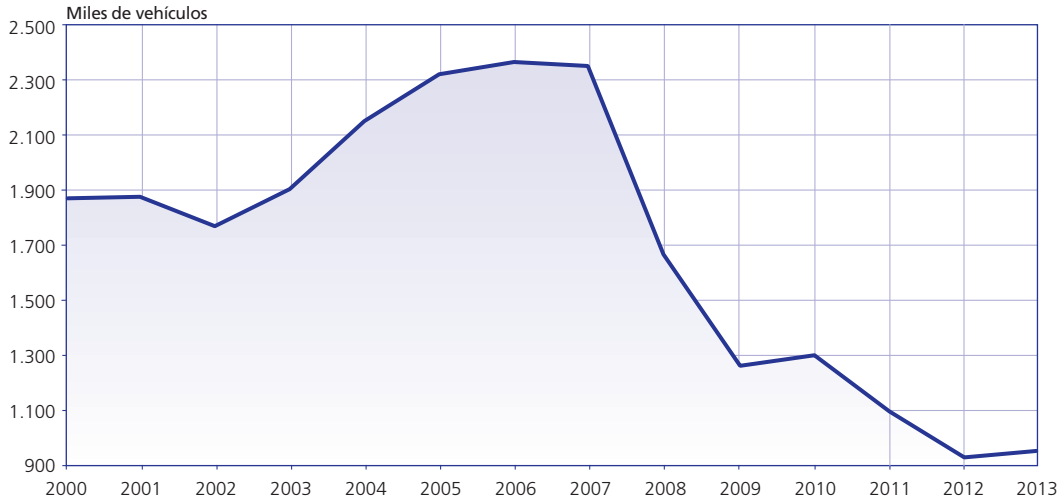
Fuente: Dirección General de Carreteras (Ministerio de Fomento), Consejerías de CC.AA. y Diputaciones y Cabildos Insulares.

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



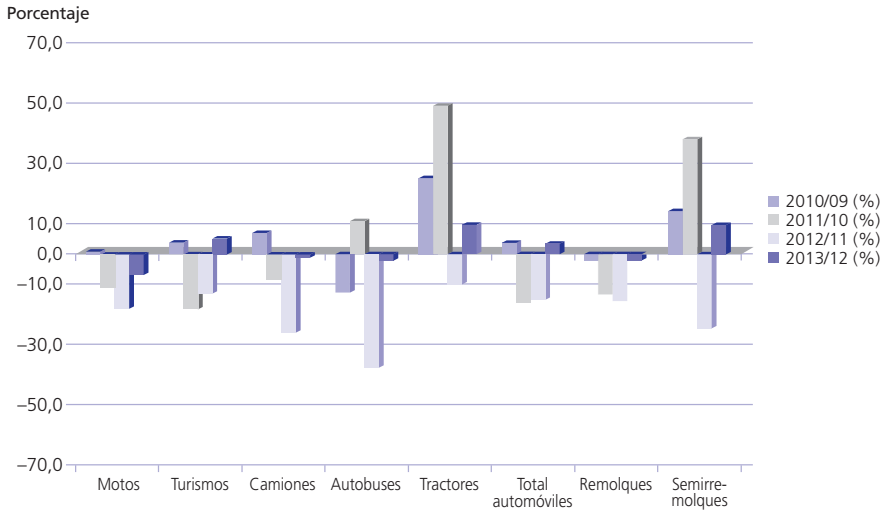
Fuente: Dirección General de Carreteras (Ministerio de Fomento), Consejerías de CC.AA. y Diputaciones y Cabildos Insulares.

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



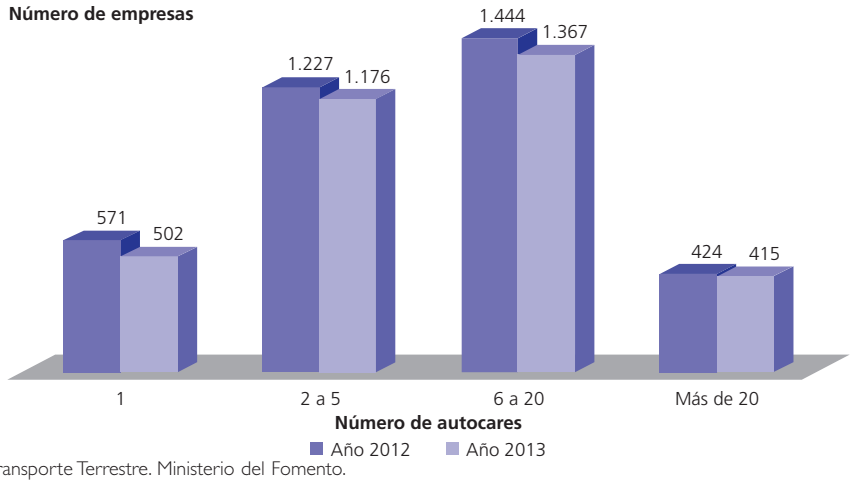
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Gráfico 1.2.6. Evolución de las matriculaciones de vehículos de carretera. Años 2009 a 2013



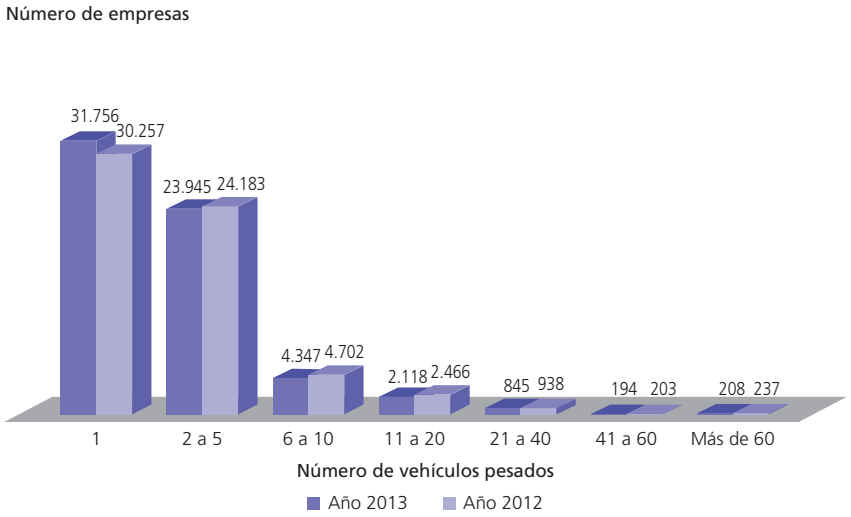
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Gráfico 1.2.7. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera (autocares por empresa). Años 2012 y 2013



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 2012 y 2013



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

1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias

En el año 2013, los resultados del tráfico ferroviario han registrado descensos tanto en el tráfico de viajeros como en el tráfico de mercancías transportadas.

Globalmente, el número de viajeros ha descendido en 2013 con respecto a 2012 en un 1,1%, al contrario que el tráfico de viajeros-kilómetro que ha experimentado un ascenso del 5,7%. Este ascenso se debe esencialmente al experimentado por RENFE Operadora (6,7%) y por los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas (4,1%). Las compañías privadas han experimentado un descenso del 20,7%. En el desglose por Comunidades Autónomas, se registraron ascensos del 1,2% para los ferrocarriles de Cataluña, del 6,8% para los de Valencia y del 23,5% para los del País Vasco mientras que en los de las Illes Balears este tráfico descendió en un 34,8%.

Por lo que se refiere a las mercancías, el tráfico global en toneladas transportadas ha experimentado un descenso del 4,8% con respecto al año anterior, mientras que en toneladas-kilómetro el descenso ha sido del 1,2%, debido fundamentalmente al descenso producido en los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas (13,6%) y en las compañías privadas de vía estrecha (85,7%).

La longitud de la red ferroviaria ha experimentado un ascenso del 1,4% con respecto a 2012, alcanzando en 2013 los 16.311 kilómetros, de los cuales 15.332 pertenecen a ADIF, 874 kilómetros a las CCAA, y el resto, 83 kilómetros son de compañías privadas. La longitud de las líneas electrificadas alcanza 9.973 kilómetros, correspondiendo 9.288 a ADIF, 896 a los Ferrocarriles de las Comunidades Autónomas, y 32 a compañías privadas. En cuanto al personal empleado, el número de agentes (excluido el personal empleado en las compañías privadas de ferrocarriles), alcanza la cifra de 32.560, de los cuales 14.835 corresponden a Renfe Operadora, 13.919 a ADIF, y 3.806 a los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas.

Las inversiones en el sector ferroviario durante 2013 ascendieron a 2.896 millones de euros. La mayor inversión la realizó el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que invirtió en alta velocidad y en red convencional 1.968 millones de euros, seguido de las Direcciones Generales de las Comunidades Autónomas, que realizaron inversiones por valor de 276 millones de euros).

Por otra parte, la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre realizó inversiones por importe de 286 millones de euros, RENFE Operadora, por valor de 139 millones de euros, los Ferrocarriles de Vía Estrecha de las Comunidades Autónomas y de las compañías privadas, por importe de 117 millones de euros y la D. General de Ferrocarriles, por valor de 110 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.

Durante el año 2013 los acontecimientos más importantes han sido los siguientes:

- La entrada en servicio comercial del tramo de alta velocidad Barcelona-Figueres, inaugurada el 8 de enero de 2013. Esta infraestructura ferroviaria, que ha supuesto una inversión superior a los 3.700 millones de euros sin incluir los fondos destinados a las obras de adecuación y construcción de las estaciones de Barcelona Sants, Girona y Figueres-Vilafant, completa los 804 Km de longitud total de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa.
- La nueva línea, que conecta en alta velocidad las cuatro capitales de provincia catalanas con el centro y sur peninsular, 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.
- El viaje en Ave de Madrid a Girona podrá hacerse en 3 horas y 32 minutos, el viaje desde el centro de Barcelona al centro de Girona se hará en 37 minutos (frente a la hora y media que suponía el viaje en tren hasta ahora) y a Figueres en 53 minutos (frente a las 2 horas actuales). Girona y Figueres estarán a 14 minutos.
- La inauguración de este tramo amplía en 131 Km nuevos la red española de Alta velocidad, que suma ya 3.000 Km, y consolida a este país como el segundo del mundo y el primero de Europa en kilómetros en servicio.

Además, la conclusión del tramo Barcelona-Figueres y del complejo proceso de ensayos y homologaciones de infraestructuras y material rodante hizo posible la inauguración, el 15 de diciembre de 2013, del servicio internacional de alta velocidad entre España y Francia, que permitirá que, por primera vez, trenes españoles de Renfe circulen por la red francesa y trenes franceses de SNC hagan lo propio por la red española, conectando así mediante alta velocidad a 17 importantes ciudades de ambos países, y a éstas a su vez con una amplísima oferta de orígenes y destinos.

Otro acontecimiento de notable protagonismo ha sido la entrada en servicio, el 18 de junio de 2013, de la conexión de alta velocidad entre Albacete y Alicante. Esta

conexión, de 165 km, que forma parte de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, se constituye en uno de los principales ejes de comunicación del centro con el sureste peninsular. La nueva infraestructura 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.

De igual forma, la puesta en marcha del mencionado tramo de alta velocidad no sólo va a acercar Alicante y Madrid, sino que beneficiará también a otros destinos transversales del norte de la península, como son Santander, Gijón y Galicia, mejorando los tiempos de los servicios existentes actualmente. Con la extensión de la alta velocidad a Alicante se eleva ya a 31 el número de estaciones conectadas directamente a la red de alta velocidad española, distribuidas en 21 provincias que concentran aproximadamente al 60,3% de la población total española.

En materia de estaciones, se han inaugurado: Villena A.V., y la terminal de Alta Velocidad de Alicante.

Novedades importantes en el sector ferroviario español han sido la extinción de Feve, la autorización del nuevo modelo empresarial de Renfe operadora y la segregación de Adif en dos entidades públicas empresariales.

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 estableció la reestructuración de Renfe-Operadora y la supresión de la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) a partir del 1 de enero del 2013.

Así, desde 1 de enero de 2013 Feve dejó de existir como tal empresa, dividiendo todos sus activos y recursos entre Adif y Renfe Operadora. Esta operación se quiere vincular a una profunda reestructuración de la vieja operadora métrica, generando unas sinergias que podrían ahorrar, cada año, cerca de seis millones de euros. Renfe consigue en este proceso consolidarse uno como operador líder del mercado ferroviario, y Adif como el gestor principal, aunando el patrimonio conjunto y dando una cobertura geográfica mayor.

Con fecha 27 de septiembre de 2013, el Consejo de Ministros ha autorizado el nuevo modelo empresarial para Renfe Operadora, según lo establecido en los Reales Decretos Ley del 20 de julio de 2012 y 22 de febrero de 2013 y que prevé la constitución de cuatro nuevas sociedades mercantiles estatales: Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento, y Renfe Alquiler de Material Ferroviario.

Con el objetivo de asegurar la coordinación y la asignación eficiente de recursos, la entidad pública empresarial (EPE) Renfe Operadora, propietaria del cien por cien del capital social de las nuevas sociedades, actuará como matriz del grupo con funciones corporativas y de servicios.

El objetivo del plan de reorganización es dotar a Renfe Operadora del marco adecuado para abordar y dinamizar el proceso de liberalización y apertura a la competencia del sector ferroviario, e impulsar éste mediante la constitución de la nueva sociedad de alquiler de material rodante (dotada de trenes, locomotoras y vagones) que favorezca la concurrencia competitiva en el transporte de viajeros y mercancías.

El proceso de constitución del nuevo esquema societario de Renfe Operadora incluye la segregación parcial de la empresa, que da lugar a la creación de las nuevas sociedades Renfe Viajeros, Renfe Mercancías y Renfe Fabricación y Mantenimiento, sucesoras de las áreas de negocio actuales; la fusión por absorción entre Renfe Mercancías, como sociedad absorbente, e Irion, Contren y Multi, como sociedades absorbidas que hasta ahora desarrollaban su actividad en función de los distintos mercados propios del sector logístico; y la constitución de Renfe Alquiler de Material Ferroviario, como sociedad de nueva creación, que contará con 51 trenes autopropulsados, 49 locomotoras y más de mil vagones para su puesta a disposición del mercado.

1.3.1. Inversiones e infraestructuras

En el año 2013 las inversiones realizadas en los ferrocarriles españoles, incluidas las llevadas a cabo por la SEITT, ascendieron a 2.896 millones de euros, lo que supone un descenso del 49% respecto del año anterior. En el ámbito del Ministerio de Fomento, la inversión de la Dirección General de Ferrocarriles alcanza la cifra de 110 millones de euros, mientras que las inversiones de RENFE Operadora, ADIF y SEITT fueron, respectivamente, de 139, 1.968 y 286 millones de euros. Las inversiones realizadas por los ferrocarriles de vía estrecha de las compañías de ferrocarriles correspondientes a las Comunidades Autónomas y de las compañías privadas fueron de 117 millones de euros, de los cuales 116,96 millones de euros correspondieron a las compañías de ferrocarriles de las Comunidades Autónomas y 0,30 millones de euros a las compañías privadas de vía estrecha.

El desglose de las inversiones realizadas durante 2013 en los ferrocarriles de vía estrecha por las compañías de ferrocarriles de las Comunidades Autónomas, incluidas las inversiones en instalaciones fijas, material motor y remolcado y otras inversiones, es el siguiente: 50 millones de euros, la Generalidad de Cataluña; 49 millones de euros, el Gobierno Vasco; 11 millones de euros, la Generalidad de Valencia; y 7 millones de euros, el Gobierno de las Illes Balears.

La longitud de la red ferroviaria de ADIF, ha aumentado en 1.402 Km respecto a 2012. De los 15.332 kilómetros de que dispone, 5.564 kilómetros, corresponden a vía doble. Por otra parte, 9.288 kilómetros de esta red están electrificados lo que representa más del 60% del total de la red. De estos kilómetros electrificados, 3.772 kilómetros corresponde a vía única, y 5.516 a vía doble. La longitud de vía sin electrificar es de 6.044 kilómetros que suponen el restante 40% del total; en este caso la mayor parte, 5.996 kilómetros, corresponden a vía única y sólo 48 kilómetros a vía doble. Por otra parte 11.851 kilómetros de esta red están provistos de bloqueo automático y CTC o LZB (tabla 1.3.3).

Durante el año 2013, las inversiones realizadas por ADIF en infraestructura ascendieron a un total de 1.887 millones de euros, de los cuales 1.692 millones corresponden a inversiones en infraestructura de alta velocidad y los 195 millones restantes a inversiones en infraestructura de la red convencional.

Las inversiones en infraestructura de alta velocidad se distribuyeron de la manera siguiente: 1.268 millones de euros en obras de plataforma; 173 millones de euros en la vía; 85 millones de euros en electrificación y comunicación; 47 millones de euros en estaciones; 76 millones de euros en instalaciones de seguridad y 44 millones de euros en otras inversiones.

Las inversiones de ADIF en infraestructura de la red convencional ascendieron a 195 millones de euros, con el desglose siguiente: 31 millones de euros se invirtieron en la plataforma; 46 millones de euros en la vía; 48 millones de euros en electrificación y comunicación; 49 millones de euros en estaciones; 18 millones de euros en Instalaciones de seguridad y 2 millones de euros en otras inversiones de infraestructura.

En cuanto a Renfe Operadora, la inversión total descendió un 10% respecto de la realizada en el año anterior. El mayor descenso se originó en la inversión correspondiente al material remolcado, cuya inversión descendió el 94% respecto a la inversión realizada en el ejercicio 2012. (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 de viajeros es casi exclusiva, ya que representa alrededor del 93% del total en el tráfico de viajeros transportados. Por otra parte, el personal de Renfe Operadora representa alrededor del 46% del total del personal empleado en el sector a nivel nacional. En cuanto a ingresos de tráfico, los de Renfe Operadora ascendieron en 2013 a 2.733 millones de euros, ingresos muy superiores a los obtenidos por el resto de compañías existentes. Las inversiones de RENFE Operadora alcanzaron en 2013 la cifra de 139 millones de euros, descendiendo el 9,9% respecto al año anterior, mientras que las inversiones en el resto de las compañías ferroviarias ascendieron a los 117,62 millones de euros.

En cuanto al material móvil utilizado por Renfe Operadora, el parque de locomotoras ha aumentado, pasando de 439 unidades en 2012 a 476 unidades en 2013, este aumento ha sido debido a la incorporación de 52 locomotoras en la red de ancho métrico procedentes de FEVE, ya que en el resto de la red ha disminuido tanto el número de locomotoras eléctricas como el de locomotoras diésel. La potencia del total de locomotoras también se ha incrementado respecto al año anterior. El incremento en la potencia total ha sido del 0,9%. En este ejercicio, se produce un aumento del 9% en el número de automotores situándose la cantidad total de los mismos en 1.245 unidades. Este aumento ha sido debido a la incorporación de los automotores de la red de vía estrecha de la antigua FEVE y al incremento del número de automotores diésel e híbridos del resto de la red. Los coches de viajeros han experimentado un descenso del 7,8%, pasando de 809 coches a 746 en el año 2013. El parque de vehículos para transporte de mercancías ha tenido un incremento anual del 6%, pasando de 12.760 a 13.520 en 2013 (tabla 1.3.4).

La carga bruta remolcada ha experimentado un ascenso global del 5% respecto al año anterior, con un aumento del 6,9% en los trenes de viajeros y un descenso del 0,2% en los de mercancías. El 88% de la carga bruta remolcada lo ha sido por tracción eléctrica y el 12% restante por tracción diesel. El consumo energético ha sido de 83 millones de litros de gasóleo, y 2.392 millones de kwh en la tracción eléctrica, un 1,5% superior al año anterior.

En cuanto a la disponibilidad del material móvil que mide el porcentaje del parque de dotación que está disponible diariamente para su utilización, sus índices experimentan un pequeño descenso respecto a los del año anterior, salvo el de los coches y el de las locomotoras eléctricas que experimentan ascensos del 1% y del 2% respectivamente respecto del año anterior. (Tablas 1.3.8, 1.3.9 y 1.3.10).

En el año 2013 la plantilla referida a Renfe Operadora a 31 de diciembre ascendía a 14.785, siendo el promedio anual de agentes durante el año de 14.835 (tabla 1.3.11).

Durante el ejercicio 2013 Renfe Operadora realizó inversiones en material móvil por un importe de 74,62 millones de euros, de los cuales 2,55 millones de euros corresponden a material motor, 1,51 millones de euros a material remolcado, 69,15 a automotores y 1,41 millones de euros a inversiones realizadas en material móvil de la red de ancho métrico. La inversión total realizada en material móvil durante 2013 experimenta un descenso del 26,7% respecto del ejercicio anterior. El descenso

mayor se produce en la partida de material remolcado, con un descenso del 94,3%.

La tabla 1.3.15 muestra el resultado del ejercicio 2013 del grupo Renfe Operadora por áreas de actividad. El Grupo Renfe Operadora incluye Renfe Viajeros S.A., Renfe Mercancías S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A. y la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

Los ingresos totales del grupo ascendieron a 2.817,03 millones de euros y el total de los gastos a 2.570,67 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 246,36 millones de euros. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de 56,12 millones de euros. El resultado final alcanza un déficit de 3,65 millones de euros.

A continuación se analizan los resultados de las distintas entidades que conforman el Grupo Renfe operadora en lo relativo a ingresos y gastos realizados en 2013.

Renfe Viajeros

Los ingresos totales de Renfe Viajeros ascendieron a 2.515,13 millones de euros y el total de los gastos a 2.246,93 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 268,20 millones de euros. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un superávit de 34,25 millones de euros. Renfe Viajeros cerró el ejercicio con un beneficio de 57,72 millones de euros.

Renfe Mercancías y Logística

Los ingresos totales de Renfe Mercancías y Logística ascendieron a 233,60 millones de euros y el total de los gastos a 286,81 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta negativo con un valor de –53,15 millones de euros. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de –71,84 millones de euros. El resultado final alcanza un déficit de –76,83 millones de euros.

Renfe Fabricación y Mantenimiento

Los ingresos totales de Renfe Fabricación y Mantenimiento ascendieron a 641,26 millones de euros y el total de los gastos a 632,48 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 8,78 millones de euros. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de –17,48 millones de euros. El resultado final alcanza un déficit de –0,75 millones de euros.

Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora

Los ingresos totales de la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora ascendieron a 209,99 millones de euros y el total de los gastos a 187,45 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 22,55 millones de euros. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros de inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de –1,04 millones de euros. El resultado final alcanza un superávit de 16,22 millones de euros.

Durante el año 2013 RENFE transportó 466 millones de viajeros, alcanzando el tráfico total de viajeros-Km la cifra de 22.563 millones de viajeros-Km, lo que supone un incremento de un 6,7% respecto a los viajeros-Km transportados en 2012.

La tabla 1.3.5 muestra la evolución del tráfico de viajeros y mercancías en de Renfe Operadora desde 2009 hasta el 2013.

A continuación se analizan los resultados de este tráfico en las distintas líneas en servicio.

Alta velocidad/larga distancia
(Ave larga distancia + larga distancia)

A lo largo de 2013 se transportaron 11.943 millones de viajeros-Km, lo que supone un incremento del 14,7% respecto del ejercicio anterior. Del total del número de viajeros-Km transportados en estas líneas, el 10,32% corresponde a la Gerencia Norte, el 16,92% a la Gerencia Transversal, el 35,37% a la Gerencia Nordeste-Mediterráneo, el 23,30 a la Gerencia Sur y el 14,08% a la Gerencia Este.

Media distancia + Ave lanzaderas

A lo largo de 2013 se transportaron 3.127 millones de viajeros-Km, lo que supone un descenso del 4,1% respecto del ejercicio anterior. Del total del número de viajeros-Km transportados en estas líneas, el 75% corresponde a Media Distancia y el 25% restante a AVE Lanzaderas.

El total del número de viajeros-Km transportados en Media Distancia ascendió a 2.325 millones. El mayor número de viajeros-Km transportados correspondió a Cataluña (729 millones de viajeros-Km), seguido de la Gerencia Sur (651 millones de viajeros-Km), la Gerencia Norte (491 millones de viajeros-Km), la Gerencia Este (228 millones de viajeros-Km), La Gerencia Nordeste-Mediterráneo (161 millones de viajeros-Km), las Gerencias transversales (58 millones de viajeros-Km) y Madrid (7 millones de viajeros-Km).

En Ave lanzaderas, se transportaron un total de 801 millones de viajeros-Km, con el desglose siguiente: 181 millones de viajeros-Km correspondió al recorrido Madrid-Puertollano; 126 millones de viajeros-Km al recorri-

do Sevilla-Córdoba-Málaga, 99 millones de viajeros-Km al Madrid-Toledo, 198 millones de viajeros-Km al corredor Madrid-Segovia-Valladolid, 6 millones de viajeros-Km al corredor Zaragoza-Calatayud, 12 millones de viajeros-Km al corredor Jaén-Cádiz, 71 millones de viajeros-Km al corredor Zaragoza-Lleida-Barcelona, 79 millones de viajeros-Km al recorrido Figueres-Barcelona y 28 millones de viajeros-Km al recorrido Orense-Santiago-Coruña.

Cercanías

El total del número de viajeros-Km transportados en cercanías ascendió a 7.325 millones, lo que supone un descenso del 1,9% respecto del ejercicio 2012. En porcentaje, el mayor número de viajeros-Km transportados correspondió a las áreas metropolitanas de Madrid 48,94% del total, seguido de las áreas metropolitanas de Barcelona 30,50% y de las áreas urbanas e interurbanas que alcanzaron el 20,56%.

Ancho métrico

El total del número de viajeros-Km transportados en ancho métrico (FEVE) ascendió a 168 millones.

Mercancías

Durante 2013, el tráfico de RENFE Operadora ha ascendido a 7.347 millones de toneladas-km.

El transporte de mercancías en régimen de cargas (vagón completo), ha experimentado un ascenso del 3,7% respecto del ejercicio 2012, alcanzando la cifra de 4.093 millones de toneladas-km.

Por lo que respecta al transporte combinado, ha tenido un descenso en cuanto al tráfico del 6,9% respecto al ejercicio anterior, pasando de 3.102 millones de toneladas-kilómetro en 2012 a 2.890 millones de toneladas-kilómetro.

Durante 2013, en la red de ancho métrico (FEVE) se transportaron un total de 365 millones de toneladas-km.

Cuenta de resultados

La cuenta de resultados de RENFE operadora del ejercicio de 2013 (tabla 1.3.13), refleja los resultados siguientes:

- El total de ingresos, incluyendo las subvenciones percibidas, ha alcanzando la cifra de 2.817,03 millones de euros, superiores en un 4,4% a los ingresos obtenidos en 2012, que fueron de 2.697,41 millones de euros. De los ingresos totales obtenidos, 2.116,41 millones de euros proceden de ingresos por Actividad, 16,38 millones de los Convenios específicos suscritos con las Comunidades Autónomas, 600,54 de las aportaciones recibidas del Estado para subvencionar el mantenimiento de las obligaciones de servicio público de cercanías y media distancia y 83,10 millones de euros de otros ingresos.
- Los gastos propios alcanzaron la cifra de 2.570,67 millones de euros, un 11% superiores a los de 2012, con lo que el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de 56,13 millones de euros; añadidos los intereses e impuestos, el resultado del ejercicio alcanza un déficit de 3,65 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 de ADIF y de Renfe operadora si su recorrido abarca a varias Comunidades Autónomas o competencia de dichas Comunidades Autónomas, en caso contrario, y de determinadas líneas privadas. Estos ferrocarriles están integrados por los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas de Cataluña, Valencia, País Vasco e Illes Balears, que se circunscriben al ámbito de su propia Comunidad; pequeñas líneas explotadas por compañías privadas y por la red de vía estrecha que gestionaba FEVE. Al desaparecer FEVE como empresa ferroviaria, su infraestructura (líneas de vía estrecha y estaciones) pasa a ser propiedad de ADIF y sus trenes y otros vehículos ferroviarios pasan a ser propiedad de Renfe Operadora, encargada de operarlos.

La red de vía estrecha, con una longitud total de 2.178 kilómetros, representa el 13,4% del conjunto de la red ferroviaria española.

Durante el ejercicio de 2013, el tráfico de viajeros-km en esta red ha alcanzado la cifra de 1.926,4 millones, lo que supone un incremento del 3% respecto del ejercicio 2012. El transporte de mercancías fue de 3,6 millones de toneladas, con un descenso del 10,7% respecto al año anterior y las toneladas-km transportadas ascendieron a 412 millones.

Red de ancho métrico

Con la Integración de FEVE en ADIF y RENFE Operadora, ADIF pasa a ser titular de 1.210 km de red de ancho métrico (1.192 km procedentes del legado de FEVE más los 18 km que ADIF gestionaba entre Cercedilla y Cotos (Madrid).

El tráfico de viajeros-kilómetro ha descendido el 3,8% alcanzando la cifra de 168 millones.

En cuanto a mercancías, las toneladas transportadas por esta red han descendido el 4,7% respecto a 2012, alcanzando 2,8 millones de toneladas; las toneladas-kilómetro realizadas han tenido un descenso del 2,5%, situándose en 365 millones.

Por lo que se refiere al material móvil, motor y remolcado, el parque de locomotoras asciende a 52 unidades, de las cuales 35 son diésel y 17 híbridas. El número de automotores, a 107: 58 diésel y 49 Híbridos, los coches de trenes turísticos a 68 unidades y los vagones a 1.006 unidades.

Las inversiones y la cuenta de resultados se han contabilizado en las tablas correspondientes de Adif y de Renfe Operadora.

Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña

La longitud de sus líneas no ha experimentado variación respecto de 2012, alcanzando los 291 kilómetros.

El número de viajeros transportados se ha incrementado el 0,6%, alcanzando la cifra de 75,53 millones. También se ha incrementado el tráfico de viajeros-kilómetro (1,2%) alcanzando la cifra de 790 millones. Las toneladas transportadas han aumentado un 1,9%, alcanzando la cifra de 0,7 millones y las toneladas-km realizadas han pasado de 46,4 a 46,7 millones en 2013.

El personal está integrado por 1.259 agentes, lo que supone un decremento del 1,4% respecto a 2012 (tabla 1.3.19). En cuanto al consumo energético, ha sido de 88,4 millones de kw-hora en la tracción eléctrica y de 614,7 toneladas de gasóleo (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas (tabla 1.3.21) alcanzaron la cifra de 50 millones de euros, de los que 11,55 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 32,18 millones de euros en material móvil y 6,27 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 85,36 millones de euros, supone un 2,3% más de los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha experimentado un incremento del 1,2% con lo que se obtiene un total de 133,81 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 48,45 millones de euros. La subvención a la explotación ha sido de 47,26 millones de euros, con lo que el resultado final muestra pérdidas por importe de 1,19 millones de euros, similares a las obtenidas en el ejercicio anterior.

Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia

La longitud de sus líneas ha aumentado el 3,1% respecto del año 2012, alcanzando los 257,7 kilómetros.

El número de viajeros transportados ha descendido el 2,9%, alcanzando en 2013 la cifra de 67,23 millones. Por el contrario, el tráfico de viajeros-kilómetro ha aumentado el 6,8% alcanzando la cifra de 549 millones.

El personal está integrado por 1.488 agentes, lo que supone un descenso del 16,3% respecto a 2012 (tabla 1.3.19). En cuanto al consumo energético, ha sido de 90,6 millones de kw-hora en la tracción eléctrica y de 0,5 toneladas de gasóleo (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas (tabla 1.3.21) alcanzaron la cifra de 11 millones de euros, de los cuales, 6,6 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas y 4,4 millones de euros en material móvil.

La cuenta de resultados de la compañía (tabla 1.3.25) indica una disminución de ingresos, que con una cifra de 58,63 millones de euros, supone un 2,5% menos de los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha descendido un 8,9%, alcanzando la cifra de 233,51 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 174,88 millones de euros. Al no haber recibido subvención alguna a la explotación, el resultado final muestra pérdidas por importe de 174,88 millones de euros, menores a las obtenidas en 2012 que ascendieron a 196,24 millones de euros.

Ferrocarriles del Gobierno Vasco

La longitud de sus líneas se ha incrementado el 1,8% respecto de 2012, alcanzando los 261,6 kilómetros.

El número de viajeros transportados ha aumentado el 1,7%, alcanzando la cifra de 26,13 millones. También ha aumentado el tráfico de viajeros-kilómetro, alcanzando la cifra de 326 millones en 2013. Las toneladas transportadas han descendido un 99,4%, alcanzando la cifra de 0,5 miles en 2013. El tráfico en toneladas-Km también ha descendido respecto del ejercicio anterior, pasando de 8 a 0,02 millones.

El personal está integrado por 871 agentes, lo que supone un incremento del 0,2% respecto a 2012 (tabla 1.3.19). En cuanto al consumo energético, ha sido de 38,9 millones de kw-hora en la tracción eléctrica y de 1,5 toneladas de gasóleo (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas (tabla 1.3.21) alcanzaron la cifra de 48,92 millones de euros: 0,70 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 46,58 millones de euros en material móvil y 1,64 millones de euros en otras inversiones.

La cuenta de resultados de la compañía (tabla 1.3.26) indica una disminución de ingresos que, con una cifra de 25,34 millones de euros, supone un 2,6% menos a los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha experimentado un incremento del 2,4% con lo que se obtiene un total de 89,36 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 64,02 millones de euros. La subvención a la explotación ha sido de 61,32 millones de euros, con lo que el resultado final muestra pérdidas por importe de 2,70 millones de euros, inferiores a las del ejercicio 2012 que ascendieron a 5,89 millones de euros.

Ferrocarriles de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears

La longitud de sus líneas no ha experimentado variación respecto de 2012, alcanzando los 85,2 kilómetros.

En 2013 ha descendido tanto el número de viajeros transportados como el tráfico de viajeros-kilómetro.

El personal está integrado por 188 agentes, lo que supone un descenso del 2,6% respecto a 2012 (tabla 1.3.19). En cuanto al consumo energético, ha sido de 9,8 millones de kw-hora en la tracción eléctrica (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas (tabla 1.3.21) alcanzaron la cifra de 7,03 millones de euros: 4,50 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas y 2,53 millones de euros en material móvil.

La cuenta de resultados de la compañía (tabla 1.3.27) indica un aumento de ingresos, que con una cifra de 41,18 millones de euros, supone un 9,5% más de los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha experimentado un descenso del 24,2% con lo que se obtiene un total de 82,03 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 40,85 millones de euros. Al no haber recibido subvención alguna a la explotación el resultado final muestra pérdidas por importe de 40,85 millones de euros, inferiores a las pérdidas de 2012 que ascendieron a 45,08 millones de euros.

Ferrocarriles de compañías privadas

La longitud de las líneas férreas de vía estrecha explotadas por compañías privadas en España no ha experimentado variación alguna respecto al año 2012, se mantiene constante la longitud que asciende a 83 kilómetros. Los viajeros transportados por todas ellas fueron 1,7 millones, con un tráfico resultante de 22,5 millones de viajeros-kilómetro. En mercancías se han transportado 30.000 toneladas frente a 253.000 del año 2012; el tráfico en toneladas-km ascendió a 0.8 millones, lo que supone un descenso del 88,6%.

De los 83 kilómetros de líneas, todas ellas de vía sencilla, 32 estaban electrificados y el resto sin electrificar. Se realizaron inversiones por valor de 0,30 millones de euros, de los cuales 0,16 millones de euros fueron en instalaciones fijas y 0,14 millones en otras inversiones (tabla 1.3.21).

1.3.4. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)

Con fecha 13 de diciembre de 2013, el Consejo de Ministros ha aprobado, mediante Real Decreto-Ley, la segregación de Adif en dos entidades públicas empresariales diferenciadas, adscritas ambas al Ministerio de Fomento pero con personalidad jurídica y patrimonio propios: Adif y Adif Alta Velocidad, en razón de su respectiva actividad principal y las notables diferencias que presentan tanto desde el punto de vista técnico como económico y de financiación.

La segregación responde, entre otros, a los siguientes criterios: profundizar en la racionalización del sector ferroviario en el ámbito de competencia estatal, lograr la máxima eficiencia de los servicios en un escenario de progresiva liberalización y alcanzar la estabilidad presupuestaria.

El objetivo fundamental de la segregación es el cumplimiento de las modificaciones operadas por el Sistema Europeo de Cuentas (SEC 2010) y los nuevos criterios contables establecidos en el mismo.

Para garantizar su sostenibilidad financiera, Adif Alta Velocidad se financiará con ingresos de mercado procedentes de los operadores ferroviarios y otras fuentes, asumiendo igualmente la deuda derivada de los bienes patrimoniales transmitidos; en tanto que Adif se financiará, además de con los ingresos percibidos de los operadores, con transferencias desde el presupuesto estatal, por lo que computará en el sector de las administraciones públicas en términos de contabilidad nacional, pero sin impacto significativo en el déficit.

En este contexto, Adif se ocupará de la administración de la red convencional y de ancho métrico, así como de otras actividades asociadas y, en general, los negocios no transferidos a Adif Alta Velocidad, como son patrimonio, estaciones de la red convencional, comunicación, internacional, etc.

Por su parte, la nueva entidad Adif Alta Velocidad, asumirá, entre otras, las competencias en materia de construcción y administración de parte de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, así como otras infraestructuras y funciones que se le transfieran, los negocios de estaciones de alta velocidad o las actividades de telecomunicaciones y de energía.

El Real Decreto-Ley mantiene una estructura organizativa única, en la que el presidente de Adif y el secretario de su Consejo de Administración lo serán también de Adif Alta Velocidad; manteniéndose el número total de consejeros.

Tras la segregación de Adif en dos entidades públicas empresariales, con fecha 27 de diciembre de 2012, el Consejo de Ministros aprobó, mediante Real Decreto, el Estatuto de la nueva entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, Adif-Alta Velocidad. Asimismo, el Real Decreto aprobado modifica el Estatuto del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para adaptarlo a la nueva situación de la entidad, tras la separación de su rama de actividad.

La nueva entidad Adif-Alta Velocidad, asumirá, entre otras, las competencias en materia de construcción y administración de parte de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, así como otras infraestructuras y funciones que se le transfieran, los negocios de estaciones de alta velocidad o las actividades de telecomunicaciones y de energía.

Este Real Decreto, además de modificar el Estatuto del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para adaptarlo a la nueva situación de la entidad, tras la separación de su rama de actividad, prevé también la posibilidad de encomienda, mediante la suscripción de los oportunos convenios de prestación de servicios, de la realización por Adif de determinadas actividades para Adif-Alta Velocidad, incluida la gestión de los sistemas de control de la circulación y de la capacidad de las infraestructuras, el mantenimiento, funciones corporativas, etcétera.

Cuenta de resultados

La cuenta de resultados de explotación de ADIF durante el ejercicio de 2013 (tabla 1.3.14), refleja unas pérdidas de 93,36 millones de euros, inferiores a las obtenidas en 2012 que ascendieron a 124,16 millones de euros. La cuenta de resultados financieros también refleja pérdidas por importe de 233,07 millones de euros, mayores a las del 2012 que ascendieron a 173,89 millones de euros. El resultado final presenta un déficit de 326,45 millones de euros, que supera al obtenido en 2012 que fue de 297,50 millones de euros

El total de ingresos de explotación durante 2013, ha alcanzado la cifra de 2.122,56 millones de euros, superiores en un 2% a los ingresos obtenidos en 2012, que fueron de 2.079,80 millones de euros. Este aumento en los ingresos de explotación ha sido debido fundamentalmente al aumento experimentado en los ingresos obtenidos en el canon por utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General, que han pasado de 293,85 en 2012 a 402,70 millones en 2013 y en el canon por utilización de las estaciones y otras infraestructuras, que han pasado de 74,19 a 95,18 millones. El resto de ingresos , con carácter general, ha descendido respecto de 2012, reflejándose un descenso importante en las actuaciones por cuenta del Estado.

Los gastos de explotación alcanzaron la cifra de 2.215,92 millones de euros, un 0,5% superiores a los de 2012. Todos los gastos descendieron, salvo los correspondientes a personal, al Plan de RR.HH (ERE), los retiros de inmovilizado y las amortizaciones.

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Longitud de las líneas (Km)	15.498	15.999	16.099	16.089	16.311	1,4%
Personal empleado (Promedio anual) (1)	34.404	33.918	33.372	33.051	32.560	–1,5%
Viajeros (millones)	658	650	660	648	641	–1,1%
Viajeros-km (millones)	23.597	22.917	23.313	23.016	24.323	5,7%
Toneladas (millones) (2)	21	20	21	21	20	–4,8%
Toneladas-km (millones) (2)	7.391	7.872	8.017	7.484	7.395	–1,2%
Inversiones (miles de euros) (3)	9.854.260	9.179.880	8.158.270	5.635.810	2.895.850	–48,6%

(1) No incluye los datos correspondientes a las compañías privadas de ferrocarriles.
(2) Incluye los tráficos comercial y de servicio. No incluye datos de las compañías privadas que, desde 2006/2007, disponen de licencia de operador ferroviario en España.
(3) Incluye Dirección General de Ferrocarriles (Ministerio de Fomento), Comunidades Autónomas, RENFE Operadora, FEVE (En 2012 datos facilitados por ADIF); Compañías de las Comunidades Autónomas y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Cifras provisionales año 2013; En 2011 se incluye por primera vez Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transportes Terrestres (SEITT).
Fuente: RENFE Operadora, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) (A partir de 2013 datos Ancho métrico (Feve) se incluyen en Renfe operadora y Adif), Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. del País Vasco, C.A. de las Illes Balears, Compañías privadas de vía estrecha y Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre (SEITT).

Tabla 1.3.2. Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013 (*)	13/12
Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)						
RENFE Operadora	21.700	20.978	21.398	21.144	22.563	6,7%
FEVE (1)	196	188	183	175	—	—
Comunidades Autónomas	1.677	1.728	1.707	1.668	1.736	4,1%
Compañías privadas de vía estrecha (1)	24	23	25	29	23	–20,7%
Total viajeros	**23.597**	**22.917**	**23.313**	**23.016**	**24.322**	**5,7%**
Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km)						
RENFE Operadora (1)	6.973	7.417	7.564	7.049	7.347	4,2%
FEVE	339	377	384	374	—	—
Comunidades Autónomas	41	55	61	54	47	–13,6%
Compañías privadas de vía estrecha (1)	38	23	8	7	1	–85,7%
Total mercancías	**7.391**	**7.872**	**8.017**	**7.484**	**7.395**	**–1,2%**

(*) Cifras provisionales.
(1) Incluye los tráficos comercial y de servicio. No incluye datos de las compañías privadas que, desde 2006/2007, disponen de licencia de operador ferroviario en España.
Fuente: RENFE Operadora (los tráficos de FEVE están incluidos en RENFE Operadora en 2013), Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. Valencia, C.A. Illes Balears, C.A. del País Vasco y Compañías privadas, de vía estrecha.

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
2013	5.996	48	6.044	3.772	5.516	9.288	15.332	11.851

(1) Hasta el año 2004, RENFE; desde el año 2005, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). En el año 2013 se incluye FEVE.
(2) A partir de 2008, Incluye: BA y BLA con / sin CTC, BCA Y BSL.
Fuente: RENFE Operadora y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

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

Concepto	2009		2010		2011		2012 (4)		2013 (4)		13/12	
	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	334	1.450	354	1.606	350	1.645	297	1.442	285	1.409	–4,0%	–2,3%
Diésel	161	279	170	294	162	290	142	258	139	252	–2,1%	–2,3%
Ancho Métrico	—	—	—	—	—	—	—	—	52	55	—	—
Diésel	—	—	—	—	—	—	—	—	35	36	—	—
Híbridas	—	—	—	—	—	—	—	—	17	19	—	—
Total locomotoras	495	1.729	524	1.900	512	1.935	439	1.700	476	1.716	8,4%	0,9%
Automotores												
Eléctricos	932	4.654	930	4.866	990	5.755	982	5.630	974	5.685	–0,8%	1,0%
Diésel y sistemas especiales	142	145	149	167	148	160	151	216	154	158	2,0%	–26,9%
Híbridos	—	—	—	—	—	—	9	86	10	96	11,1%	11,6%
Ancho Métrico	—	—	—	—	—	—	—	—	107	0	—	—
Diésel	—	—	—	—	—	—	—	—	58	—	—	—
Híbridas	—	—	—	—	—	—	—	—	49	—	—	—
Total automotores	1.074	4.799	1.079	5.033	1.138	5.915	1.142	5.932	1.245	5.939	9,0%	0,1%
Coches												
Coches remolcados de viajeros	1.253	—	1.250	—	1.215	—	809	—	678		–16,2%	—
Ancho Métrico	—	—	—	—	—	—	—	—	68		—	—
Coches trenes turísticos	—	—	—	—	—	—	—	—	68	—	—	—
Total coches	1.253	—	1.250	—	1.215	—	809	—	746	—	–7,8%	—
Concepto	**Número**	**Capacidad (t × 1.000)**	**Número**	**Capacidad (t × 1.000)**	**Número (3)**	**Capacidad (t × 1.000)**	**Número (3)**	**Capacidad (t × 1.000)**	**Número (3)**	**Capacidad (t × 1.000)**	**Número**	**Capacidad (t × 1.000)**
Vagones												
De RENFE (2)	13.218	637	12.996	637	12.344	613	12.760	633	12.514	621	–1,9%	–1,9%
Ancho Métrico	—	—	—	—	—	—	—	—	1.006	—	—	—
Total vagones	13.218	637	12.996	637	12.344	613	12.760	633	13.520	621	6,0%	–1,9%

(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	2009	2010	2011	2012	2013 (1)	13/12
Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)						
Larga distancia + AVE larga distancia	10.788	10.423	10.462	10.416	11.943	14,7%
Media distancia + AVE lanzaderas	3.347	3.267	3.414	3.260	3.127	–4,1%
Cercanías	7.565	7.288	7.522	7.468	7.325	–1,9%
Ancho Métrico					168	—
Total viajeros	21.700	20.978	21.398	21.144	22.563	6,7%
Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km)						
Cargas (vagón completo)	4.438	4.687	4.585	3.947	4.093	3,7%
Transporte combinado	2.535	2.730	2.979	3.102	2.890	–6,9%
Ancho Métrico	—	—	—	—	365	—
Total mercancías	6.973	7.417	7.564	7.049	7.347	4,2%

(1) Cifras provisionales. Incluye Ancho Métrico (Feve).
Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	Toneladas transportadas (miles)			Toneladas-km (millones)		
	2012	2013 (1)	13/12	2012	2013 (1)	13/12
Ancho Métrico	—	2.826,1	—	—	364,5	—
Dirección del Automovil	1.275,90	1.480,80	16,1%	580,50	689,08	18,7%
Dirección Siderúrgicos	2.946,20	3.389,70	15,1%	1.578,90	1.854,80	17,5%
Dirección Multiproducto	7.231,90	6.061,75	–16,2%	1.787,50	1.549,21	–13,3%
Transportes excepcionales	*0,4*	*0,8*	*102,5%*	*0,1*	*0,6*	*392,3%*
Cualquier mercancía	*246,4*	*377,6*	*53,2%*	*138,7*	*168,1*	*21,2%*
Transportes militares	*22,5*	*0,1*	*–99,8%*	*15,1*	*0,3*	*–98,2%*
Sal	*152,5*	*98,6*	*–35,3%*	*36,6*	*23,7*	*–35,3%*
Bebidas	*0,0*	*0,0*	—	*0,0*	*0,0*	—
Butano	*267,7*	*259,7*	*–3,0%*	*119,4*	*112,2*	*–6,1%*
Maderas	*264,0*	*233,8*	*–11,5%*	*236,1*	*204,9*	*–13,2%*
Combustibles líquidos	*177,3*	*20,7*	*–88,3%*	*125,7*	*17,0*	*–86,5%*
Aceites	*205,4*	*238,1*	*15,9%*	*57,0*	*71,6*	*25,5%*
Productos químicos	*256,2*	*213,8*	*–16,5%*	*117,4*	*86,8*	*–26,0%*
Papel	*184,8*	*236,3*	*27,9%*	*88,9*	*129,7*	*45,8%*
Material móvil FF.CC.	*0,0*	*0,0*	—	*0,0*	*0,0*	—
Resto	*0,0*	*0,0*	—	*0,0*	*0,0*	—
Internacional	*239,8*	*326,7*	—	*50,1*	*72,3*	*44,4%*
Dirección Graneles						
Cereales	*844,9*	*803,1*	*–4,9%*	*225,5*	*217,9*	*–3,4%*
Combustibles minerales	*2.679,9*	*1.896,4*	*–29,2%*	*293,2*	*211,1*	*–28,0%*
Cementos	*580,5*	*594,9*	*2,5%*	*134,8*	*114,6*	*–15,0%*
Cenizas y calizas	*544,6*	*190,2*	*–65,1%*	*25,3*	*18,6*	*–26,7%*
Material de construcción	*62,7*	*17,8*	*–71,7%*	*18,5*	*6,3*	*–66,0%*
Piedras y tierras	*321,2*	*370,6*	*15,4%*	*56,0*	*22,2*	*–60,4%*
Minerales	*73,4*	*75,9*	*3,4%*	*39,0*	*57,1*	*46,6%*
Abonos	*107,8*	*106,9*	*-0,9%*	*10,3*	*14,5*	*40,8%*
Resto	—	—	—	—	—	—
Internacional	—	—	—	—	—	—
Total	11.454,0	13.758,4	20,1%	3.946,9	4.457,6	12,9%
Dirección Intermodal	5.620,0	5.443,7	–3,1%	3.102,3	2.889,6	–7,1%

(1) Incluye Ancho Métrico (FEVE).
Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013 (2)	13/12
Viajeros (miles)	466.658	453.747	467.860	463.675	466.057	0,5%
Viajeros-km (millones)	21.700	20.978	21.398	21.144	22.563	6,7%
Toneladas (miles) (1)	16.562	16.064	17.327	17.074	19.202	12,5%
Toneladas-km (millones) (1)	6.973	7.417	7.564	7.049	7.347	4,2%
Recorrido medio del viajero (Km)	22	22	22	22	21	–5,8%
Viajeros-km/trenes-km (Nº viajeros por tren)	139	134	133	132	133	0,4%
Recorrido medio de la tonelada (Km)	765	741	813	908	1.079	18,8%
T-km (Brutas)/trenes-km (Nº de t por tren)	826	875	897	867	914	5,4%
Recorridos totales trenes-km (miles)	178	179	183	179	188	5,0%
Viajeros	156	157	161	160	170	6,2%
Mercancías	22	22	21	19	18	–5,3%
Toneladas-km brutas (millones)	61.292	61.958	63.375	61.128	64.206	5,0%
Viajeros	43.414	42.980	44.260	44.820	47.931	6,9%
Mercancías	17.878	18.978	19.116	16.309	16.276	-0,2%

(1) No incluye los tráficos de servicio interior y proveedores.
(2) Cifras provisionales.
Nota: A partir del año 2013 incluye Ancho Métrico (FEVE) en los datos facilitados.
Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
— Trenes de viajeros	43.414	42.980	44.260	44.820	47.931	6,9%
— Trenes de mercancías	17.878	18.978	19.116	16.309	16.276	-0,2%
— Trenes complementarios y maniobras	—	—	—	—	—	—
Total	**61.292**	**61.958**	**63.375**	**61.128**	**64.206**	**5,0%**
— Por tracción eléctrica (%)	71	89	89	89	88	–0,8%
— Por tracción diésel (%)	29	11	11	11	12	6,7%

Nota: A partir del año 2013 incluye Ancho Métrico (FEVE) en los datos facilitados.
Fuente: RENFE Operadora.

Tabla 1.3.9. Consumos energía de tracción RFIG (1)

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013 (2)	13/12
Absoluto						
Gasóleo (millones de litros)	86	86	88	84	83	–1,2%
Energía eléctrica (millones de kwh)	2.264	2.271	2.396	2.357	2.392	1,5%
Relativo						
Tracción diésel (Ml/TKBR)	N/A	N/A	N/A	—	8	—
Tracción eléctrica (Wh/TKBR)	40	40	42	40	39	–2,7%
Medios (Kcal/TKBR)	36	35	36	35	—	—

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

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Locomotoras de línea	90,9	91,3	92,0	89,2	88,9	–0,4%
Locomotoras eléctricas	84,6	76,0	84,1	83,5	85,1	2,0%
Unidades y automotores eléctricos	99,2	98,2	99,3	96,2	93,3	–3,1%
Automotores diésel	99,5	99,6	99,7	92,6	87,1	–6,0%
Coches	99,2	99,2	99,0	99,0	100,0	1,0%

(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	28.672	1.020.102
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
2013	14.785	13.893	28.678	14.835	13.919	28.754	29.910	1.040.203

(1) Comprende el personal fijo, contratado y militares en prácticas.
Nota: A partir del año 2013 incluye Ancho Métrico (FEVE) en los datos facilitados.
Fuente: RENFE Operadora, ADIF y otros.

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013 (1)	13/12
Material motor	99,76	25,60	8,09	1,42	2,55	79,1%
Material remolcado	53,27	12,87	22,39	26,38	1,51	–94,3%
Automotores	918,55	654,15	270,33	73,98	69,15	–6,5%
Ancho Métrico	—	—	—	—	1,41	—
Total material móvil	**1.071,58**	**692,62**	**300,81**	**101,78**	**74,62**	**–26,7%**
Otras inversiones (2)	69,20	85,14	43,75	52,24	64,08	22,7%
Total RENFE Operadora	**1.140,78**	**777,76**	**344,56**	**154,01**	**138,70**	**–9,9%**

(1) Datos provisionales pendientes de cierre definitivo. En 2013 incluye Ancho Métrico (FEVE).
(2) Se incluyen las inversiones financiadas mediante aportación de activos (terrenos, equipos informáticos).
Fuente: RENFE Operadora.

Tabla 1.3.12bis. ADIF. (3) Inversiones realizadas (millones de euros)

Concepto	2010		2011		2012		2013 (1)	
	Red Titularidad del Estado (2)	Activos propios	Red Titularidad del Estado (2)	Activos propios	Red Titularidad del Estado (2)	Activos propios	Alta velocidad (1)(2)	Adif (1)(2)
Plataforma	135,76	2.602,76	45,54	3.064,56	43,46	2.571,58	1.267,61	30,98
Vía	571,99	299,17	359,29	282,92	49,38	180,39	172,56	46,08
Electrificación y telecomunicación	115,40	307,96	87,17	178,59	69,30	124,11	85,40	48,38
Estaciones	58,01	348,67	34,62	194,33	35,39	116,45	46,97	49,28
Instalaciones de seguridad	140,44	358,02	175,85	139,40	43,17	202,68	76,03	17,66
Almacenes, talleres y depósitos	34,71	175,36	0,00	0,00	0,00	5,20	0,00	0,00
Reposiciones de servicio	11,39	168,36	2,25	472,00	4,37	243,78	0,00	0,00
Otras inversiones de infraestructura	0,00	0,00	0,00	0,00	4,68	8,10	43,68	2,29
Total infraestructura	**1.067,70**	**4.260,29**	**704,72**	**4.331,80**	**249,75**	**3.452,29**	**1.692,25**	**194,68**
Material móvil	0,00	2,57	0,00	1,35	0,00	4,84	0,05	4,93
Otras inversiones	0,00	59,05	0,00	40,65	0,13	151,91	75,78	0,00
Total ADIF	**1.067,70**	**4.321,91**	**704,72**	**4.373,80**	**249,88**	**3.609,04**	**1.768,08**	**199,61**

(1) Datos provisionales (a marzo de 2014). Inversiones efectuadas por Adif. Incluye FEVE.
(2) Las denominaciones de «Red Titularidad del Estado» y «Activos Propios» cambian en 2013 por «Adif» y «Adif Alta Velocidad» o bien «Alta Velocidad» o «Red Convencional». El alcance de las inversiones no son comparables a los ejercicios anteriores, por lo que la comparativa porcentual entre los dos últimos ejercicios no cabe representarla.
(3) Red Ferroviaria de Interés General.
Fuente: ADIF.

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013 (1)
Ingresos de tráfico	**2.315,89**	**2.347,75**	**2.529,17**	**2.546,43**	**2.733,33**
Títulos de transporte de viajeros y mercancías	1.894,07	1.936,46	2.023,04	1.983,16	2.116,41
Convenios específicos CC.AA.	38,84	44,61	25,02	24,22	16,38
Venta de tráfico al Estado de Cercanías y Media Distancia (2)	382,98	366,68	481,11	539,05	600,54
Otros ingresos	**184,92**	**164,49**	**171,48**	**150,60**	**83,10**
Alquileres y cánones	24,86	20,57	16,33	17,24	14,38
Beneficios venta de inmovilizado	20,19	4,31	6,33	17,42	6,92
Otros ingresos	82,16	84,45	109,07	84,42	33,48
Convenios ADIF	42,13	39,88	29,81	25,06	28,24
Trabajos para el inmovilizado	15,58	15,28	9,95	6,46	0,08
Aplicación de subvenciones en capital	0,55	0,51	0,56	0,38	0,59
Subvención devengada Plan RR. HH. (ERE)	—	—	—	—	—
Total ingresos	**2.501,36**	**2.512,75**	**2.701,21**	**2.697,41**	**2.817,03**
Gastos					
Personal	768,47	782,98	806,81	778,08	864,00
Plan de RR. HH. (ERE)	35,08	-0,30	—	—	—
Energía de tracción	211,02	232,80	282,93	284,59	290,05
Energía UDT y consumo de materiales (almacén) (3)	—	—	—	—	—
Cánones y servicios ADIF (excepto energía de tracción)	450,48	448,82	487,59	476,12	602,74
Otros materiales y servicios	841,82	837,40	863,21	773,02	813,89
Efecto prorrata IVA	—	—	—	—	—
Total gastos	**2.306,87**	**2.301,69**	**2.440,54**	**2.311,81**	**2.570,67**
Resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA)	194,49	211,06	260,67	385,60	246,35
Variación de provisión para reparaciones	—	—	—	—	—
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	–352,35	339,52	380,05	304,45	302,48
Resultado antes de intereses e impuestos (EBIT)	**–157,86**	**–128,46**	**–119,38**	**81,15**	**–56,13**
Intereses del activo circulante	—	—			
Intereses financieros estructurales	–66,85	–109,30	–234,56	–115,64	–90,11
Intereses ERE	—	—	—	—	—
Resultados de ejercicios anteriores	30,62	2,88	5,44	–5,03	130,64
Resultados extraordinarios	107,25	215,12	12,74	0,00	11,94
Impuesto de sociedades	—	—	—	—	—
Impuesto diferido	–0,16	—	—	—	—
Resultado del ejercicio	**–87,00**	**–19,78**	**–335,76**	**–39,52**	**–3,65**
Compensación de pérdidas	64,28	0,00	0,00	0,00	0,00
Resultado de gestión	**–22,72**	**–19,78**	**–335,76**	**–39,52**	**–3,65**

(1) Cifras provisionales.
Nota: A partir del año 2013 incluye Ancho Métrico (FEVE) en los datos facilitados.
Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	2008 (1)	2009	2010	2011	2012 (3)	2013 (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	402,70
Canon por utilización de las estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	68,81	69,82	67,97	73,30	74,19	95,18
Ingresos por administración de la red convencional	717,29	762,11	802,92	711,31	622,57	585,00
Actuaciones por cuenta del Estado	789,02	866,76	863,21	547,30	267,38	0,00
Otros ingresos comerciales	614,77	666,13	653,49	647,88	667,75	652,12
Beneficios por venta de inmovilizado	*162,03*	*92,30*	*48,60*	*9,03*	*19,91*	*17,34*
Alquileres y servicios	*107,08*	*161,49*	*180,92*	*186,72*	*182,43*	*180,31*
Ingresos por convenios con Comunidades Autónomas	—	—	—		*0,00*	*0,00*
Otros	*345,67*	*412,34*	*423,97*	*452,06*	*465,41*	*454,46*
Trabajos realizados por la empresa	15,54	21,58	24,17	20,49	22,73	19,49
Tasa de seguridad ferroviaria	14,89	15,09	15,40	16,03	15,68	16,67
Ingresos a distribuir de varios ejercicios	42,26	51,74	56,56	62,54	83,46	293,32
Resultados enajenaciones y otras	99,33	69,82	193,98	26,72	26,76	48,46
Exceso de provisiones	18,28	4,90	6,57	10,17	5,43	9,62
Total ingresos explotación	**2.597,21**	**2.777,18**	**2.934,52**	**2.404,94**	**2.079,80**	**2.122,56**
Gastos						
Personal	652,96	674,50	710,49	685,03	628,19	684,75
Plan RR.HH. (ERE) (1)	0,00	0,00			0,38	12,64
Energía de Tracción	245,93	206,19	223,51	281,02	298,60	290,14
Materiales y Servicios	1.451,28	1.551,45	1.545,53	1.207,07	925,33	613,98
Energía, usos distintos de tracción	*33,59*	*40,20*	*35,99*	*42,18*	*42,54*	*48,48*
Consumo de materiales	*59,63*	*69,50*	*69,25*	*64,38*	*64,60*	*40,94*
Servicios externos y gastos diversos	*594,45*	*601,84*	*606,25*	*573,88*	*558,36*	*516,61*
Otros						*7,96*
Provisiones	0,00	11,89	–2,98	4,92	6,75	6,15
Amortizaciones	223,71	254,60	273,61	315,48	341,65	595,91
Retiros del inmovilizado	—	3,43	1,80	5,32	3,06	12,35
Resultados enajenaciones y otras	—	—	—		0,00	0,00
Efecto prorrata IVA	—	—	—		0,00	0,00
Total gastos explotación	**2.573,88**	**2.702,04**	**2.751,96**	**2.498,85**	**2.203,96**	**2.215,92**
Resultado de explotación	**23,33**	**75,13**	**182,56**	**–93,91**	**–124,16**	**–93,36**
Ingresos financieros	182,35	103,95	78,36	22,88	91,48	75,35
Gastos financieros	213,12	111,33	120,54	227,62	265,37	308,42
Resultado financiero (2)	**–30,77**	**–7,38**	**–42,18**	**–204,74**	**–173,89**	**–233,07**
Resultado antes de impuestos	**–7,44**	**67,75**	**140,38**	**–298,65**	**–297,67**	**–326,45**
Impuesto sobre sociedades	2,31	0,34	0,36	0,72	0,17	—
Resultado	**–5,13**	**68,09**	**140,74**	**–297,93**	**–297,50**	**–326,45**

(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. Se incluye FEVE.
Fuente: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Tabla 1.3.15. RENFE Operadora. Resultados del ejercicio 2013 por áreas de actividad (millones de euros) (1)

Concepto	Renfe Viajeros	RENFE Mercancías y Logística	RENFE Fabricación y Mantenimiento	Entidad Pública Empresarial RO	Grupo RENFE Operadora (2)
Ingresos					
Ingresos por Actividad	1.854,06	221,26	565,11	95,05	2.116,41
Convenios específicos CC.AA.	16,38				16,38
Compensación Prestación Servicio Cercanías y Media Distancia	600,54				600,54
Otros ingresos	44,14	12,40	76,15	114,94	83,70
Total ingresos	**2.515,13**	**233,66**	**641,26**	**209,99**	**2.817,03**
Gastos					
Personal	515,80	101,11	176,66	70,43	864,00
Energía de tracción	243,39	46,33	0,33		290,05
Cánones y servicios Adif (excepto energía de tracción)	549,98	41,28	2,34	9,15	602,74
Otros Materiales y Servicios	937,76	98,09	453,16	107,88	813,89
Total gastos	**2.246,93**	**286,81**	**632,48**	**187,45**	**2.570,67**
Resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA)	**268,20**	**–53,15**	**8,78**	**22,55**	**246,36**
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	233,95	18,70	26,26	23,58	302,48
Resultado antes de intereses e impuestos (EBIT)	**34,25**	**–71,84**	**–17,48**	**–1,04**	**–56,12**
Resultado Financiero	–109,42	–6,23	9,26	16,29	–90,11
Resultado ejercicios anteriores	120,95	1,25	7,48	0,96	130,64
Resultados excepcionales	11,94				11,94
Resultados del ejercicio	**57,72**	**–76,83**	**–0,75**	**16,22**	**–3,65**

(1) Las Cuentas se presentarán a la IGAE (pendientes de auditar).
(2) El Grupo RENFE Operadora incluye Renfe Viajeros S.A., Renfe Mercancías S.A. Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A. y la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.
Fuente: RENFE operadora.

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
A. Mantenimiento de las obligaciones de servicio público (Reglamento CE 1191/69 y 1893/91)						
Transporte de viajeros de cercanías y regionales (2)	382,98	366,68	481,11	539,05	600,54	11,4%
Líneas no rentables						
Obligaciones tarifarias	—	—	—	—	—	—
Total A	**382,98**	**366,68**	**481,11**	**539,05**	**600,54**	**11,4%**
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)	**382,98**	**366,68**	**481,11**	**539,05**	**600,54**	**11,4%**
D. Intervenciones financieras (Reglamento CE 1107/70 art. 4 y Decisión del Consejo 75/327 art. 5)						
Aportación para inversiones	—	—	—	—	—	—
Amortización de créditos para inversiones	—	—	—	—	—	—
Subvenciones financieras	—	—	—	—	—	—
Saneamiento financiero	—	—	—	—	—	—
Total D	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**
E. Intereses deuda estado y activos infraestructura (Reglamento 91/440) Directiva	—	—	—	—	—	—
F. Plan de viabilidad	64,28	0,00	0,00	0,00	0,00	—
Total (A + B + C + D + E + F)	**447,26**	**366,68**	**481,11**	**539,05**	**600,54**	**11,4%**

(1) Aportaciones del Estado conforme a los Presupuestos Generales del Estado. Sólo se refiere a la aportación del Estado a RENFE Operadora ya que ADIF empezó a operar el 1 de enero de 2005.
(2) Incluye obligaciones de Servicio Público de Cercanías y Media Distancia y no incluye los incentivos del Estado conforme a los P.G.E.
Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013
Cercanías-Media Distancia	382,98	366,68	481,11	539,05	600,54
Compensación de pérdidas	64,28	0,00	0,00	0,00	0,00
Suma	**447,26**	**366,68**	**481,11**	**539,05**	**600,54**
Financiación Plan Recursos Humanos					
Plan Recursos Humanos	35,08	-0,30	0,00	0,00	0,00
Total aportaciones	**482,34**	**366,38**	**481,11**	**539,05**	**600,54**

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 2013 (kilómetros)

Concepto	CC.AA. (1)		Compañías privadas		Total	
	Electrificada	Sin electrificar	Electrificada	Sin electrificar	Electrificada	Sin electrificar
Vía doble	354	0	0	0	354	0
Vía sencilla	299	221	32	51	331	272
Total	**653**	**221**	**32**	**51**	**685**	**272**
Total líneas	**874**		**83**		**957**	

(1) No se incluye ferrocarriles de cremallera Ribes-Nuria (13 Km) y Monistrol-Montserrat (5 Km) y ferrocarril turístico Alto Llobregat (3Km).
Nota: A partir del año 2013 los datos de Ancho Métrico (FEVE) se incluyen en la tablas correspondientes de ADIF y Renfe Operadora.
Fuente: Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. de las Illes Balears, C.A. del País Vasco y Compañías privadas de vía estrecha

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

Concepto	C.C.A.A. (1)		TOTAL	
	2012	2013	2012	2013
Locomotoras				
Eléctricas	1	1	1	1
Diésel	13	11	13	11
Eléctricas y diésel eléctricas	13	13	13	13
Otras			0	0
Total	**27**	**25**	**27**	**25**
Automotores y unidades tren				
Automotores diésel	—	—	—	—
Eléctricos	387	416	387	416
Diésel	21	28	21	28
Total	**408**	**444**	**408**	**444**
Coches (2)	423	467	423	467
Vagones (3)	259	239	259	239

Nota: A partir del año 2013 los datos de Ancho Métrico (FEVE) se incluyen en la tablas coorrespondientes de ADIF y Renfe Operadora.
(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: 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	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Red Ancho Métrico (FEVE)	1.924	1.873	1.858	1.828	—	—
Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (1)	1.309	1.305	1.299	1.277	1.259	–1,4%
Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia	1.959	1.915	1.844	1.778	1.488	–16,3%
Ferrocarriles del Gobierno Vasco	877	858	862	869	871	0,2%
Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears	228	230	227	193	188	–2,6%
Total	**6.297**	**6.181**	**6.090**	**5.945**	**3.806**	**–36,0%**

Nota: A partir del año 2013 los datos de Ancho Métrico (FEVE) se incluyen en la tablas correspondientes de ADIF y Renfe Operadora.
(1) Sin incluir ferrocarril cremallera Ribes-Núria, Monistrol-Montserrat, ni Ferrocarril Turistic d l'Alt Llobregat.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. de las Illes Balears y C.A. del País Vasco.

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

Concepto	2009		2010		2011		2012		2013	
	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)
Red Ancho Métrico (FEVE)	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)	92,9	465,4	92,5	579,1	91,9	671,8	89,1	649,5	88,4	614,7
Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia	94,2	588,0	97,2	596,1	98,9	589,0	81,3	578,3	90,6	0,5
Ferrocarriles del Gobierno Vasco	37,9	—	39,6	80,0	39,2	248,1	39,1	138,3	38,9	1,5
Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears	10,7	2.943,9	8,9	2.704,0	8,8	2.631,8	12,6	837,7	9,8	
Compañías privadas	1,2	0,3	0,7	0,2	0,9	0,1	0,9	0,1	0,8	0,0
Total	**260,6**	**11.574,1**	**262,1**	**11.669,7**	**261,5**	**12.089,9**	**245,8**	**10.063,7**	**228,5**	**616,7**

Nota: A partir del año 2013 los datos de Ancho Métrico (FEVE) se incluyen en la tablas correspondientes de ADIF y Renfe Operadora.
(1) Sin incluir ferrocarril cremallera Ribes-Núria, Monistrol-Montserrat, ni Ferrocarril Turistic d l'Alt Llobregat.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. de las Illes Balears y C.A. del País Vasco y Compañías privadas de vía estrecha.

Tabla 1.3.21. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles. Año 2013 (millones de euros) (1)

Concepto	Generalidad de Cataluña (2)	Generalidad de Valencia	Gobierno de las Illes Balears	Gobierno Vasco	Compañías privadas	Total
Instalaciones fijas	11,55	6,66	4,50	0,70	0,16	23,57
Material motor y remolcado	32,18	4,35	2,53	46,58	0,00	85,64
Otras inversiones	6,27	—	0,00	1,64	0,14	8,05
Total	**50,00**	**11,01**	**7,03**	**48,92**	**0,30**	**117,26**

Nota: A partir del año 2013 los datos de Ancho Métrico (FEVE) se incluyen en la tablas coorrespondientes de ADIF y Renfe Operadora.
(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: Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. de las Illes Balears, C.A. del País Vasco y Compañías privadas de vía estrecha.

Tabla 1.3.22. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Evolución del tráfico

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Red Ancho Métrico (FEVE)						
Viajeros (miles)	9.676	9.265	8.914	8.471	—	—
Viajeros-km (millones)	195,6	188,0	182,5	174,7	—	—
Toneladas (miles)	2.801	2.258	2.723	2.965	—	—
Toneladas-km (millones)	339,4	377,0	384,3	374,3	—	—
Longitud de las líneas (km)	1.193,8	1.194,1	1.192,5	1.192,5	—	—
Cataluña (1)						
Viajeros (miles)	79.788	79.988	80.688	75.055	75.534	0,6%
Viajeros-km (millones)	771	807	820	781	790	1,2%
Toneladas (miles)	441	627	784	732	746	1,9%
Toneladas-km (millones)	24,3	37,3	48,8	46,4	46,7	0,6%
Longitud de las líneas (km)	291,0	291,0	291,0	291,0	291,0	0,0%
Valencia						
Viajeros (miles)	71.188	72.991	71.047	69.270	67.227	–2,9%
Viajeros-km (millones)	496,0	521,0	525,0	514,0	549,0	6,8%
Longitud de las líneas (km)	250,0	250,0	250,0	250,0	257,7	3,1%
País Vasco						
Viajeros (miles)	24.638	26.518	26.494	25.695	26.131	1,7%
Viajeros-km (millones)	283,1	287,6	278,9	264,0	326,0	23,5%
Toneladas (miles)	174,7	243,8	196,4	84,1	0,5	–99,4%
Toneladas-km (millones)	16,6	17,9	12,4	8,0	0,02	–99,7%
Longitud de las líneas (km)	242,3	242,3	252,1	257,0	261,6	1,8%
Illes Balears (2)						
Viajeros (miles)	4.598	5.495	3.090	4.056	3.911	–3,6%
Viajeros-km (millones)	126,4	112,0	83,1	108,8	70,9	–34,8%
Longitud de las líneas (km)	85,2	85,2	85,2	85,2	85,2	0,0%
Compañías privadas vía estrecha						
Viajeros (miles)	1.576	1.546	1.669	1.669	1.736	4,0%
Viajeros-km (millones)	23,7	22,7	25,1	28,9	22,5	–22,1%
Toneladas (miles) (4)	884	476	267	253	30	–88,1%
Toneladas-km (millones) (4)	38,4	23,4	8,1	7,0	0,8	–88,6%
Longitud de las líneas (km)	83,0	83,0	83,0	83,0	83,0	0,0%
Totales (3)						
Viajeros (miles)	**191.464**	**195.803**	**191.902**	**184.216**	**174.539**	**–5,3%**
Viajeros-km (millones)	**1.895,8**	**1.938,3**	**1.914,6**	**1.871,4**	**1.758,4**	**–6,0%**
Toneladas (miles) (4)	**4.301**	**3.605**	**3.971**	**4.034**	**776**	**–80,8%**
Toneladas-km (millones) (4)	**418,7**	**455,6**	**453,6**	**435,7**	**47,5**	**–89,1%**
Longitud de las líneas (km)	**2.145,3**	**2.145,6**	**2.153,8**	**2.158,7**	**978,5**	**–54,7%**

Nota: A partir del año 2013 los datos de Ancho Métrico (FEVE) se incluyen en la tablas correspondientes de ADIF y Renfe Operadora.
(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.
(3) En 2013 datos no comparables, ya que no incluyen Ancho Métrico (FEVE).
(4) No incluye datos de las compañías privadas que, desde 2006/2007, disponen de licencia de operador ferroviario en España.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. de las Illes Balears, C.A. del País Vasco y Compañías privadas.

Tabla 1.3.23. Red Ancho Métrico (FEVE). Cuenta de resultados (millones de euros)

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

Nota: A partir del año 2013 los datos de Ancho Métrico (FEVE) se incluyen en la tablas correspondientes de ADIF y Renfe Operadora.
(1) Datos provisionales (datos facilitados por ADIF).
Fuente: FEVE, ADIF y RENFE Operadora.

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Ingresos						
Del tráfico	64,71	67,35	70,37	71,56	72,65	1,5%
Otros ingresos de explotación	8,94	9,15	10,85	11,87	12,71	7,1%
Total ingresos	**73,65**	**76,50**	**81,22**	**83,43**	**85,36**	**2,3%**
Gastos						
De personal	67,11	67,37	64,81	61,54	62,65	1,8%
Otros gastos de explotación	32,73	31,86	34,20	33,76	33,75	0,0%
Amortizaciones	38,58	37,20	37,66	37,54	37,45	–0,2%
Gastos financieros	0,67	1,01	1,27	1,09	1,05	–3,7%
Previsiones	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	—
Otros ingresos y gastos (saldo)	–4,65	–0,83	–1,20	–1,73	–1,09	–37,0%
Total gastos	**134,44**	**136,65**	**136,74**	**132,20**	**133,81**	**1,2%**
Resultados antes subvención	**–60,79**	**–60,15**	**–55,52**	**–48,77**	**–48,45**	**0,7%**
Subvención a la explotación	60,79	58,90	54,33	47,59	47,26	–0,7%
Resultado	**0,00**	**–1,25**	**–1,19**	**–1,18**	**–1,19**	**—**

(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	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Ingresos						
Del tráfico	51,61	53,19	52,80	54,15	53,77	–0,7%
Otros ingresos de explotación	6,43	5,42	5,71	5,98	4,86	–18,7%
Total ingresos	**58,04**	**58,61**	**58,51**	**60,13**	**58,63**	**–2,5%**
Gastos						
De personal	96,03	91,97	89,23	80,96	85,40	5,5%
Otros gastos de explotación	52,40	62,13	54,35	52,19	41,69	–20,1%
Amortizaciones	78,73	87,26	93,17	96,53	88,79	–8,0%
Gastos financieros	28,68	28,52	41,80	25,49	17,93	–29,7%
Previsiones	—	—	—	—	—	—
Otros ingresos y gastos (saldo)	–27,89	–16,27	-3,07	1,20	–0,30	–125,0%
Total gastos	**227,95**	**253,61**	**275,48**	**256,37**	**233,51**	**–8,9%**
Resultados antes subvención	**–169,91**	**–195,00**	**–216,97**	**–196,24**	**–174,88**	**10,9%**
Subvención a la explotación	0,71	0,03	—	—	—	—
Resultado	**–169,20**	**–194,97**	**–216,97**	**–196,24**	**–174,88**	**—**

Fuente: C. A. de Valencia.

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013 (1)	13/12
Ingresos						
Del tráfico	23,39	24,35	24,68	25,14	24,58	–2,2%
Otros ingresos de explotación	1,04	0,70	1,23	0,88	0,76	–13,6%
Total ingresos	**24,43**	**25,05**	**25,91**	**26,02**	**25,34**	**–2,6%**
Gastos						
De personal	38,85	39,40	38,92	37,16	39,69	6,8%
Otros gastos de explotación	25,77	25,62	26,48	31,33	28,54	–8,9%
Amortizaciones	9,68	11,30	14,37	16,96	18,40	8,5%
Gastos financieros	0,01	0,03	0,03	0,03	0,65	2066,7%
Previsiones	—	—	—	—	—	—
Otros ingresos y gastos (saldo)	0,29	3,73	0,64	1,80	2,08	15,6%
Total gastos	**74,60**	**80,08**	**80,44**	**87,28**	**89,36**	**2,4%**
Resultado antes subvención	**–50,17**	**–55,03**	**–54,53**	**–61,26**	**–64,02**	**–4,5%**
Subvención a la explotación	43,56	51,26	51,68	55,37	61,32	10,7%
Resultado	**–6,61**	**–3,77**	**–2,85**	**–5,89**	**–2,70**	**–54,2%**

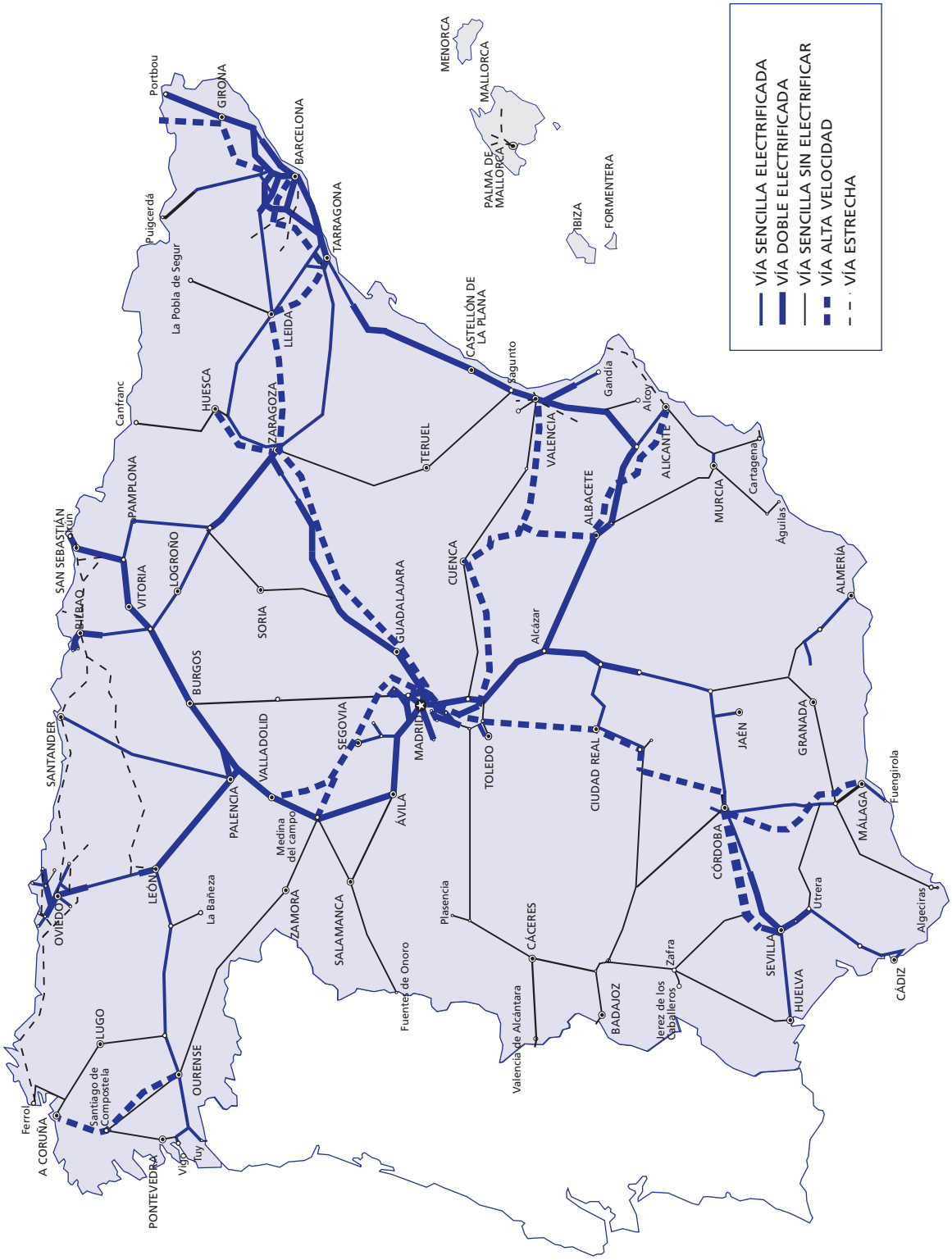
(1) El dato Subvención a la explotación, incluye la Subvención de capital cuyo importe es:
Año 2013: 17,68.
Año 2012: 13,86.
Fuente: C.A. del País Vasco.

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Ingresos						
Del tráfico (viajeros y mercancías)	4,78	4,70	4,60	5,38	5,68	5,6%
Otros ingresos de explotación	31,26	17,43	40,63	32,23	35,50	10,1%
Total ingresos	**36,04**	**22,13**	**45,23**	**37,61**	**41,18**	**9,5%**
Gastos						
De personal	14,04	14,07	13,33	11,18	10,07	–9,9%
Otros gastos de explotación	22,64	20,01	16,11	12,43	15,45	24,3%
Amortizaciones	27,62	28,28	31,11	30,09	29,03	–3,5%
Gastos financieros	9,21	7,60	23,72	20,31	19,48	–4,1%
Previsiones	—	—	—	34,6	—	—
Otros ingresos y gastos extraordinarios (saldo)	—	—	0,07	-0,4	8,0	—
Total gastos	**73,51**	**69,96**	**84,34**	**108,26**	**82,03**	**–24,2%**
Resultado antes subvención	**–37,47**	**–47,83**	**–39,11**	**–70,65**	**–40,85**	**42,2%**
Subvención a la explotación	40,53	28,36	14,69	25,57	—	–100,0%
Resultado	**3,06**	**–19,47**	**–24,42**	**–45,08**	**–40,85**	**–9,4%**

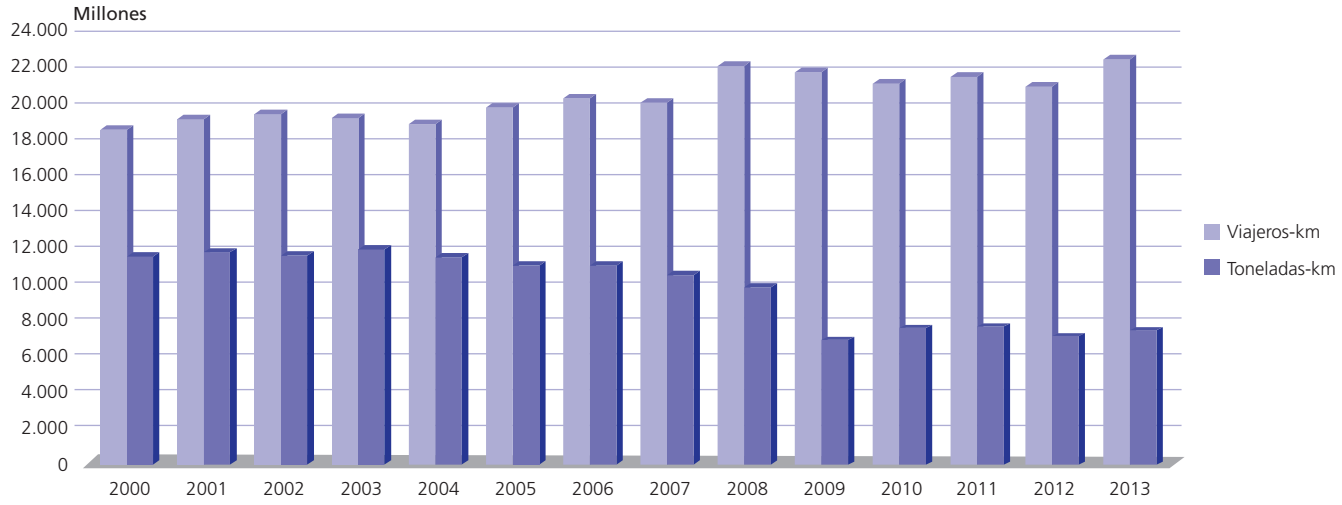
Fuente: C. A. de las Illes Balears.

Gráfico I.3.1. Red de ferrocarriles a 31 de diciembre de 2013



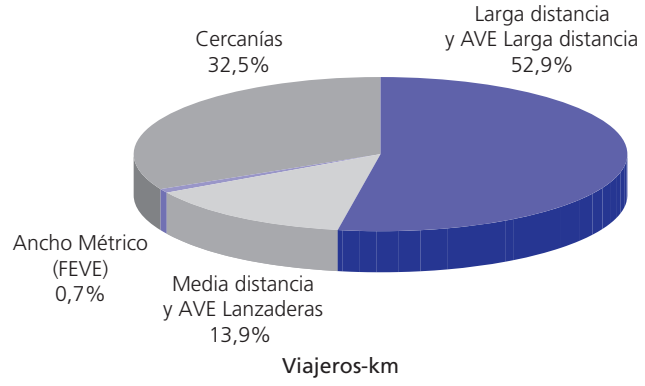
Fuente: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Gráfico 1.3.2. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías



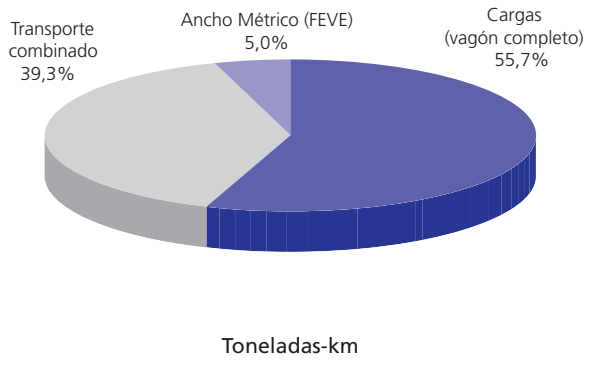
Fuente: RENFE Operadora (2013 incluye tráficos Ancho Métrico (FEVE)).

Gráfico 1.3.3. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren (año 2013)



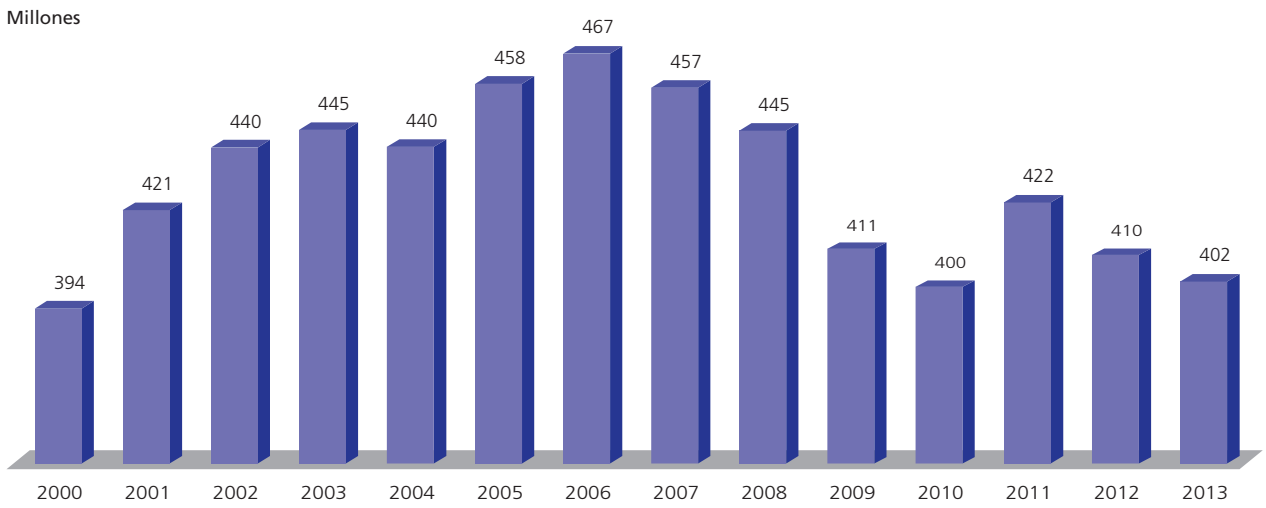
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico 1.3.4. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por conceptos (año 2013)



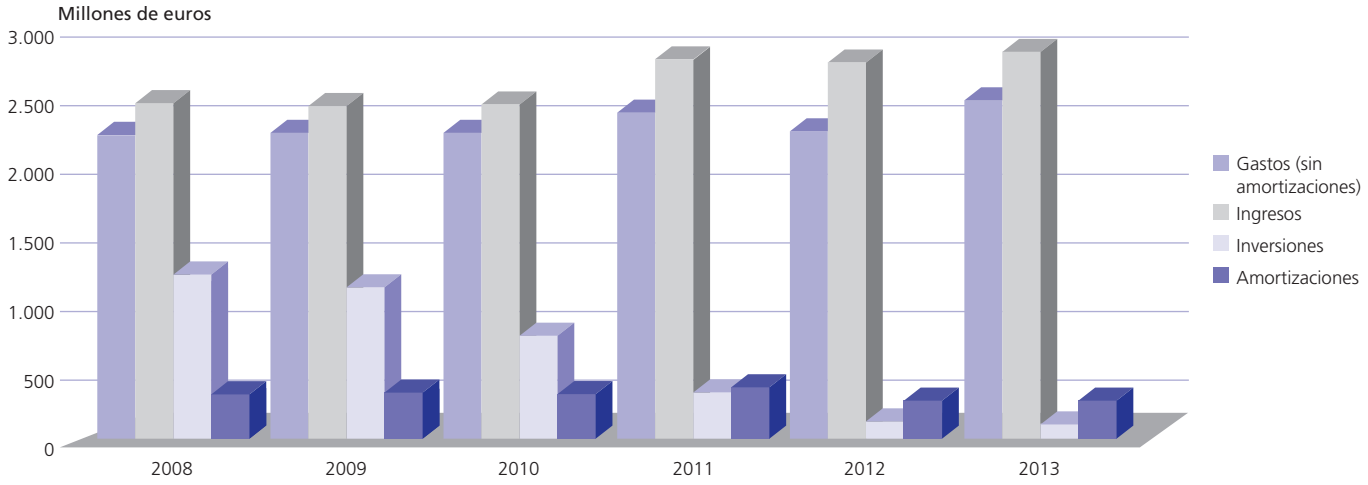
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico 1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías



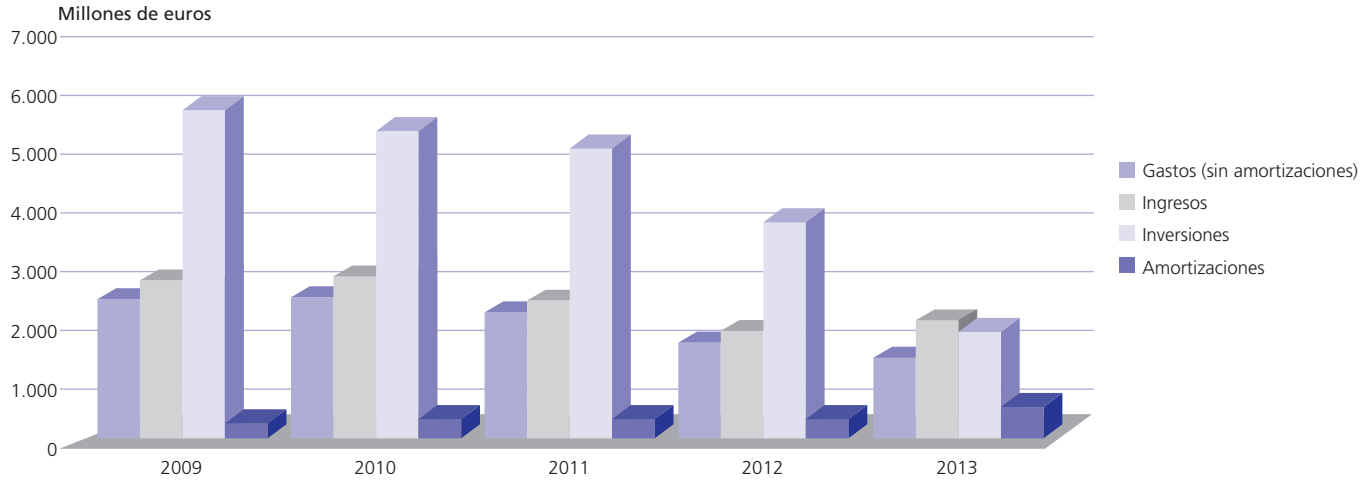
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico 1.3.6. RENFE. Evolución de datos económicos



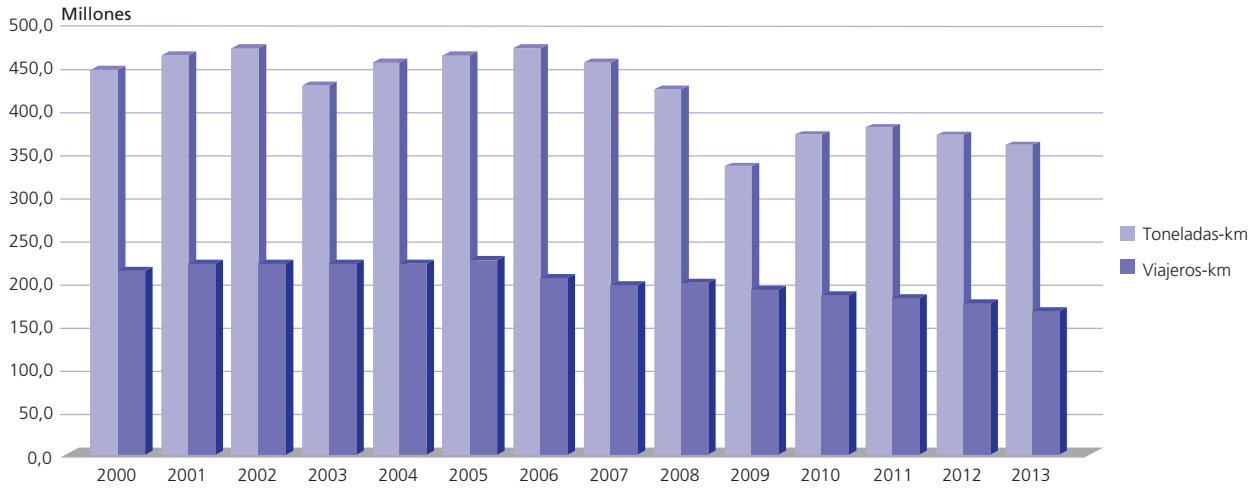
Fuente: RENFE Operadora (2013 incluye inversiones Ancho Métrico (FEVE)).

Gráfico 1.3.7. ADIF. Evolución de datos económicos



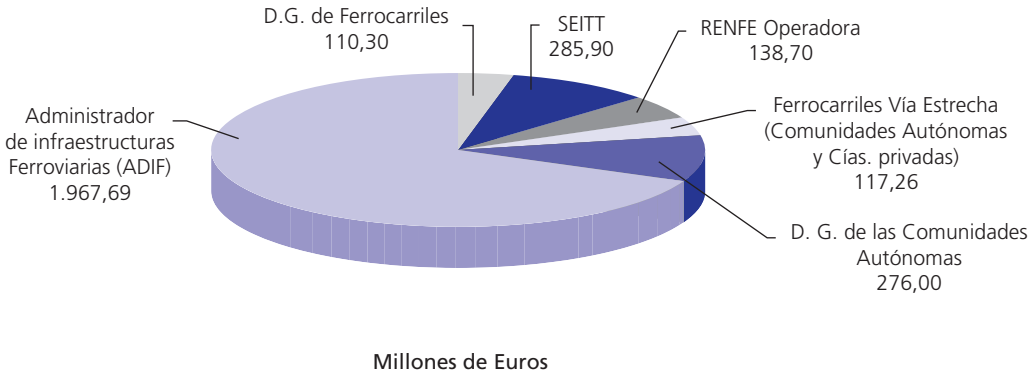
Fuente: ADIF (2013 incluye Ancho Métrico (FEVE)).

Gráfico 1.3.8. Ancho Métrico (FEVE). Tráfico de viajeros y mercancías



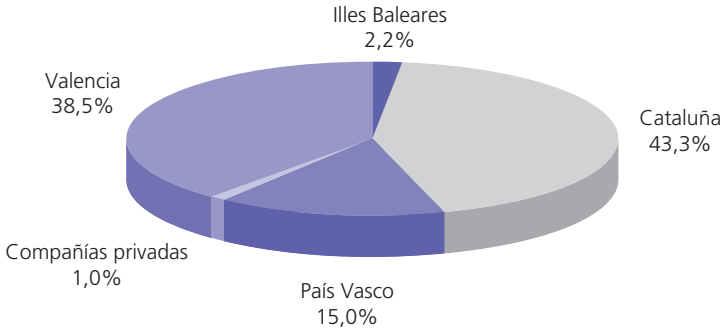
Fuente: FEVE 2000 a 2011; 2012 datos falicitados por ADIF; 2013 (Ancho Métrico (FEVE)), RENFE Operadora.

Gráfico 1.3.9. Inversiones ferroviarias (año 2013)



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

Gráfico 1.3.10. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Distribución del tráfico de viajeros (año 2013)



Fuente: Compañías de las Comunidades Autónomas y compañías privadas de vía estrecha. En 2013 los datos de Ancho Métrico (FEVE) están incluidos en RENFE Operadora.

1.4. Transporte e infraestructuras marítimas

En el año 2013 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 2013 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 una disminución del 3,5% en relación con el pasado año. Esta bajada se materializó en los tres grandes grupos de mercancías: gráneles líquidos, gráneles 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 ligeros incrementos.

La inversión llevada a cabo en el ejercicio correspondiente a 2013 por el Sistema Portuario de titularidad estatal, ha alcanzado la cifra de 412 millones de euros, lo que ha supuesto un decremento del 17% en relación con la inversión efectuada en el año 2012. El objetivo fundamental de dicha 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 27% respecto al pasado año. En la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima también 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 2013 inversiones para la conservación, protección y restauración del dominio público marítimo-terrestre, por un total de 44 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 641,70 millones de euros lo que ha significado un incremento del 2,5% en la cifra de ingresos de explotación menos gastos, sin incluir amortizaciones. El conjunto global de ingresos ha sido de 1.131,68 millones de euros, inferior en un 1,1% a los obtenidos en el ejercicio anterior (tabla 1.4.3.).

1.4.2. Flota y estructura empresarial

El número de buques mercantes que al finalizar el año 2013 permanecían dados de alta en el Registro de Buques y Empresas Navieras (flota abanderada en España) era de 1.193 con un tonelaje de 2.878.400 GT. De estos buques, los específicos de transporte son 259 con un tonelaje de 2.471.700 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 2013 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 2013 se situaban en 268 unidades, de estos buques, 193 unidades eran buques de transporte, alcanzando 2.442.600 GT; lo que ha significado una caída del 0,4% en el tonelaje registrado.

En relación con los buques de transporte de navieras españolas bajo pabellones extranjeros en 2013, estas empresas controlaban algo más de 1.500.000 GT. Esto lleva a concluir que la flota de transporte bajo el control de las navieras españolas al finalizar el año 2013, estaba sobre 3.9000.000 GT.

Durante el año 2013 se incorporaron al Registro Especial de Canarias dos buques mercantes de nueva construcción, un quimiquero y un asfaltero. La edad media de la flota mercante bajo pabellón español aumento ligeramente, situándose en 13,6 años a 1 de enero de 2014.

Como en años precedentes, en 2013 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 127 unidades, seguido por los de 3.000 a 6.000 GT con 32 buques; los de 1.000 a 3.000 GT y los de 6.000 a 12.000 GT con 26 y 24 unidades respectivamente (tabla 1.4.6).

La forma en que se ha producido la disminución de la flota en 2013, 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 89% de las GT dadas de baja durante 2013 (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 2013, el 46% del total del tonelaje lo ocupó el segmento de 10 a 14 años, seguido de los buques de 5

a 9 años con un 26%, siendo estos los dos segmentos más numerosos. A continuación se encuentran los de menos de 5 años con un 17% (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 2.528.291 GT en 2012 a 2.331.597 GT en 2013. El mayor número de empresas se concentra en las que tienen uno, 43% o tres buques, 17%, sin embargo el porcentaje mayor sobre el total de GT lo tienen las empresas con ocho buques por naviera y que suponen el 34% del total de GT (tabla 1.4.9).

En referencia a la evolución de la construcción naval, en 2013 se produjo un incremento del tonelaje en las entregas, que alcanzaron 95.000 GT, muy superior a las 44.000 del año anterior. De estas entregas el 96% fueron para exportación. La contratación de nuevos buques ha tenido una caída significativa pasando de 76.000 GT a 41.000 GT; de estas toneladas contratadas el 88% corresponden a exportaciones (tabla 1.4.10).

1.4.3. Tráficos

El tráfico portuario en el año 2013 (excluido pesca, avituallamiento y tráfico local) tuvo una caída del 3,4%, lo que ha supuesto un movimiento de 445,4 millones de toneladas. El tráfico total a su vez alcanzó 458,5 millones de toneladas con un 3,5% de disminución respecto al año anterior. Esta variación se ha reflejado con descensos en los tres grandes grupos de mercancías: gráneles líquidos, gráneles sólidos y mercancía general.

Analizando por separado los distintos tipos de tráfico, se ha originado una bajada del 1% en gráneles líquidos alcanzando 151,8 millones de toneladas que suponen un 34% del total de mercancías movidas en los puertos, y que incluyen los crudos de petróleo, productos petrolíferos refinados, gas natural y otros gráneles líquidos. Los puertos que ocupan los primeros puestos son los que cuentan con instalaciones o están conectados con plantas para la recepción de productos petrolíferos, gas natural y productos petroquímicos, así destacan en cifras absolutas, Bahía de Algeciras 24 millones de toneladas Cartagena 23,7 millones de toneladas, Huelva 21,5 millones de toneladas, Tarragona 18 millones de toneladas, Bilbao y Barcelona con 15,8 y 10,6 millones de toneladas respectivamente.

En gráneles sólidos (carbón, mineral de hierro, grano, etc.) se produjo un decremento del 9,4%, alcanzando 80,2 millones de toneladas, que representa un 18% del total de mercancías movidas, centrándose en los productos siderometalúrgicos, abonos, materiales de construcción y productos agroalimentarios. El primer lugar de los puertos en estos tráficos lo ocupa la Autoridad Portuaria de Gijón con 15 millones de toneladas y un crecimiento del 3,2% con relación al año precedente; le sigue Ferrol-San Cibrao con 9 millones, que baja un 14% y Tarragona con 7,4 millones, que supone una caída del 32%. A continuación se sitúan Cartagena 4,5 millones, Bilbao con 4,4 millones y Barcelona 4,3 millones.

La mercancía general descendió un 2,6%, pasando de 219 millones de toneladas movidas en 2012 a 213 millones de toneladas en 2013 y que representa el 47,9% del total de las mercancías. Bahía de Algeciras ocupa el primer puesto, alcanzando los 60 millones de toneladas, cifra superior a la del pasado año, que ha supuesto un 2,3% de incremento. Valencia ha pasado a ocupar el segundo lugar con 58 millones de toneladas y una importante bajada del 3% respecto al año precedente. Otros puertos que han tenido movimientos destacados han sido Barcelona, 26,4 millones de toneladas y Las Palmas, 14,4 millones de toneladas. Dentro de este tráfico la mercancía convencional aumentó un 2,8% y la contenerizada, entre el tráfico de cabotaje y exterior, cayó un 4,6%.

El tráfico de contenedores, medido en TEUs (unidad de medida equivalente a 20 pies) ha logrado casi los 14 millones de unidades alcanzando 154 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 Bahía de Algeciras que alcanzó 4,34 millones de TEUs y un incremento del 5,5%, alcanzando la posición de liderazgo; en segundo lugar Valencia con 4,32 millones de TEUs y una caída del 3%, y el tercer puesto lo ocupa Barcelona, con 1,7 millones con un decremento del 1,8% respecto al año anterior. El resto de puertos se distancia de forma significativa de estas cifras, así Las Palmas movió 1 millón de TEUs, Bilbao 606.800 TEUs y Santa Cruz de Tenerife 309.400 TEUs. Aproximadamente el 90% del tráfico de contenedores se mueve por las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras, Valencia, Barcelona, Las Palmas, Bilbao, Santa Cruz de Tenerife y Málaga.

El número de buques entrados en los puertos españoles en 2013 fue de 131.128 un 2,6% inferior al del año anterior, con un tonelaje de registro bruto total (GT) de 1.837 millones de toneladas, un 2,2% menos que en 2012. El tráfico ro-ro subió un 3,9% con un registro de 44,8 millones de toneladas. El número de pasajeros que utilizó los puertos españoles fue de 28,7 millones, lo que representa una subida del 7,1%; los automóviles en régimen de pasaje alcanzaron los 4,4 millones, un 11% más que el pasado año. En términos absolutos Illes Balears ha sido la Autoridad Portuaria con mayor tráfico de pasajeros, alcanzando 5,8 millones, seguida de Bahía de Algeciras con 5,2; Santa Cruz de Tenerife 5,1; Barcelona 3,6, Las Palmas 2,2 y Ceuta 1,9 millones. El movimiento de pasajeros de crucero ha sido de 7,7 millones, con un incremento del 1,3% sobre el pasado año; los puertos con mayor número de pasajeros de crucero han sido Barcelona, Illes Balears, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Valencia, Málaga y Bahía de Cádiz.

En cifras absolutas los puertos que han tenido mayor tráfico total han sido Bahía de Algeciras, con 91 millones de toneladas, 2,32% de incremento, continuando a la cabeza como primera Autoridad Portuaria por volumen de tráfico, seguido de Valencia con 65 millones de toneladas, cifra que supone una bajada del 1,75%; Barcelona con 42,4 millones de toneladas, cae un 0,11%, y Bilbao con 30 millones, sube un 2%, a continuación les siguen Cartagena

con 29,5 millones de toneladas, continuando Tarragona y Huelva con 28 y 26,5 millones, respectivamente.

El tráfico exterior ha decrecido con relación al año anterior. Esta tendencia global a la baja no se ha reflejado de igual manera en importaciones y en exportaciones, así en las importaciones ha caído el 5,6%, y en las exportaciones creció el 2,4%. El tráfico de cabotaje, en su conjunto, tuvo una bajada del 6,5%, (tablas 1.4.13 y 1.4.14).

La evolución del tráfico de contenedores, ha supuesto una disminución en las toneladas transportadas del 5,1% y el número total de contenedores se ha reducido en un 2%. La mercancía general en contenedores, ha alcanzado el 72% 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, seguido de Valencia con 49,8 millones y Barcelona con 17 millones. (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 94 millones de toneladas con un descenso del 8% respecto al año anterior y 7,3 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 3,9 millones de TEUs, seguida de Valencia con 2,2 millones, Las Palmas 602.500 TEUs, Barcelona 277.000 TEUs y Málaga 262.000 TEUs.

1.4.4. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

- **Intervención en emergencias marítimas**

a) *Emergencias atendidas*

A lo largo del año 2013 se han atendido un total de 5.121 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 implicados*

En las emergencias se han visto implicados un total de 3.791 buques que se pueden clasificar de acuerdo con la tipología siguiente: Mercantes 452 (12%); Pesqueros 667 (17%); Recreo 1.928 (51%) y Otros (pontonas, artefactos flotantes, «pateras», etc.…) 744 (20%).

c) *Personas involucradas*

El total de personas involucradas en las actuaciones relacionadas con el total de emergencias fue de 13.087, con los siguientes resultados: Rescatados 2.911, Asistidos 9.762; Evacuados 251; Fallecidos 112, Desaparecidos 51.

- **Control de tráfico marítimo**

El número total de buques identificados por los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo durante el año 2013 ha sido de 305.552 de los cuales 140.672 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 164.880 fueron controlados en las aproximaciones y alejamientos (entradas/salidas) de los puertos españoles.

- **Protección medio ambiente marino**

Una de las herramientas clave para la lucha contra la contaminación desarrollada por Salvamento Marítimo es el programa de vigilancia aérea que se realiza con aviones y satélites.

Una estrategia gracias a la cual se viene observando una tendencia descendente en las detecciones de contaminación de buques, gracias al efecto disuasorio de las misiones de patrullaje.

Para cumplir con este objetivo detección, prevención y disuasión se han establecido distintas áreas de vigilancia: dos en la zona del Atlántico y el Cantábrico, seis en el Mediterráneo y cinco en Canarias.

Cada una de ellas puede ser barrida en cuatro horas de vuelo por parte de los aviones, que siguen el mayor número de estelas en cada salida.

En 2013 los aviones realizaron un total de 1.483 horas de vuelo mientras que los satélites efectuaron 457 fotografías.

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013 (1)
Superficie de agua (millones m²)					
(Dársenas, accesos, fondeaderos)	2.026,7	2.026,7	1.819,5	2.408,9	2.412,8
Total superficie de agua	**2.026,7**	**2.026,7**	**1.819,5**	**2.408,9**	**2.412,8**
Superficie de tierra (millones m²)					
Almacenes	33,5	33,5	36,6	37,0	37,0
Viales y otros	48,9	48,9	50,4	59,0	60,4
Total superficie de tierra	**82,4**	**82,4**	**87,0**	**96,0**	**97,4**
Longitud de los muelles (miles de metros)					
Calado > 4 m	286,4	286,4	285,8	302,6	303,8
Calado < 4 m	56,2	56,2	59,0	60,7	59,4
Total longitud de los muelles	**342,6**	**342,6**	**344,8**	**363,3**	**363,2**

(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	2009	2010	2011	2012	2013 (1)	13/12
Autoridades Portuarias	1.144,24	1.056,75	747,81	498,04	412,11	-17,3%
Puertos Menores de CC.AA.	199,54	187,71	122,84	52,49	38,26	-27,1%
Otras Inversiones						
D. G. Marina Mercante (Prog. 514A)	7,14	8,25	5,50	3,53	2,54	-28,0%
Sociedad Estatal Salvamento y Seguridad Marítima	78,43	60,68	26,02	10,36	3,74	-63,9%
Total	**1.429,35**	**1.313,39**	**902,17**	**564,42**	**456,65**	**-19,1%**

(1) Cifras Provisionales (Autoridades Portuarias datos abril 2014).
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	2009	2010	2011	2012	2013 (1)	13/12
Ingresos de explotación						
A. Tasas portuarias	903,26	925,40	896,10	933,29	931,50	–0,2%
a) Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario	263,16	261,26	249,95	259,92	266,69	2,6%
b) Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias	521,78	539,98	518,84	545,78	537,18	–1,6%
1. *Tasa del buque*	*189,74*	*191,02*	*181,37*	*196,51*	*190,41*	*–3,1%*
2. *Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo*	*10,92*	*11,72*	*8,41*	*8,46*	*9,38*	*10,9%*
3. *Tasa del pasaje*	*64,78*	*66,68*	*65,38*	*66,78*	*71,33*	*6,8%*
4. *Tasa de la mercancía*	*249,12*	*262,90*	*255,38*	*265,70*	*258,60*	*–2,7%*
5. *Tasa de la pesca fresca*	*7,22*	*7,66*	*6,39*	*6,47*	*6,21*	*–4,0%*
6. *Tasa por utilización especial de la zona de tránsito*			*1,90*	*1,87*	*1,25*	*–33,2%*
c) Tasa de actividad	109,69	115,26	118,06	117,94	116,62	–1,1%
d) Tasas de ayudas a la navegación	8,63	8,89	9,24	9,65	11,01	14,1%
B. Otros ingresos de negocio	70,77	76,02	94,62	98,76	96,64	–2,1%
Otros ingresos	113,13	78,49	100,20	111,74	103,54	–7,3%
Total ingresos de explotación	**1.087,16**	**1.079,91**	**1.090,92**	**1.143,79**	**1.131,68**	**–1,1%**
Gastos de explotación						
Personal	268,94	268,00	259,53	242,96	245,27	*1,0%*
Compras	—	—	—	—	—	—
Conservación y otros gastos	286,85	278,29	276,04	274,51	244,71	*–10,9%*
Transferencias corrientes						
Total gastos (2)	**555,79**	**546,29**	**535,57**	**517,47**	**489,98**	**–5,3%**
Resultado (3)	**531,36**	**533,62**	**555,35**	**626,32**	**641,70**	**2,5%**

(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	2013 (1)
Amortizaciones	335,31	356,70	380,65	395,61
Resultado de explotación	**198,31**	**198,65**	**245,67**	**246,09**

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	2009		2010		2011		2012		2013	
	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	1	0,7
Portacontenedor puro	12	121,5	8	60,5	6	36,8	4	23,7	3	16,3
Portacontenedor/Carga rodada	12	118,8	11	151,6	10	148,4	11	154,8	8	107,8
Carga convencional	20	69,7	21	70,2	21	70,2	20	69,8	18	42,5
Cementero	9	26,4	7	21,5	6	26,1	4	19,3	3	16,0
Frigorífico	10	23,0	8	19,7	8	19,7	8	19,7	7	17,1
Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto)	156	508,0	151	441,4	158	523,6	156	528,5	156	511,1
Hidroala	0	0,0	1	0,2	1	0,2	—	—	0	0,0
Hidro-reactor	2	0,8	2	0,8	4	1,7	4	1,7	4	1,7
Tanque de crudo	6	351,6	6	351,6	6	351,6	6	351,6	6	351,6
Tanque de productos	14	146,8	14	146,8	14	146,8	15	152,9	16	154,7
Gasero	11	749,5	14	1.082,2	12	1.074,7	12	1.074,7	12	1.074,7
Quimiquero	8	91,2	9	93,8	6	61,8	5	50,4	6	56,1
Transporte de automóviles	8	105,0	8	105,0	8	105,0	8	105,0	7	89,8
Multipropósito	8	23,2	9	28,6	9	31,4	9	31,4	9	31,4
Carga pesada	0	0,0	0	0,0	—	—	—	—	0,0	0,0
Sin clasificar	1	0,1	2	0,3	2	0,3	3	0,4	3	0,4
Total transporte	**277**	**2.335,6**	**272**	**2.574,9**	**272**	**2.598,9**	**266**	**2.584,6**	**259**	**2.471,7**
Especiales y de puerto										
Gabarra	199	48,2	199	48,3	198	47,8	197	47,6	196	46,9
Remolcadores	238	64,2	235	63,0	227	61,3	220	60,3	208	57,3
Ganguil	150	64,7	149	64,1	143	61,8	141	61,1	137	60,0
Aljibe	23	3,4	22	3,3	22	3,3	22	3,3	22	3,3
Salvamento/antipolución/incendios	24	24,9	26	25,8	28	27,9	29	28,0	28	26,4
Excursiones	14	2,2	14	2,2	14	2,2	14	2,2	14	2,2
Otros especiales	319	255,6	323	244,6	326	213,0	328	210,3	329	210,8
Total especiales y de puerto	**967**	**463,2**	**968**	**451,1**	**958**	**417,3**	**951**	**412,8**	**934**	**406,7**
Total general	**1.244**	**2.798,8**	**1.240**	**3.026,0**	**1.230**	**3.016,2**	**1.217**	**2.997,4**	**1.193**	**2.878,4**

(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	2009		2010		2011		2012		2013	
	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	1	0,7
Portacontenedor puro	12	121,5	8	60,5	6	36,8	4	23,7	3	16,3
Portacontenedor/carga rodada	12	118,8	11	151,6	10	148,4	11	154,8	8	107,8
Carga convencional	15	67,6	15	67,6	15	67,6	14	67,1	12	39,8
Cementero	9	26,4	7	21,5	6	26,1	4	19,3	3	16,0
Frigorífico	7	20,6	5	17,3	5	17,3	5	17,3	4	14,7
Pasaje de crucero	52	13,0	53	12,2	56	12,7	58	12,5	59	12,7
Pasaje/carga rodada	46	480,3	40	414,7	44	496,3	44	501,9	42	484,1
Mixto carga/pasaje	1	3,5	1	3,5	1	3,5	1	3,5	1	3,5
Hidroala	0	0,0	1	0,2	1	0,2	—	—	0	0,0
Hidro-reactor	2	0,8	2	0,8	4	1,7	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	12	141,3	14	146,8	14	146,8	15	152,9	16	154,6
Gasero	11	749,5	14	1.082,2	12	1.074,7	12	1.074,7	12	1.074,7
Quimiquero	8	91,2	9	94,0	6	61,8	5	51,0	6	56,1
Transporte de automóviles	8	105,0	8	105,0	8	105,0	8	105,0	7	89,7
Carga pesada	0	0,0	—	—	—	—	—	—	0	0
Multipropósito	8	23,2	9	28,6	9	31,4	9	31,4	9	31,4
Sin clasificar	0	0,0	—	—	—	—	1	0,1	1	0,1
Total transporte	**208**	**2.301,3**	**203**	**2.546,1**	**203**	**2.569,6**	**201**	**2.556,3**	**193**	**2.442,6**
Especiales y de puerto										
Remolcador	30	13,7	28	12,0	23	9,9	18	7,6	16	7,1
Otros especiales	33	85,6	44	98,0	39	62,7	56	79,9	59	80,9
Total especiales	**63**	**99,3**	**72**	**110,0**	**62**	**72,6**	**74**	**87,5**	**75**	**87,9**
Total general	**271**	**2.400,6**	**275**	**2.656,1**	**265**	**2.642,2**	**275**	**2.643,8**	**268**	**2.530,5**

(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 31-12-2013) (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	2	0	0	0	0	0	0	0	3
Portacontenedor/Carga rodada	0	1	0	1	4	0	0	2	0	0	0	0	8
Carga convencional	5	0	6	7	0	0	0	0	0	0	0	0	18
Cementero	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3
Frigorífico	2	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	7
Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto)	112	4	5	9	9	8	9	0	0	0	0	0	156
Pasaje /Contenedor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	8	4	2	0	1	0	0	1	0	0	16
Gasero	0	0	0	0	1	0	0	0	0	8	3	0	12
Quimiquero	0	0	1	1	3	1	0	0	0	0	0	0	6
Transporte de automóviles	0	0	0	1	1	5	0	0	0	0	0	0	7
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	**127**	**7**	**26**	**32**	**24**	**15**	**10**	**2**	**0**	**13**	**3**	**0**	**259**
Especiales y de puerto													
Gabarra	179	12	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	196
Remolcador	196	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	208
Ganguil	118	18	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	137
Aljibe	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
Salvamento, antipolución, incendios	11	9	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	28
Excursiones	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
Otros especiales	243	35	37	12	2	0	0	0	0	0	0	0	329
Total especiales y de puerto	**783**	**86**	**47**	**15**	**2**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**934**
Total general	**910**	**93**	**73**	**47**	**26**	**16**	**10**	**2**	**0**	**13**	**3**	**0**	**1.193**

(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	4	0,7	34	10,8	33	88,9	5	1,1	6	1,7	82	103,13
2013(1)	3	0,6	30	10,8	27	133,4	4	4,5	2	0,9	66	150,20

(*) 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 31-12-2013) (1)

Clase de buque	Menores de 5 años		De 5 a 9 años		De 10 a 14 años		De 15 a 19 años		De 20 a 24 años		Mayores de 25 años		Edad desconocida		Total	
	N.º	GT (miles)	N.º	GT (miles)	N.º	GT (miles)	N.º	GT (miles)	N.º	GT (miles)	N.º	GT (miles)	N.º	GT (miles)	N.º	GT (miles)
Transporte																
Granelero	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,7	0	0,0	1	0,7
Portacontenedor puro	0	0,0	0	0,0	2	14,7	0	0,0	0	0,0	1	1,6	0	0,0	3	16,3
Portacontenedor/carga rodada	0	0,0	5	95,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	12,2	0	0,0	8	107,8
Carga convencional	1	0,5	4	14,0	1	3,9	4	14,1	2	6,8	6	3,2	0	0,0	18	42,5
Cementero	1	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	7,7	0	0,0	3	16,0
Frigorífico	0	0,0	0	0,0	1	7,2	0	0,0	1	4,3	5	5,6	0	0,0	7	17,1
Pasaje de crucero	7	1,3	21	4,1	29	4,5	19	2,8	10	1,6	24	8,0	1	0,1	111	22,4
Pasaje /Carga rodada	3	79,3	9	115,2	16	152,5	8	61,6	3	38,0	4	38,5	0	0,0	43	485,1
Mixto carga/pasaje	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	3,5	1	0,2	0	0,0	2	3,7
Hidroala	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Hidro-reactor	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	0,9	2	0,8	0	0,0	4	1,7
Tanque de crudo	0	0,0	2	87,5	3	251,2	0	0,0	0	0,0	1	12,9	0	0,0	6	351,6
Tanque de productos	0	0,0	8	122,3	6	21,9	2	10,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	16	154,6
Gasero	3	332,8	2	181,3	7	560,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	12	1.074,8
Quimiquero	1	5,7	2	13,9	3	36,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	6	56,1
Transporte de automóviles	0	0,0	0	0,0	6	85,9	0	0,0	0	0,0	1	3,9	0	0,0	7	89,8
Carga pesada	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Multipropósito	0	0,0	3	13,1	1	3,9	4	14,2	0	0,0	1	0,1	0	0,0	9	31,3
Sin clasificar	0	0,0	0	0,0	1	0,1	1	0,2	0	0,0	1	0,1	0	0,0	3	0,4
Total transporte	**16**	**427,9**	**56**	**647,0**	**76**	**1.143,0**	**38**	**103,3**	**19**	**55,1**	**53**	**95,5**	**1**	**0,1**	**259**	**2.471,9**
Especiales y de puerto																
Gabarra	0	0,0	1	3,9	0	0,0	0	0,0	1	0,4	193	42,4	1	0,2	196	46,9
Remolcadores	12	6,4	35	13,3	26	8,3	15	4,9	11	3,2	109	21,2	0	0,0	208	57,3
Ganguil	1	0,5	6	4,0	0	0,0	0	0,0	1	0,2	129	55,3	0	0,0	137	60,0
Aljibe	0	0,0	1	0,1	1	0,2	0	0,0	0	0,0	20	3,0	0	0,0	22	3,3
Salvamento, antipolución, incendios	5	3,6	14	16,5	1	0,1	0	0,0	1	1,5	7	4,6	0	0,0	28	26,3
Excursiones	0	0,0	2	0,2	0	0,0	0	0,0	3	0,5	9	1,5	0	0,0	14	2,2
Otros especiales	13	10,5	36	24,3	19	28,2	8	5,6	10	6,5	239	134,7	4	1,0	329	210,8
Total especiales y de puerto	**31**	**21,0**	**95**	**62,3**	**47**	**36,8**	**23**	**10,5**	**27**	**12,3**	**706**	**262,7**	**5**	**1,2**	**934**	**406,8**
Total general	**47**	**448,9**	**151**	**709,3**	**123**	**1.179,8**	**61**	**113,8**	**46**	**67,4**	**759**	**358,2**	**6**	**1,3**	**1.193**	**2.878,7**

(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 31-12-2013)

Número de buques por naviera	Número de empresas	Porcentaje sobre total de empresas	Total GT	Porcentaje sobre total de GT
1	15	42,9	63.842	2,7
2	5	14,3	180.918	7,8
3	6	17,1	64.665	2,8
4	0	0,0	0	0,0
5	1	2,9	30.540	1,3
6	1	2,9	612.190	26,3
7	1	2,9	37.481	1,6
8	2	5,7	796.534	34,2
9	0	0,0	0	0,0
10a15	4	11,4	545.427	23,4
Másde15	0	0,0	0	0,0
Total	**35**	**100,0**	**2.331.597**	**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
2013	95	96	77	161	111	41	88

Fuente: Subdirección General de Políticas Sectoriales Industriales. Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Tabla 1.4.11. Tráfico portuario

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013 (1)	13/12
Buques entrados en puerto						
Número total (miles)	113,72	121,45	140,38	133,58	131,13	–1,8%
Arqueo total (millones GT)	1.619,34	1.746,94	1.878,89	1.876,89	1.836,60	–2,1%
Número de buques extranjeros (miles)	66,56	77,80	78,20	76,63	74,93	–2,2%
Arqueo buques extranjeros (millones GT)	1.158,12	1.321,04	1.419,79	1.443,92	1.441,67	–0,2%
Tráfico de pasajeros (millones) (2)						
Cabotaje	14,68	14,60	15,05	15,02	16,37	9,0%
Exterior	4,59	4,60	4,32	4,27	4,70	10,1%
De crucero	6,06	7,18	8,02	7,60	7,67	0,9%
Tráfico de mercancías (millones t) (3)						
Según tipo de navegación						
Cabotaje	76,66	80,72	83,36	80,73	72,88	–9,7%
Exterior	322,41	337,66	359,88	380,22	372,41	–2,1%
Transbordadas	0,17	0,35	0,45	0,10	0,06	–40,0%
Según operación						
Embarcadas	132,51	144,67	176,86	177,53	178,08	0,3%
Desembarcadas	266,56	273,71	280,65	283,43	267,21	–5,7%
Transbordadas	0,17	0,35	0,45	0,10	0,06	–40,0%
Según presentación de la mercancía						
Graneles líquidos	143,53	149,22	150,75	153,38	151,81	–1,0%
Graneles sólidos	79,13	78,74	79,25	88,58	80,23	–9,4%
Mercancía general	176,58	190,80	213,69	219,10	213,32	–2,6%
Según tipos de productos (4)						
Petróleo crudo	52,87	56,92	53,65	58,92	58,35	–1,0%
Carbón	23,84	20,56	24,21	31,41	22,46	–28,5%
Cementos y clinker	9,74	7,44	6,92	8,27	9,47	14,5%
Fuel	19,14	20,66	24,31	21,18	28,01	32,2%
Gasóleo	18,91	17,72	18,26	18,97	16,64	–12,3%
Productos siderúrgicos	11,99	13,98	14,79	16,55	16,21	–2,1%
Gas natural	20,01	20,63	18,00	17,07	13,57	–20,5%
Cereales y harinas	13,00	10,13	12,57	14,72	12,89	–12,4%
Gasolina	10,94	10,17	11,67	11,75	13,31	13,3%
Mineral de hierro	4,75	6,67	6,22	5,32	7,80	46,6%
Otros productos	214,05	233,85	253,09	256,90	246,65	–4,0%

(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 2013 (1)

Puertos	Buques entrados		Pasajeros embarcados y desembarcados (2)	Mercancías cargadas y descargadas (toneladas) (3)
	Número	GT		
A Coruña	1.161	17.555.552	156.890	11.407.647
Alicante	884	10.941.394	244.430	2.337.711
Almería	1.328	19.943.422	690.767	4.810.704
Avilés	831	5.537.038	655	4.628.002
Bahía de Algeciras	25.454	357.664.942	5.167.156	85.628.280
Bahía de Cádiz	1.148	26.681.114	398.271	3.583.570
Illes Balears	28.755	133.757.427	5.799.347	11.425.091
Barcelona	7.748	260.601.533	3.628.137	41.377.396
Bilbao	2.789	38.963.965	141.979	29.602.329
Cartagena	1.736	35.643.827	134.225	29.374.439
Castellón	1.384	18.080.062	1.514	13.879.800
Ceuta	11.531	59.588.660	1.876.418	1.892.259
Ferrol-San Cibrao	1.132	16.908.435	10.865	12.511.477
Gijón	1.255	20.513.015	66.681	17.767.748
Huelva	1.919	28.911.961	31.806	26.369.325
Las Palmas	10.746	203.434.544	2.216.190	19.431.825
Málaga	1.560	35.764.164	662.656	2.798.794
Marín y Ría de Pontevedra	543	3.872.290	0	1.842.874
Melilla	1.507	26.994.639	783.595	965.735
Motril	928	16.591.533	354.520	1.923.176
Pasajes	879	6.026.707	0	2.906.026
Santa Cruz de Tenerife	12.088	185.297.791	5.141.174	12.267.106
Santander	1.334	21.582.224	209.821	4.928.746
Sevilla	1.065	5.337.340	19.503	4.386.275
Tarragona	2.466	36.921.954	1.394	27.890.940
Valencia	7.160	213.004.564	820.694	64.553.033
Vigo	1.552	28.842.364	171.800	3.906.563
Vilagarcía	245	1.632.631	2.199	962.788
Total	**131.128**	**1.836.595.092**	**28.732.687**	**445.359.659**

(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 2013 (1)

Mercancía y puertos	Cargadas	Descargadas	Total
Graneles líquidos			
Cartagena	4.760.681	16.938.294	21.698.975
Bahía de Algeciras	5.167.401	14.652.569	19.819.970
Huelva	5.217.309	12.938.587	18.155.896
Tarragona	2.976.352	12.158.541	15.134.893
Bilbao	3.031.278	12.016.608	15.047.886
Resto Autoridades Portuarias	6.741.990	28.682.498	35.424.488
Total graneles líquidos	27.895.011	97.387.097	125.282.108
Graneles sólidos			
Gijón	1.926.863	12.362.595	14.289.458
Ferrol-San Cibrao	938.727	7.786.246	8.724.973
Tarragona	753.055	5.586.630	6.339.685
Bilbao	1.477.779	2.784.676	4.262.455
Barcelona	2.113.088	2.079.760	4.192.848
Resto Autoridades Portuarias	10.746.643	24.351.551	35.098.194
Total graneles sólidos	17.956.155	54.951.458	72.907.613
Mercancía general			
Bahía de Algeciras	29.892.244	29.260.042	59.152.286
Valencia	28.562.278	23.063.488	51.625.766
Barcelona	12.161.581	8.473.261	20.634.842
Bilbao	4.959.253	4.080.002	9.039.255
Las Palmas	4.325.105	4.519.194	8.844.299
Resto Autoridades Portuarias	16.538.876	8.394.776	24.933.652
Total mercancía general	96.439.337	77.790.763	174.230.100
Total			
Bahía de Algeciras	35.065.084	45.289.290	80.354.374
Valencia	30.357.587	27.310.202	57.667.789
Barcelona	16.307.995	17.621.375	33.929.370
Bilbao	9.468.310	18.881.286	28.349.596
Cartagena	6.571.704	20.151.696	26.723.400
Resto Autoridades Portuarias	44.519.823	100.875.469	145.395.292
Total general	142.290.503	230.129.318	372.419.821

(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 2013 (1)

Mercancía y puertos	Cargadas	Descargadas	Total
Graneles líquidos			
Bahía de Algeciras	2.750.651	1.463.494	4.214.145
Santa Cruz de Tenerife	1.906.095	1.597.372	3.503.467
Huelva	2.371.794	961.025	3.332.819
Tarragona	1.389.889	1.399.614	2.789.503
Las Palmas	37.061	2.508.608	2.545.669
Resto Autoridades Portuarias	4.185.700	5.924.129	10.109.829
Total graneles líquidos	12.641.190	13.854.242	26.495.432
Graneles sólidos			
Illes Balears	98.410	1.005.913	1.104.323
Tarragona	931.513	103.891	1.035.404
Gijón	404.244	253.460	657.704
Huelva	538.177	67.770	605.947
Cartagena	307.320	145.051	452.371
Resto Autoridades Portuarias	1.313.397	2.127.641	3.441.038
Total graneles sólidos	3.593.061	3.703.726	7.296.787
Mercancía general			
Illes Balears	2.966.084	5.612.899	8.578.983
Valencia	3.893.499	2.424.268	6.317.767
Barcelona	3.806.970	1.947.331	5.754.301
Las Palmas	2.133.364	3.441.310	5.574.674
Santa Cruz de Tenerife	2.136.312	2.775.151	4.911.463
Resto Autoridades Portuarias	4.622.652	3.328.920	7.951.572
Total mercancía general	19.558.881	19.529.879	39.088.760
Total			
Illes Balears	3.064.494	7.605.201	10.669.695
Santa Cruz de Tenerife	4.069.891	4.635.292	8.705.183
Las Palmas	2.186.327	6.048.760	8.235.087
Barcelona	4.139.352	3.280.774	7.420.126
Valencia	4.061.614	2.827.692	6.889.306
Resto Autoridades Portuarias	18.271.454	12.690.128	30.961.582
Total general	35.793.132	37.087.847	72.880.979

(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 2013 (1)

Tráfico	Número total de contenedores	Número de contenedores en TEUS	Mercancías en contenedores (toneladas)
Cabotaje			
Cargados	524.593	867.590	6.678.788
Descargados	534.045	882.700	6.448.927
Total cabotaje	1.058.638	1.750.290	13.127.715
Exterior			
Cargados	3.948.663	6.034.434	76.925.349
Descargados	4.004.531	6.107.506	63.882.849
Total exterior	7.953.194	12.141.940	140.808.198
Total			
Cargados	4.473.256	6.902.024	83.604.137
Descargados	4.538.576	6.990.206	70.331.776
Transbordados	11	11	46
Total general	9.011.843	13.892.241	153.935.959

(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)					
	2009	2010	2011	2012	2013 (1)	13/12
Bahía de Algeciras	1.974.389	1.793.665	2.342.796	2.696.962	2.805.148	4,0%
Valencia	2.430.204	2.776.910	2.891.458	2.983.722	2.885.260	–3,3%
Barcelona	1.140.809	1.233.307	1.280.761	1.093.266	1.060.655	–3,0%
Las Palmas	675.560	746.398	886.381	831.043	677.864	–18,4%
Bilbao	274.567	325.234	346.280	365.959	362.461	–1,0%
Santa Cruz de Tenerife	214.133	215.615	206.126	188.812	180.229	–4,5%
Vigo	110.496	124.022	124.870	116.621	122.426	5,0%
Baleares	70.943	44.092	36.991	31.309	32.860	5,0%
Alicante	76.319	88.400	99.903	99.302	88.962	–10,4%
Resto de los puertos	782.417	716.796	869.447	792.301	795.978	0,5%
Total	**7.749.837**	**8.064.439**	**9.085.013**	**9.199.297**	**9.011.843**	**–2,0%**
Puertos	**Número de contenedores (En TEUS)**					
	2009	2010	2011	2012	2013 (1)	13/12
Bahía de Algeciras	3.043.268	2.816.556	3.602.631	4.114.231	4.337.816	5,4%
Valencia	3.653.890	4.206.937	4.327.371	4.469.754	4.327.838	–3,2%
Barcelona	1.800.214	1.945.734	2.033.549	1.756.429	1.718.779	–2,1%
Las Palmas	1.007.207	1.117.765	1.296.978	1.207.939	1.017.401	–15,8%
Bilbao	443.464	531.456	572.785	610.133	606.827	–0,5%
Santa Cruz de Tenerife	346.254	357.472	349.273	322.100	309.378	–3,9%
Vigo	193.921	213.123	212.120	198.517	296.350	49,3%
Baleares	127.935	78.425	67.514	57.907	208.555	260,2%
Alicante	132.059	147.674	154.185	158.274	148.135	–6,4%
Resto de los puertos	1.001.086	1.114.231	1.303.755	1.189.470	921.163	–22,6%
Total	**11.749.298**	**12.529.373**	**13.920.161**	**14.084.753**	**13.892.241**	**–1,4%**
Puertos	**Miles de toneladas**					
	2009	2010	2011	2012	2013 (1)	13/12
Bahía de Algeciras	37.880	36.064	47.632	53.180	53.177	0,0%
Valencia	42.482	49.030	50.903	52.038	49.789	–4,3%
Barcelona	17.625	19.187	19.857	17.401	16.968	–2,5%
Las Palmas	11.034	12.368	14.282	14.229	11.136	–21,7%
Bilbao	4.757	5.696	6.079	6.392	6.335	–0,9%
Santa Cruz de Tenerife	2.787	2.857	2.672	2.515	2.417	–3,9%
Vigo	1.969	2.213	2.314	2.228	2.397	7,6%
Baleares	602	500	355	268	240	–10,4%
Alicante	958	1.144	1.275	1.302	1.162	–10,8%
Resto de los puertos	7.834	9.377	12.598	12.585	10.316	–18,0%
Total	**127.928**	**138.436**	**157.968**	**162.139**	**153.936**	**–5,1%**

(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 2013 (cabotaje y exterior) (1)

Puertos	Total (toneladas) (2) (3)	En contenedores (toneladas) (2)	En contenedores sobre total
Valencia	57.943.568	49.789.399	85,93%
Bahía de Algeciras	60.050.255	53.177.014	88,55%
Barcelona	26.389.166	16.967.733	64,30%
Las Palmas	14.419.002	11.136.044	77,23%
Bilbao	9.419.294	6.334.653	67,25%
Tarragona	2.591.455	1.570.809	60,61%
Santa Cruz de Tenerife	5.302.444	2.417.051	45,58%
Vigo	3.537.056	2.396.810	67,76%
Castellón	2.928.784	2.583.571	88,21%
Alicante	1.336.745	1.161.556	86,89%
Resto de Puertos	29.400.745	6.401.319	21,77%
Total	**213.318.514**	**153.935.959**	**72,16%**

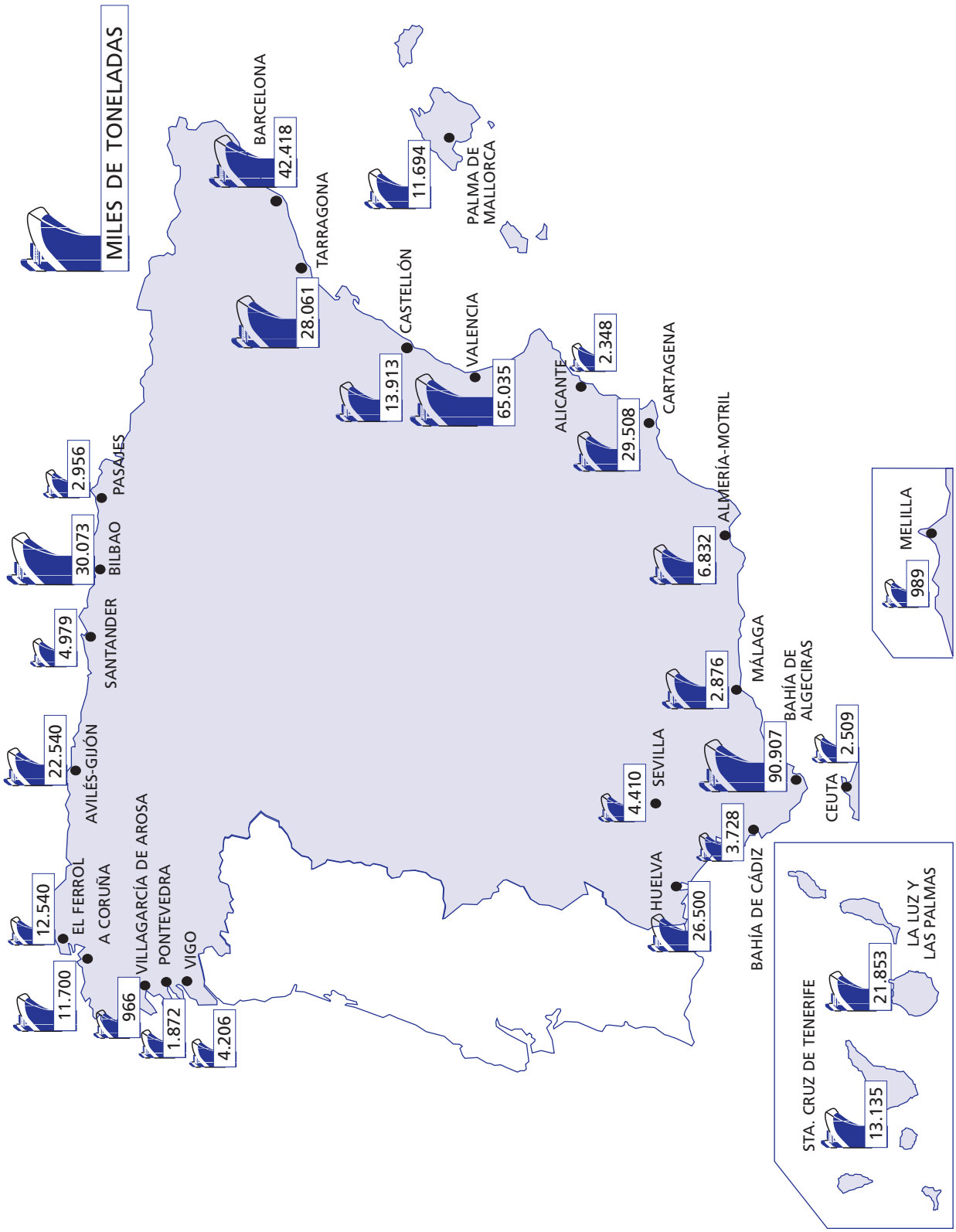
(1) Cifras provisionales.
(2) Embarcados más desembarcados.
(3) No incluye tráfico local, avituallamiento ni pesca.
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

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	2009	2010	2011	2012	2013
Flota de altura					
Transportes propios	2.085	1.849	2.405	2.296	2.530
Fletamentos	234	334	115	0	
Total	**2.319**	**2.183**	**2.520**	**2.296**	**2.530**
Índices de actividad de la flota de altura					
Distancia recorrida (millas)	53.863	69.123	64.881	66.349	78.069
Millones de toneladas x milla	454	632	655	738	961

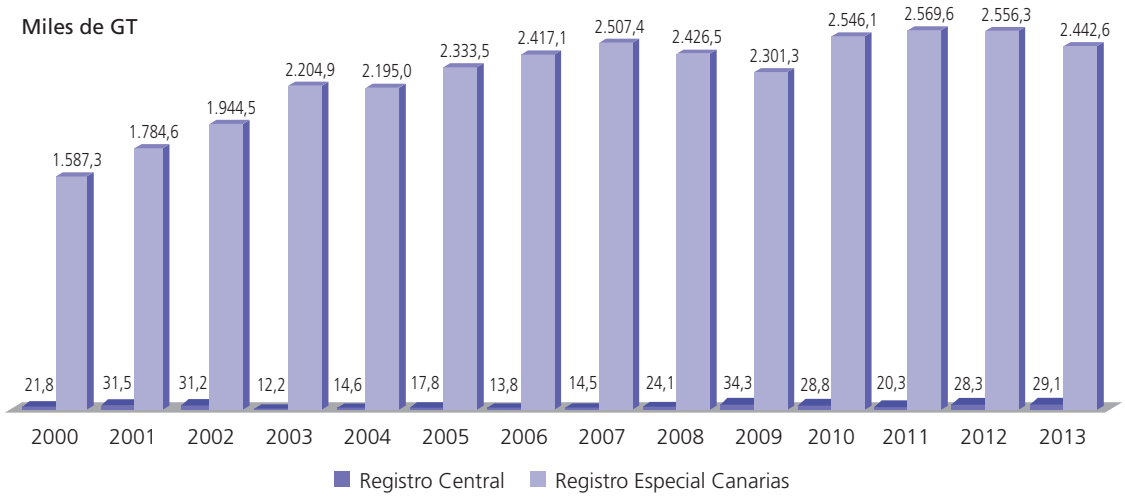
(1) CLH no dispone de flota propia. Tiene contratados dos buques a *time-charter* y, esporádicamente, según las necesidades, otros.
Fuente: CLHSA.

Gráfico I.4.1. Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior). Año 2013



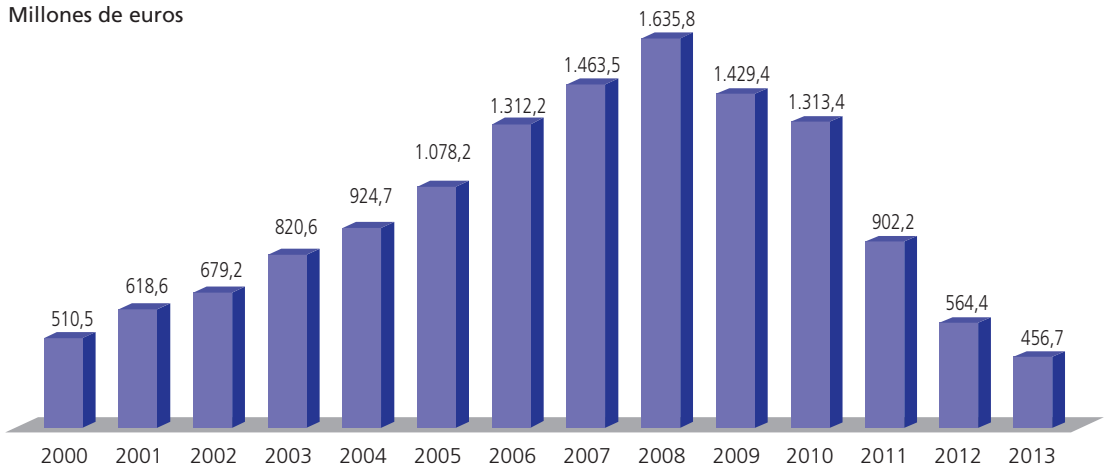
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.4.2. Flota de transporte abanderada en España



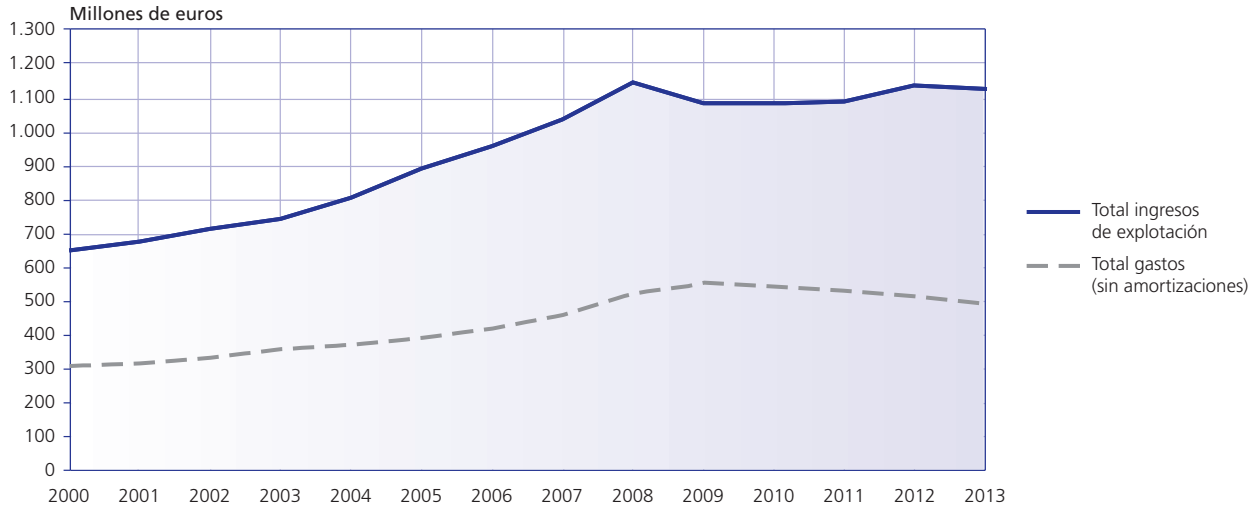
Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo



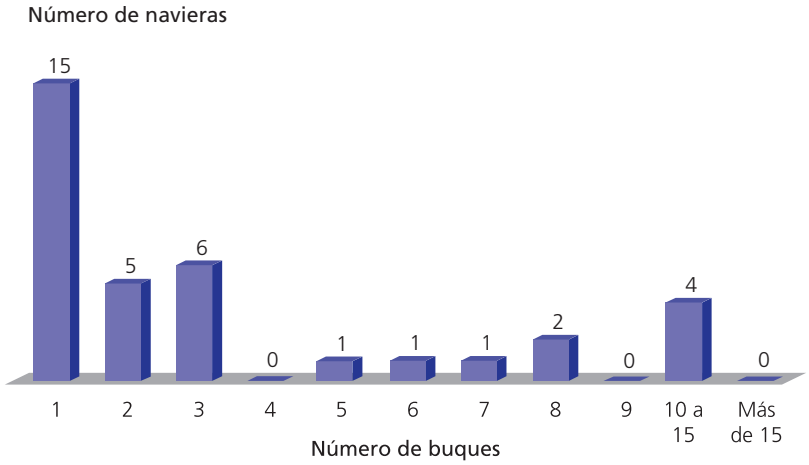
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado, Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.4.4. Ingresos y gastos en los puertos españoles



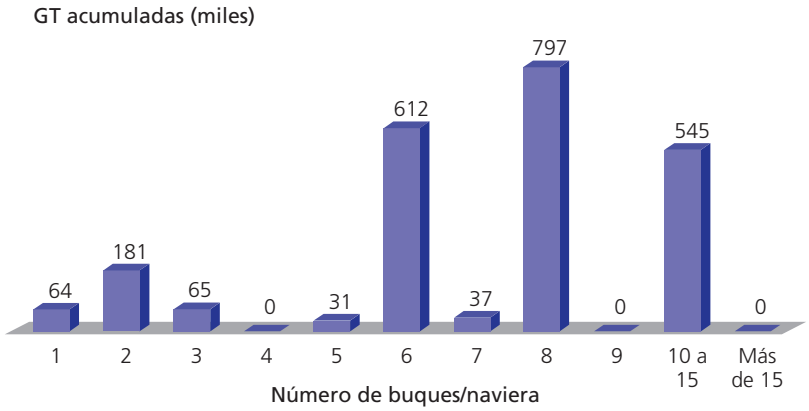
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera (a 31 de diciembre de 2013)



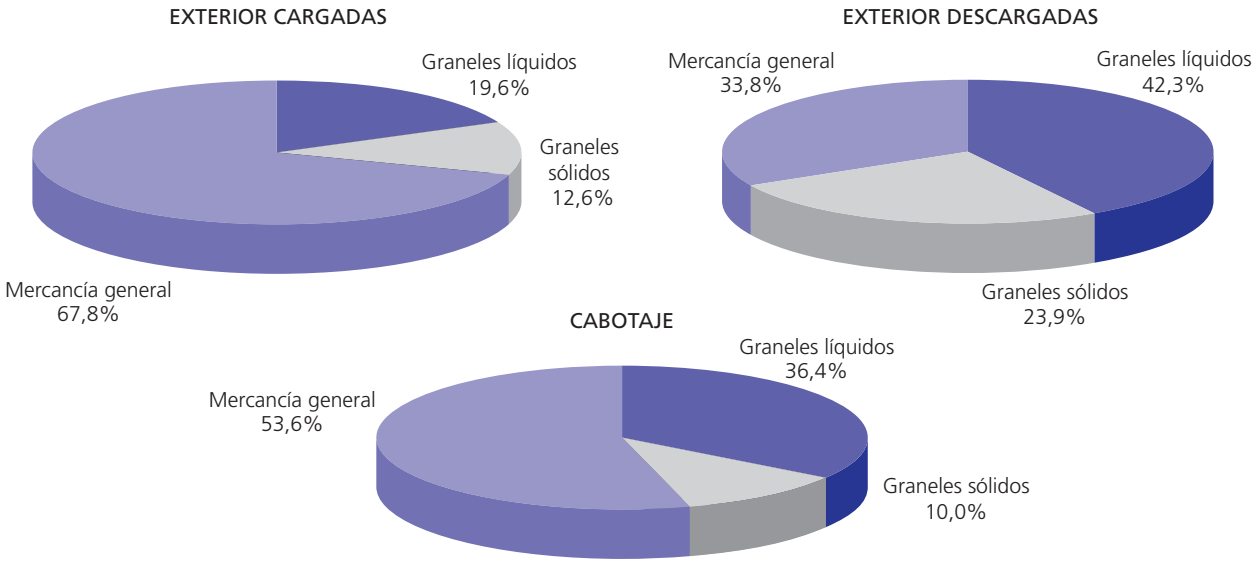
Fuente: ANAVE.

Gráfico 1.4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas según buques/naviera (a 31 de diciembre de 2013)



Fuente: ANAVE.

Gráfico 1.4.7. Distribución del tráfico porturario según presentación de la mercancía (año 2013)



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 2013 en relación con el año anterior en un 38,1%; en aeropuertos han descendido un 39,6%, y en navegación aérea han disminuido en un 28,1%.

En relación con el tráfico aéreo en el año 2013 los aeropuertos españoles registraron 186,41 millones de pasajeros en vuelos comerciales (3,5% menos que en 2012) el tráfico interior y el tráfico internacional cayeron un 14% y un 2,1% respectivamente, operaron 1,54 millones de vuelos un 7,2% de descenso respecto al año anterior y se transportaron 637.800 toneladas de mercancía que también disminuyeron un 2,0%.

Estas cifras reflejan que en el año 2013 ha continuado la tendencia a la baja del año 2012, en el tráfico aéreo y 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 E.P.E.) constituyó la sociedad mercantil «Aena Aeropuertos, S.A» (Acuerdo Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011) para la gestión de la actividad aeroportuaria, quedando la titularidad de la prestación de los servicios de navegación aérea en el ente público.

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

Aena Aeropuertos, S.A. gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España y otros 15 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.

El esquema de prioridades hace hincapié en la necesidad de dar continuidad al proceso de cambio iniciado hace dos años con la separación de las actividades de gestión aeroportuaria y de navegación aérea, aplicando una visión empresarial, enfocada a la consecución de resultados, por la vía de la eficiencia, la productividad, la competitividad, la optimización de los recursos, el incremento y la diversificación de ingresos, la solidez financiera y la proyección internacional.

Así pues el objetivo es hacer del Grupo Aena una organización rentable, orientada a resultados, viable, solvente desde el punto de vista económico-financiero y valorado por todos sus grupos de interés, en especial por sus principales clientes, las compañías aéreas, los pasajeros y la sociedad en general.

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 2013, 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 8 aeropuertos: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Tenerife Norte, Santiago, Logroño-Agoncillo y Burgos.

En lo referente al Equipamiento de Seguridad. El año 2013 ha sido muy intenso desde el punto de vista de la seguridad. Ha existido una gran variedad de cambios normativos que han obligado a modificar o adaptar los equipos e instalaciones para adecuarse a los nuevos requerimientos normativos.

Entre las principales actuaciones en seguridad física se encuentran los siguientes:

- Proyecto renovación de los equipos automáticos detectores de explosivos.
- Renovación de equipos de Rayos X convencionales.
- Equipos de inspección de líquidos, aerosoles y geles.

- Plan de excelencia al pasajero-suministro de mesas de rodillos.

En lo relativo al Plan de Certificación de Aeropuertos, durante 2013 se ha obtenido el certificado de los Aeropuertos de Palma de Mallorca, la Gomera y Huesca-Pirineos y Federico García Lorca Granada-Jaén, se ha re-certificado el Helipuerto de Algeciras y se ha ampliado la validez de los certificados de los Aeropuertos de Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Barcelona-El Prat y Huesca-Pirineos.

A lo largo de 2013 se ha continuado con los procesos de Jerez, Almería, Girona-Costa Brava, Melilla y El Hierro que serán certificados en los primeros meses del año 2014 y de los aeropuertos de Burgos, Lanzarote y Sabadell.

Asimismo se ha solicitado ante AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) el inicio del proceso de certificación de los Aeropuertos de Valencia y Fuerteventura y del Helipuerto de Ceuta.

También en 2013 se ha iniciado la implantación de un Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente (SGI) que contribuirá a hacer más eficiente el mantenimiento de las certificaciones en calidad (ISO 9001) y Medio Ambiente (ISO 14001) mejorando el nivel de control y seguimiento de todos los procesos organizativos desde una perspectiva integrada. Este sistema, único para toda la organización y su red de aeropuertos, estará plenamente implantado en 2014.

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 2013 un 38,1%. El descenso de la inversión en Aeropuertos es de un 39,6%, y en Navegación Aérea ha disminuido en un 28,1%.

La tabla 1.5.2. recoge el resumen de resultados de AENA. Los ingresos de la explotación han aumentado en el año 2013 un 7,4%. Los ingresos comerciales han aumentado un 3%, alcanzando los 699,6 millones de euros, 20,5 millones más que en 2012. El ratio de ingresos comerciales por pasajero aumento hasta 3,75 euros, frente a los 3,52 euros del año anterior, ya que el tráfico comercial de pasajeros ha disminuido un 3,5% en 2013.

Cabe destacar los nuevos contratos firmados de Duty Free, restauración y parkings a largo plazo que permitirán continuar incrementando los ingresos de la actividad comercial y la generación de negocio.

Así como:

- El incremento y la remodelación de los espacios destinados a la actividad comercial. La superficie comercial ha aumentado a lo largo del 2013 en más de 41.000 metros cuadrados, incrementando el número de locales comerciales (tiendas y locales destinados a la restauración) en la red de aeropuertos de Aena desde 713 a finales de 2012 a 797 a finales de 2013.
- La captación de primeras marcas nacionales e internacionales en restauración y tiendas. Más concretamente, se han introducido 15 nuevas marcas relevantes en restauración y 27 marcas de reconocido prestigio en la nueva línea de negocio de tiendas de lujo.
- El desarrollo y mejora de las salas VIP, incluyendo su promoción.
- El diseño de un nuevo modelo de negocio para la gestión integral de los aparcamientos de la red.

En cuanto a los gastos de explotación éstos ascendieron a 2.861,5 millones de euros lo que supuso un descenso del 10% respecto al año anterior. Esto es casi 318 millones de euros menos 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 234,4 millones de euros (sin tener en cuenta el gasto excepcional que ha supuesto 6,5 millones de euros del Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias).

El resultado de explotación se sitúa en 805,9 millones de euros lo que representa un aumento de 241,6% respecto al año precedente, este resultado incluye el gasto excepcional de 6,5 millones de euros, derivado del Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias de Aena (ERE aludido anteriormente).

El resultado neto del 2013 se sitúa en 714,7 millones de euros frente a las pérdidas de 69 millones de euros del año anterior, lo que muestra claramente la entrada en rentabilidad de la Compañía.

Los datos relativos a la infraestructura de los principales aeropuertos comerciales españoles a finales del 2013, se indican, a grandes rasgos, en la tabla 1.5.3.

Las obras más significativas en los aeropuertos españoles a lo largo del 2013 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 2013 se ha producido un descenso del tráfico aéreo, pasando de 193,2 a 186,4 millones de pasajeros, lo que supone una disminución del 3,5%. El tráfico internacional bajó un 2,1%, y el doméstico ha descendido un 14%. La tabla 1.5.4 recoge la distribución de los diferentes tipos de tráfico entre 2009 y 2013.

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 94,5% del tráfico de pasajeros, mientras los otros 20 aeropuertos apenas llegan al 5,5% 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. re-

sume 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 2000-2013; 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 superación de esas bajadas en el año 2003, la vuelta al crecimiento sostenido hasta el 2007 y la disminución en el total de tráfico en años 2008 y 2009, para crecer en 2010 y 2011 y finalmente volver a caer en 2012 y 2013.

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 Adolfo Suarez de Madrid-Barajas continúa manteniendo el máximo tráfico total, con 39,66 millones de pasajeros al año (aunque con una caída de un 12% con relación al año anterior), seguido de Barcelona con 35,17 millones y Palma de Mallorca con 22,8 millones de pasajeros.

Desde 1985, el tráfico de pasajeros internacionales supera a los domésticos; esta tendencia se mantiene a lo largo del 2013, con una proporción del 69,2% de tráfico internacional sobre el tráfico total. Paralelamente, en torno al 87,3% de estos movimientos internacionales se realizan en vuelos regulares. En el caso de tráfico doméstico de viajeros se observa igualmente predominio casi total de los desplazamientos en vuelos regulares que alcanzan el 98,2% 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 2013, 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 2013 el tráfico doméstico ha disminuido respecto a 2012 en un 8,1%; en el mismo período el tráfico internacional ha descendido también en un 0,6%, con todo esto los tráficos totales de mercancías han experimentado un descenso del 2,0%.

El tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles, ha descendido un 7,2%, con un total de 1.544.000 operaciones. Este descenso se debe al tráfico internacional con una disminución del 1,9%; y al tráfico doméstico que bajó un 17,0%. 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 2012 crece el número total de operaciones debido a la subida de las internacionales, pero finalmente en 2012 y 2013 vuelve a caer el número de operaciones debido tanto a las internacionales y a las domésticas.

El gráfico 1.5.5 muestra la evolución del tráfico doméstico e internacional de mercancías en el periodo 2000-2013.

Los indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles durante el año 2013 registran un descenso de los tráficos interiores en aviones, pasajeros y en carga donde se han producido disminuciones del 16,9%, del 14,0% y del 8,1% respectivamente. En los tráficos internacionales también se registran disminuciones tanto en aviones como en carga (2,0% y 0,6% respectivamente), sin embargo los viajeros aumentan en un 2,1%. 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 2013, la flota operativa de Iberia se componía de 86 aviones, 2 menos que el año anterior, estas reducciones corresponde una unidad menos en los A-319, 1 menos en los A-320 y 2 menos en A-340, compensados en parte por 5 unidades más de A-330.

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 93 aviones lo que supone una disminución de 2 unidades con relación al año anterior. Air Europa aumentó en cuatro naves y Air Nostrum ha disminuido en 6.

La tabla 1.5.12 recoge los datos relativos a la oferta-demanda de Iberia durante 2013, 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 18,8% respecto al año anterior, disminuyendo el volumen de tráfico, medido en PKT, un 20,8%.

Si se considera el agregado de los vuelos internacionales, la compañía disminuyó su capacidad (asientos-kilómetro) un 15,2% en el ejercicio, bajando el tráfico (pasajeros-kilómetro) un 17,2% respecto al año anterior mientras que en el sector doméstico la contracción ha continuado, disminuyendo drásticamente un 59,6% en asientos-km., y un 64,6% en pasajeros-km. En cuanto al número de pasajeros transportados ha disminuido en total un 28,5%, observándose que en el mercado doméstico la disminución ha sido de un 48,6% frente al mercado internacional donde ha disminuido 20,0%.

Con respecto a la carga, se observa un descenso global del 16,1%, que resulta de la disminución de un 18,4%

en el mercado doméstico y de un descenso de 15,6% en el internacional.

Por último hay que destacar que el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 79,6% frente al 81,8% alcanzado en 2012 que supuso un record histórico. En el sector doméstico el coeficiente en 2013 fue 68,0% frente al 77,7% del año anterior y en internacional del 80,2% frente 82,2% de 2012.

El gráfico 1.5.6 muestra la evolución del tráfico de pasajeros de Iberia, correspondiente al período 2000-2013. Se observa como viene disminuyendo el tráfico desde 2007 y muy significativamente en los tres 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 solo en un 0,01%, y el porcentaje español en la oferta ha bajado en casi un punto, situándose en el 23,40%, frente 24,32% alcanzado en 2012. Ha subido la participación en los mercados de la UE y África y ha bajado en el resto de Europa en Oriente Medio, Atlántico Medio y Sur y Atlántico Norte.

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 en la temporada invierno 12/13, con la excepción de Alemania, Bélgica, Suiza, Austria y Francia, sin embargo en la de verano 2013 se observa un aumento generalizado con la excepción de los Países Nórdicos (Escandinavia y Finlandia) y Francia e Irlanda, tal como se puede observar en la tabla 1.5.14.

La evolución de ingresos para el conjunto de los servicios realizados por Iberia, en las rutas nacionales, europeas e intercontinentales, se recoge en la tabla 1.5.15. El total de los ingresos correspondientes a la carga y el pasaje ha disminuido 585,30 millones de euros lo que supone un 16,93% respecto al año anterior. Los ingresos de pasaje descendieron un 17% con relación a 2012, el ingreso medio por PKT *(yield),* subió un 4,9% este aumento se ha debido sobre todo a los ingresos en el tráfico doméstico y de corto y medio radio. Los ingresos por transporte por mercancías y correo bajaron un 16,5% respecto a 2012 situándose en 242,19 millones de euros, el ingreso medio o por TKT *(yield)* se situó en 24,08 céntimos de euro en 2013 un 1,1% menos 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 72,3%, los de carga el 6% y el resto de las actividades el 21,7%. Por líneas de producto se observa que las rutas domésticas constituyen el 7,4% de los ingresos, las europeas el 22,3% y las intercontinentales el 70,2%, destaca la subida de 6,4 puntos desde el año pasado en este último producto.

La tabla 1.5.16A resume los indicadores de actividad de la compañía Iberia. Aquí se ve como en el conjunto del año 2013 Iberia ha disminuido su producción. Así, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) bajó un 18,8% respecto al año anterior situándose en los 47.725 millones. El tráfico en términos de PKT bajo un 20,8%, de modo que el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 79,6% frente al 81,8% alcanzado en 2012 como ya se ha destacado anteriormente, manteniéndose de todas formas más por encima del nivel medio alcanzado por otras compañías europeas de red. La compañía Iberia transportó 10,73 millones de pasajeros en el año 2013 un 28,5% menos que el año anterior.

La tabla 1.5.16B resume los indicadores de actividad de diversas compañías de transporte aéreo. Estas compañías en 2013 han tenido un comportamiento diferente, Air Europa ha aumentado tanto la oferta como la demanda con relación al año anterior, así pues los asientos-km han aumentado 6,8% y los pasajeros-km producidos han crecido un 10,5%. también los viajeros transportados han subido un 7,3%. Sin embargo en Air Nostrum ha pasado todo lo contrario ha disminuido tanto la oferta como la demanda con relación al año anterior, esto es los asientos-km producidos has disminuido un 19,6%, los pasajeros-km producidos han disminuido un 19,7% y también los viajeros transportados bajaron un 16,5%.

No se puede por menos destacar, como ya se ha indicado anteriormente, que Spanair dejo de operar el 28 de enero de 2012.

El gráfico 1.5.8 presenta los parámetros más importantes de estos operadores junto con los de Vueling e Iberia Express compañías low cost de las que se hablará 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 4.247,16 millones de euros en el ejercicio 2013, bajaron un 18,8% respecto al año anterior. Esto se debió en gran parte a la disminución en un 24,3% en los costes del combustible, que corresponde en su mayor parte al descenso de la oferta.

Los gastos de personal de Iberia, que representan el 24,57% del total de los gastos de explotación, se situaron en 1043,59 millones de euros disminuyendo un 17,6%, como consecuencia principalmente de la reducción del número de empleados de la compañía.

El importe de las dotaciones a la amortización descendió un 5,4% respecto al año anterior, situándose en 158,16 millones de euros. De esa cifra, la mayor parte corresponde a la amortización de elementos de flota.

Los denominados otros gastos de explotación bajaron un 14,4% 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 2013 el resultado de explotación total se situó en unas pérdidas de 205,24 millones de euros frente a las pérdidas de 385,83 millones de euros obtenidos en 2012, esto es debido, sobre todo, a la disminución de costes en combustible y personal.

En 2013 el resultado después de impuestos se situó en unas pérdidas netas de 547,82 millones de euros frente a los 613.31 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 Plus1 (One World on line) compite en condiciones muy ventajosas frente al resto de los operadores, a la vez que Iberia está generando una imagen de calidad del servicio para el usuario. El programa ha creado nuevas tarjetas para los mejores clientes y ha incorporado nuevas empresas. Más del 31% de los ingresos de tráfico de Iberia provienen de pasajeros que participan en el programa Iberia Plus. La pertenencia de Iberia a Oneworld refuerza los beneficios de los poseedores de la tarjeta Iberia Plus (salas de descanso en otros aeropuertos, más oportunidades de obtener puntos, etc.).

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

La tabla 1.5.19 muestra la evolución de algunas tarifas aéreas regulares (turista, sólo ida) durante el año 2013. Se observa que tanto las tarifas internacionales, como domesticas han subido con relación al año anterior.

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 funda-

[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.

mentalmente 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 17,215 millones de pasajeros en 2013, lo que supone un incremento del 16,4% respecto al año anterior, con una oferta de 21.486 millones de AKO (21,9% de incremento respecto a 2012), alcanzó un coeficiente de ocupación del 79,6%. Lo que supone 2,4 puntos más que el año anterior.

En la tabla 1.5.21 se puede ver la evolución de ingresos y gastos de Vueling. Los ingresos aumentaron en un 27,4% en 2013 respecto al año anterior mientras que los gastos lo hicieron en un 18,5%, como corresponde con su aumento de capacidad.

En cuanto a la flota el número medio de unidades en 2013 fue de 65, doce más que el año anterior, todos ellos son de Airbus A-320.

Los resultados antes de impuestos fueron de 136,8 millones de euros, esto es casi 105 millones más que año anterior y 93,4 millones de euros de resultado neto lo que supone 65 millones más que el año anterior.

Por otra parte indicar que Iberia Express inicio sus operaciones en marzo de 2012 superando los 2 millones de pasajeros en su primer año de actividad, con una flota de 14 aviones Air Bus A-320. Como se puede observar en la tabla 1.5.22, en el año 2013 Iberia Express transportó 3,2 millones de pasajeros, con una oferta de 4.704 millones de Asientos-km (AKO) y 3.509 millones de Pasajeros-km producidos con lo que alcanzó un coeficiente de ocupación del 74,6%, todas estas cifras no son comparables con las del año 2012 ya que el espacio de tiempo operado es diferente.

La flota en 2013 se incrementó en una unidad con lo que se llegó a 15 aviones.

En la tabla 1.5.23 se pueden observar los ingresos y gastos habidos en el año 2013 que dieron lugar a un resultado antes de impuestos de 14,3 millones de euros y un beneficio neto de 9,7 millones de euros.

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013 (*)	13/12
Aeropuertos (2)	1.622,08	1.579,67	1.091,50	815,20	492,30	–39,6%
Navegación aérea (3)	140,64	152,60	130,40	122,87	88,30	–28,1%
Total	**1.762,72**	**1.732,27**	**1.221,90**	**938,07**	**580,60**	**–38,1%**

(*) Datos provisionales.
(1) No se incluyen inversiones financieras.
(2) 2009-2011 Incluye los gastos gestionados por las Unidades de Planes Especiales, Aeropuertos, Apoyo a la Dirección General, 2012 y 2013 Aena Aeropuertos.
(3) 2009-2011 Incluyen las inversiones gestionadas por Navegación Aérea. 2012 y 2013 Aena EPE.
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	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Ingresos						
Servicios aeroportuarios (1)	1.287,2	1.323,0	1.663,5	1.892,1	2.158,4	14,1%
Ayudas a la navegación	1.008,0	1.032,3	919,9	728,8	722,6	–0,9%
Comerciales (2)	572,5	595,8	650,9	678,9	699,6	3,0%
Otros ingresos de explotación	29,5	70,3	262,8	27,0	22,4	–17,0%
Imputación sub. e ingresos excepcionales	29,6	48,2		89,6	64,6	–27,9%
Ingresos de explotación	**2.926,9**	**3.069,6**	**3.497,1**	**3.416,4**	**3.667,6**	**7,4%**
Gastos						
Personal (3)	1.206,7	971,6	967,2	1.105,9	871,5	–21,2%
Funcionamiento	1.150,8	1.182,2	1.214,7	1.079,5	985,3	–8,7%
Amortización de inmovilizado	793,7	870,4	964,0	965,0	945,9	–2,0%
Variación de provisiones						
Bajas y deterioros inmovilizado y gastos excepcionales	20,2	27,4	27,6	29,9	58,8	96,7%
Gastos de explotación	**3.171,5**	**3.051,6**	**3.173,5**	**3.180,3**	**2.861,5**	**–10,0%**
Resultado explotación	**–244,6**	**18,0**	**323,6**	**235,9**	**805,9**	**241,6%**
Resultados financieros	–263,4	–233,3	–366,3	–333,9	–245,9	–26,4%
Beneficio actividades ordinarias	**–508,0**	**–215,3**	**–42,7**	**–98,0**	**560,0**	**–671,4%**
Resultados extraordinarios						
Resultado antes de impuestos	**–508,0**	**–215,3**	**–42,7**	**–98,0**	**560,0**	**–671,4%**
Impuestos sociedades	155,0	58,1	16,2	28,8	154,7	437,2%
Resultado después de impuestos	**–353,0**	**–157,2**	**–26,5**	**–69,2**	**714,7**	**–1132,8%**

(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) Ingresos comerciales: Incluyen ingresos comerciales e ingresos fuera de terminal.
(3) No incluye el coste del Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias.
Fuente: Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena). Ministerio de Fomento.

Tabla 1.5.3. Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles. Año 2013

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	2	8	6	16	49
Dotados para más de una pista de vuelo	7	1	0	2	3	13
Pistas de más de 3.000 m (2)	11	0	1	2	2	16
Pistas entre 2.000 y 3.000 m (2)	6	2	6	1	8	23
Pistas entre 1.000 y 2.000 m (2)	0	0	1	3	4	8
Pistas hasta 1.000 m (2)	0	0	0	0	2	2
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	1	5	2	6	25
Dotados de Balizamiento General	17	2	8	6	16	49
Dotados de Balizamiento de eje de pista de vuelo	17	1	7	3	4	32
Dotados de Balizamiento de eje de pista de rodadura	17	1	4	1	2	25
Dotados de radar de aproximación	17	1	7	3	2	30

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.
* Tampoco se considera el Aeropuerto de Ciudad Real, no abierto al tráfico.
(1) Se tienen en cuenta el helipuerto de Ceuta y el de Algeciras.
(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	2009	2010	2011	2012	2013 (2)	13/12
Tráfico doméstico						
Regular	73.935	74.779	74.949	65.759	56.326	–14,3%
No regular	1.661	1.789	1.276	961	1.061	10,4%
Total tráfico doméstico	**75.596**	**76.568**	**76.225**	**66.719**	**57.387**	**–14,0%**
Variación anual (en %)	**30,9%**	**1,3%**	**–0,4%**	**–12,5%**	**–14,0%**	**—**
Tráfico internacional						
Regular	93.668	98.973	109.946	109.851	112.627	2,5%
No regular	16.758	16.012	17.120	16.575	16.394	–1,1%
Total tráfico internacional	**110.426**	**114.985**	**127.066**	**126.427**	**129.021**	**2,1%**
Variación anual (en %)	**36,4%**	**4,1%**	**10,5%**	**–0,5%**	**2,1%**	**—**
Total						
Regular	167.603	173.752	184.895	175.610	168.953	–3,8%
No regular	18.419	17.801	18.396	17.536	17.455	–0,5%
Total tráfico aéreo	**186.022**	**191.553**	**203.291**	**193.146**	**186.408**	**–3,5%**
Variación anual (en %)	**34,1%**	**3,0%**	**6,1%**	**–5,0%**	**–3,5%**	**—**

(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 2013) (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
Adolfo Suárez, Madrid-Barajas	39.661					39.661
Barcelona	35.175					35.175
Palma de Mallorca	22.756					22.756
Málaga	12.876					12.876
Alicante	9.623					9.623
Gran Canaria	9.565					9.565
Tenerife Sur	8.568					8.568
Ibiza	5.705					5.705
Lanzarote	5.253					5.253
Valencia	4.591					4.591
Fuerteventura	4.199					4.199
Bilbao	3.784					3.784
Sevilla	3.674					3.674
Tenerife Norte	3.511					3.511
Girona	2.721					2.721
Menorca	2.554					2.554
Santiago	2.067					2.067
Murcia		1.140				1.140
Asturias		1.035				1.035
Santander			973			973
Reus			960			960
A Coruña			831			831
La Palma			790			790
Jerez			726			726
Almería			694			694
Vigo			678			678
Granada			636			636
Zaragoza				457		457
Melilla				280		280
Valladolid				256		256
San Sebastián				241		241
Pamplona				151		151
Hierro				138		138
León					31	31
Badajoz					27	27
Gomera					24	24
Burgos					16	16
Salamanca					15	15
Logroño					9	9
Vitoria					7	7
Ceuta					5	5
Algeciras					3	3
Torrejón					2	2
Córdoba					1	1
Albacete					1	1
Huesca					0	0
Cuatro Vientos					0	0
Sabadell					0	0
Son Bonet					0	0
Total (47 aeropuertos)	**176.283**	**2.175**	**6.288**	**1.523**	**140**	**186.409**

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 2013. (Entradas más salidas) (miles de pasajeros) (1)

Aeropuertos	Doméstico			Internacional			Total			13/12
	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	
Madrid	11.892	48	11.940	27.248	474	27.722	39.140	522	39.662	–12,06%
Barcelona	10.061	113	10.174	23.979	1.022	25.001	34.040	1.135	35.175	0,24%
Palma de Mallorca	4.851	23	4.874	14.609	3.272	17.881	19.460	3.295	22.755	0,46%
Málaga	1.848	92	1.940	10.395	541	10.936	12.243	633	12.876	2,75%
Alicante	1.014	70	1.084	8.075	464	8.539	9.089	534	9.623	8,87%
Gran Canaria	3.567	18	3.585	3.214	2.765	5.979	6.781	2.783	9.564	–1,27%
Tenerife Sur	653	59	712	4.955	2.901	7.856	5.608	2.960	8.568	2,23%
Ibiza	2.129	68	2.197	2.751	757	3.508	4.880	825	5.705	3,19%
Lanzarote	1.528	35	1.563	2.308	1.382	3.690	3.836	1.417	5.253	3,38%
Valencia	1.385	44	1.429	3.116	46	3.162	4.501	90	4.591	–3,04%
Fuerteventura	852	3	855	2.067	1.276	3.343	2.919	1.279	4.198	–3,04%
Bilbao	2.228	72	2.300	1.460	24	1.484	3.688	96	3.784	–9,08%
Sevilla	2.187	67	2.254	1.373	47	1.420	3.560	114	3.674	–14,03%
Tenerife Norte	3.455	21	3.476	14	21	35	3.469	42	3.511	–5,44%
Girona	69	1	70	2.561	90	2.651	2.630	91	2.721	–3,47%
Total parcial	**47.719**	**734**	**48.453**	**108.125**	**15.082**	**123.207**	**155.844**	**15.816**	**171.660**	**–2,97%**
Resto aeropuertos	8.607	327	8.934	4.502	1.312	5.814	13.109	1.639	14.748	–9,09%
Total general	**56.326**	**1.061**	**57.387**	**112.627**	**16.394**	**129.021**	**168.953**	**17.455**	**186.408**	**–3,49%**

(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	2009	2010	2011	2012	2013 (1)	13/12
Tráfico doméstico						
Regular	140.290	134.053	125.144	105.760	79.004	–25,3%
No regular	15.505	13.679	15.445	21.089	37.539	78,0%
Total tráfico doméstico	**155.795**	**147.732**	**140.589**	**126.849**	**116.543**	**–8,1%**
Variación anual (en %)	**–38,9%**	**–5,2%**	**–4,8%**	**–9,8%**	**–8,1%**	**—**
Trafico internacional						
Regular	328.498	420.247	454.052	453.369	443.698	–2,1%
No regular	64.944	67.787	55.179	70.758	77.520	9,6%
Total tráfico internacional	**393.442**	**488.034**	**509.231**	**524.127**	**521.218**	**–0,6%**
Variación anual (en %)	**10,3%**	**24,0%**	**4,3%**	**2,9%**	**–0,6%**	**—**
Total						
Regular	468.788	554.300	579.196	559.129	522.702	–6,5%
No regular	80.449	81.466	70.624	91.847	115.059	25,3%
Total tráfico aéreo	**549.237**	**635.766**	**649.820**	**650.976**	**637.761**	**–2,0%**
Variación anual (en %)	**–10,2%**	**15,8%**	**2,2%**	**0,2%**	**–2,0%**	**—**

(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	2009	2010	2011	2012	2013 (2)	13/12
Trafico doméstico	932	906	886	582	483	–17,0%
Variación anual (en %)	9,3%	–2,8%	–2,2%	–34,4%	–16,9%	—
Trafico internacional	869	890	959	1.082	1.061	–1,9%
Variación anual (en %)	20,6%	2,4%	7,8%	12,8%	–2,0%	—
Total tráfico	**1.801**	**1.796**	**1.845**	**1.663**	**1.544**	**–7,2%**
Variación anual (%)	**14,4%**	**–0,3%**	**2,7%**	**–9,8%**	**–7,2%**	**—**

(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 2013) (1)

Movimiento	Doméstico			Internacional			Total
	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	
Aviones (miles)	452	32	483	920	140	1.061	1.544
Incremento 2011/10	–18,2%	6,8%	–16,9%	–2,3%	0,5%	–2,0%	–7,2%
Pasajeros (miles)	56.326	1.061	57.387	112.627	16.394	129.021	186.408
Incremento 2011/10	–14,3%	10,4%	–14,0%	2,5%	–1,1%	2,1%	–3,5%
Carga (miles de toneladas)	79.004	37.539	116.543	443.698	77.250	521.218	637.761
Incremento 2011/10	–25,3%	78,0%	–8,1%	–2,1%	9,6%	–0,6%	–2,0%

(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 31-12-2013)

Flota	2009	2010	2011	2012	2013
IBERIA					
A-319	22	23	19	19	15
A-320	36	35	29	21	20
A-321	19	19	19	18	18
A-340	20	18	18	13	11
A-340-600	12	17	17	17	17
A-330					5
Total	**109**	**112**	**102**	**88**	**86**

Fuente: IBERIA.

Tabla 1.5.11. Flota de diversas compañías aéreas (a 31-12-2013)

Compañía	Tipo de avión	Número de aviones	Total
AIR EUROPA	B 737-800	19	
	A 330	11	
	E 195	11	
	A 333	2	43
AIR NOSTRUM	ATR 72	5	
	CRJ-200	24	
	CRJ-900	11	
	CRJ-1000	10	50
Total flotas			93

Fuente: Las propias compañías.

Tabla 1.5.12. Datos de oferta y demanda de IBERIA

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Pasajeros transportados (miles)	**20.902**	**20.026**	**17.573**	**15.003**	**10.731**	**–28,5%**
Doméstico	8.918	8.318	6.209	4.435	2.281	–48,6%
Internacional	11.984	11.709	11.364	10.569	8.450	–20,0%
Asientos-km (AKO'S) (millones)	**62.158**	**62.312**	**63.042**	**58.754**	**47.725**	**–18,8%**
Doméstico	8.492	7.703	6.100	4.671	1.889	–59,6%
Internacional	53.666	54.608	56.941	54.083	45.836	–15,2%
Pasajeros-km (PKT'S) (millones)	**49.612**	**51.242**	**51.268**	**48.068**	**38.065**	**–20,8%**
Doméstico	6.091	5.709	4.536	3.632	1.284	–64,6%
Internacional	43.521	45.533	46.733	44.437	36.781	–17,2%
Carga (tm)	**211.243**	**262.402**	**265.632**	**231.711**	**194.398**	**–16,1%**
Doméstico	45.219	44.475	40.841	40.512	33.059	–18,4%
Internacional	166.024	217.927	224.791	191.199	161.339	–15,6%
Carga tm-km (millones) (1)	**1.022**	**1.314**	**1.363**	**1.190**	**1.006**	**–15,5%**
Coeficiente ocupación pasaje	79,8%	82,2%	81,3%	81,8%	79,6%	–2,7%
Doméstico	71,7%	74,1%	74,3%	77,7%	68,0%	–12,5%
Internacional	81,1%	83,4%	82,1%	82,2%	80,2%	–2,3%
Europea	75,9%	76,6%	76,6%	77,2%	74,9%	–3,1%
Atlántica	83,5%	86,0%	83,9%	83,9%	82,2%	–2,0%
Africana	75,4%	77,4%	75,8%	69,7%	63,3%	–9,1%
Oriente Medio	75,3%	79,8%	76,9%	83,0%	82,2%	–0,9%
Extremo Oriente	—	—	—	—	—	—

(1) Corresponde únicamente a la carga efectuada en cargueros y bodegas. No incluye la conversión de actividad de pasajeros en kilos.
Fuente: IBERIA.

Tabla 1.5.13. Distribución del mercado internacional de transporte aéreo regular hacia y desde España (diciembre 2012 a noviembre 2013) (miles de asientos ofrecidos)

Mercados	Asientos ofrecidos por compañías españolas	Porcentaje español en la oferta del mercado en asientos (1)
Europa (no incluye UE)	1.872,00	13,55%
UE	24.921,00	21,16%
África	1.761,00	41,37%
Oriente Medio	408,00	15,10%
Atlántico Norte	2.083,00	37,04%
Atlántico Medio y Sur	4.791,00	53,33%
Total	**35.836,00**	**23,40%**

(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 11/12	Verano 2012	Invierno 12/13	Verano 2013	Invierno 11/12	Verano 2012	Invierno 12/13	Verano 2013
Reino Unido	9.741	44.161	7.641	76.520	0,50%	0,76%	0,39%	1,35%
Alemania	5.680	28.727	8.312	42.736	1,28%	3,04%	1,98%	4,04%
Escandinavia	149.764	243.727	90.357	127.748	9,35%	15,86%	5,18%	7,88%
Holanda	1.325	4.033	369	5.160	0,28%	0,38%	0,07%	0,53%
Bélgica	488	10.342	2.710	4.093	0,22%	1,99%	1,22%	3,68%
Italia	20.559	211.931	9.622	177.097	28,41%	29,70%	10,45%	30,64%
Suiza	2.184	20.310	2.850	19.572	7,16%	10,96%	11,15%	13,59%
Austria	2.084	3.957	1.866	2.112	27,17%	11,97%	29,97%	15,46%
Finlandia	24.520	5.641	14.004	2.291	5,68%	3,71%	3,36%	1,45%
Francia	13.681	84.649	13.519	60.994	6,19%	9,57%	6,36%	6,88%
Luxemburgo	120	64	93	140	6,95%	1,29%	6,77%	2,77%
Irlanda	5.288	70.603	976	51.930	15,01%	27,24%	2,62%	18,09%

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)		
	2012	2013	13/12	2012	2013	13/12	2012	2013	13/12
Doméstico	395,08	194,91	–50,7%	3.632	1.284	–64,6%	10,88	15,18	39,5%
Corto y medio radio	751,82	587,74	–21,8%	9.437	6.641	–29,6%	7,97	8,85	11,1%
Largo radio	2.021,33	1.847,99	–8,6%	35.000	30.140	–13,9%	5,78	6,13	6,2%
Total	**3.168,23**	**2.630,64**	**–17,0%**	**48.068**	**38.065**	**–20,8%**	**6,59**	**6,91**	**4,9%**
Carga	**Ingresos (millones de euros) (1)**			**Toneladas-km (TKT) (millones)**			**Ingresos por TKT (cént. de euro)**		
	2012	2013	13/12	2012	2013	13/12	2012	2013	13/12
Doméstico	30,42	25,44	–16,4%	40	32	–20,3%	76,26	80,00	4,9%
Internacional	259,48	216,75	–16,5%	1.150	974	–15,3%	22,56	22,26	–1,3%
Total	**289,90**	**242,19**	**–16,5%**	**1.190**	**1.006**	**–15,5%**	**24,36**	**24,08**	**–1,1%**
Total carga + pasaje (2)	**3.458,13**	**2.872,83**	**–16,93%**	**49.258,39**	**39.071**	**–20,7%**	**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	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Pasajeros transportados (miles)	20.902	20.026	17.573	15.003	10.731	–28,5%
Asientos-km ofertados (millones)	62.158	62.312	63.042	58.754	47.725	–18,8%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	49.612	51.242	51.268	48.068	38.065	–20,8%
Carga (toneladas)	211.243	262.402	265.632	231.711	194.398	–16,1%
Carga (miles t-km)	1.022	1.314	1.363	1.363	1.006	–26,2%
Personal fijo medio (1)	19.612	19.674	19.238	19.717	16.902	–14,3%
Ventas totales/empleo total (miles euros/empleado)	223.296	239.398	249.972	238.476	236.071	–1,0%
VAB/empleo total (miles euros/empleado) (2)	73	94	90	74	85	14,1%

(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) (2)

Air Europa	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Pasajeros transportados (miles)	8.927	8.866	8.740	8.124	8.719	7,3%
Asientos-km ofertados (millones)	19.857	21.531	22.263	21.458	22.924	6,8%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	16.064	17.079	17.634	17.579	19.427	10,5%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	5.602	5.812	5.611	4.846	4.709	–2,8%
Carga (toneladas)	ND	ND	ND	ND	ND	—
Carga (miles t-km)	ND	ND	ND	ND	ND	—
Personal fijo medio	2.263	2.365	2.446	2.311	2.207	–4,5%
Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado)	—	—	—	—	—	—
Air Nostrum	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**13/12**
Pasajeros transportados (miles)	4.683	4.388		4.408	3.680	–16,5%
Asientos-km ofertados (millones)	4.278	3.875	4.639	4.002	3.217	–19,6%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	2.567	2.387	2.899	2.522	2.025	–19,7%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	1.488	1.315	1.292	1.158	1.049	–9,4%
Carga (toneladas)	ND	ND	ND	—	—	—
Carga (miles t-km)	ND	ND	ND	—	—	—
Personal fijo medio	1.758	1.772	1.801	1.608	1.515	–5,8%
Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado)	ND	ND	ND	ND	ND	—

ND: Información no disponible.
(1) Los períodos anuales de estas empresas son de 1 de noviembre a 31 de octubre del año siguiente.
(2) Spanair dejó de operar el 28 de enero de 2012.
Fuente: Air Europa, Air Nostrum y Asociación Española de Compañías Aéreas (AECA).

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Consumos	1.409.361,00	1.337.474,00	1.593.773,00	1.765.830,00	1.337.105,00	–24,3%
Personal	1.287.738,00	1.285.871,00	1.284.315,00	1.266.900,00	1.043.587,00	–17,6%
Amortizaciones	175.069,00	173.203,00	171.417,00	167.247,00	158.155,00	–5,4%
Provisiones (1)	27.058,04	30.223,71	66.844,19	100.289,72	74.102,00	–26,1%
Otros gastos de explotación	1.938.266,44	1.914.215,61	1.848.199,99	1.852.110,00	1.584.547,00	–14,4%
Tributos	10.776,00	10.753,80	10.616,00	8.667,00	11.974,00	38,2%
Financieros	22.384,00	13.810,00	21.343,00	69.687,00	37.693,00	–45,9%
Total	**4.870.652,48**	**4.765.551,12**	**4.996.508,18**	**5.230.730,72**	**4.247.163,00**	**–18,8%**

(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	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Ingresos pasaje	*3.359,13*	*3.609,80*	*3.644,95*	*3.508,74*	*2.886,37*	*–17,7%*
Ingresos carga	*206,75*	*271,50*	*311,28*	*284,70*	*237,54*	*–16,6%*
Total ingresos tráfico	3.565,88	3.881,29	3.956,23	3.793,44	3.123,91	–17,6%
Otros ingresos	813,47	828,71	852,73	908,55	866,21	–4,7%
Total ingresos de explotación	**4.379,35**	**4.710,01**	**4.808,96**	**4.701,99**	**3.990,12**	**–15,1%**
Gastos operativos de explotación	4.842,41	4.714,60	4.921,41	5.046,50	4.165,37	–17,5%
Resultados operacionales	*–463,06*	*–4,59*	*–112,46*	*–344,52*	*–175,25*	*49,1%*
Resultados financieros	31,97	100,80	4,44	–41,31	–29,99	–1030,4%
Resultados de explotación total	*–431,09*	*96,21*	*–108,02*	*–385,83*	*–205,24*	*46,8%*
Resultados extraordinarios	–11,81	–29,96	9,80	–220,12	–343,26	–2346,6%
Resultados netos	*–442,90*	*66,25*	*–98,22*	*–605,94*	*–548,50*	*9,5%*
Resultados netos después de impuestos	**–442,90**	**66,25**	**–98,22**	**–613,31**	**–547,82**	**10,7%**

Fuente: IBERIA.

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

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Madrid-Londres (2)	841,0	841,0	851,0	911,0	916,0	0,5%
Madrid-Nueva York	1.739,0	1.739,0	1.496,0	1.536,0	1.587,0	3,3%
Madrid-Lisboa	338,0	324,0	361,0	382,0	388,0	1,6%
Madrid-Las Palmas	498,0	505,0	484,0	484,0	494,0	2,1%
Madrid-Barcelona	171,0	171,0	173,0	173,0	182,0	5,2%
Madrid-Palma de Mallorca	320,0	327,0	352,0	322,0	333,0	3,4%
Tenerife-Las Palmas (3)	60,0	60,0	61,0	62,0	63,0	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	2013	13/12
Pasajeros transportados (miles)	11.036	12.316	14.795	17.215	16,4%
Asientos ofertados (miles)	15.194	16.518	19.354	21.795	12,6%
Asientos-km ofertados (millones)	13.569	14.314	17.622	21.486	21,9%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	9.932	10.820	13.693	17.108	24,9%
Flota (nº medio Airbus A-320)	36	44	53	65	22,6%
Ocupación (%)	73,2	75,6	77,7	79,6	1,9 p.p.

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

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

Vueling	2010	2011	2012	2013	13/12
Ingresos	796,5	863,5	1.102,6	1.404,2	27,4%
Gastos	736,4	852,0	1.069,4	1.267,4	18,5%
Combustible	184,0	253,5	340,0	407,6	19,9%
Otros gastos	552,4	598,5	729,3	859,8	17,9%
Resultados antes de impuestos (EBIT)	60,1	11,4	33,2	136,8	312,0%
Resultados netos	46,0	10,4	28,3	93,4	230,0%

Fuente: Vueling Airlines, S. A.

Tabla 1.5.22. Indicadores de actividad de Iberia Expréss

Iberia Expréss	2012	2013	13/12
Pasajeros transportados (miles)	2.186	3.219	N.C.
Asientos-km ofertados (millones)	2.105	4.704	N.C.
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	1.594	3.509	N.C.
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	1.239	2.483	N.C.
Flota (nº medio Airbus A-320)	—	15	—
Ocupación (%)	75,7	74,6	N.C.

pp: Punto porcentual. N.C.: No comparable.
Fuente: Iberia Expréss.

Tabla 1.5.23. Cuenta de resultados de Iberia Expréss (millones de euros)

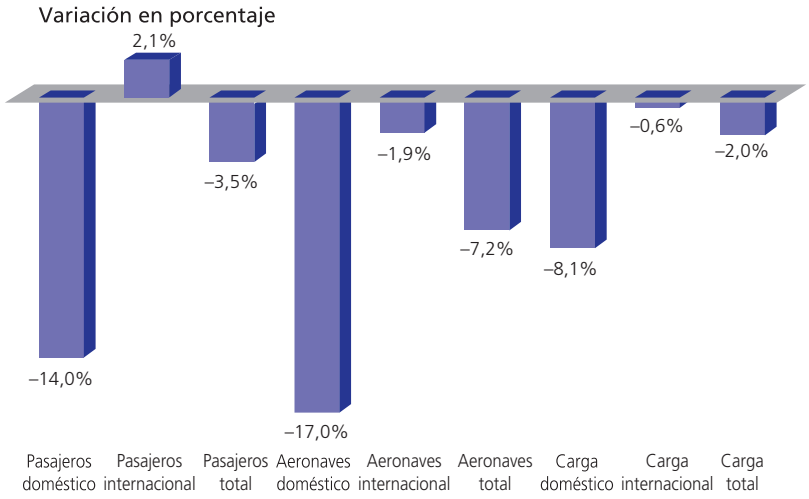
Iberia Expréss	2013
Ingresos	316,2
Gastos	301,9
Combustible	92,0
Otros gastos	209,9
Resultados antes de impuestos (EBIT)	14,3
Resultados netos	9,7

Fuente: Iberia Expréss.

Gráfico 1.5.1. Tráfico de los aeropuertos españoles. Año 2013

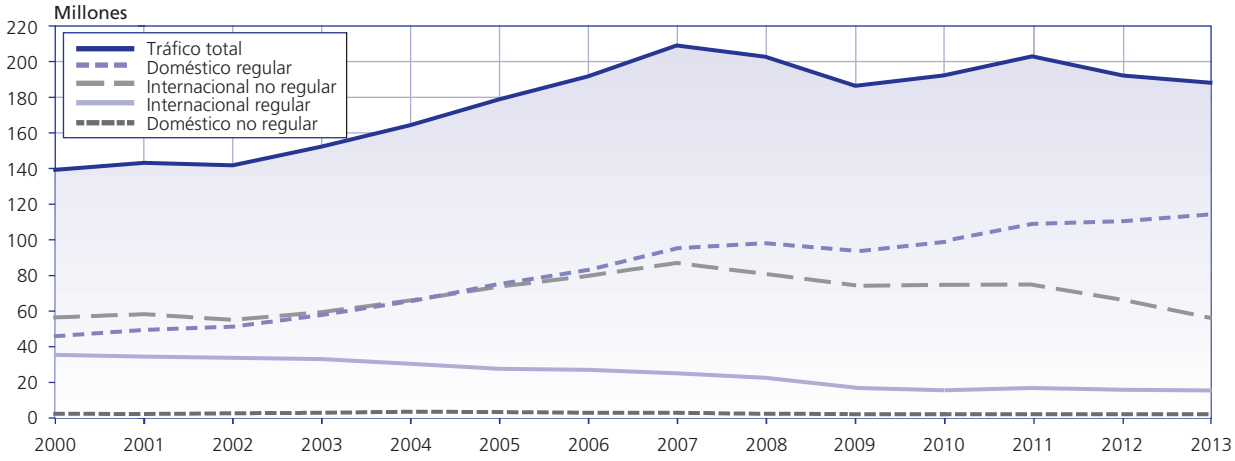
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles (2013/2012)



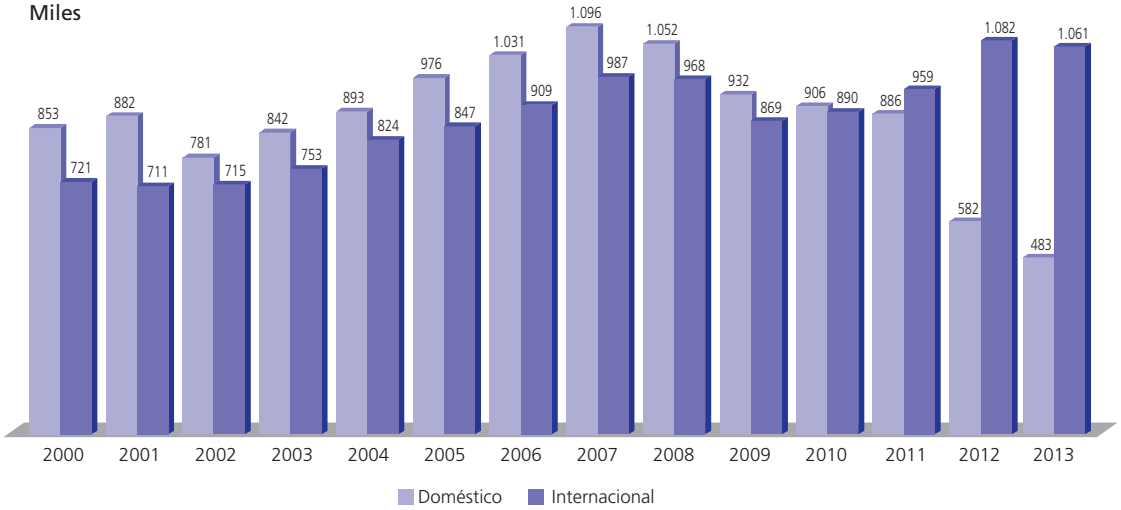
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles



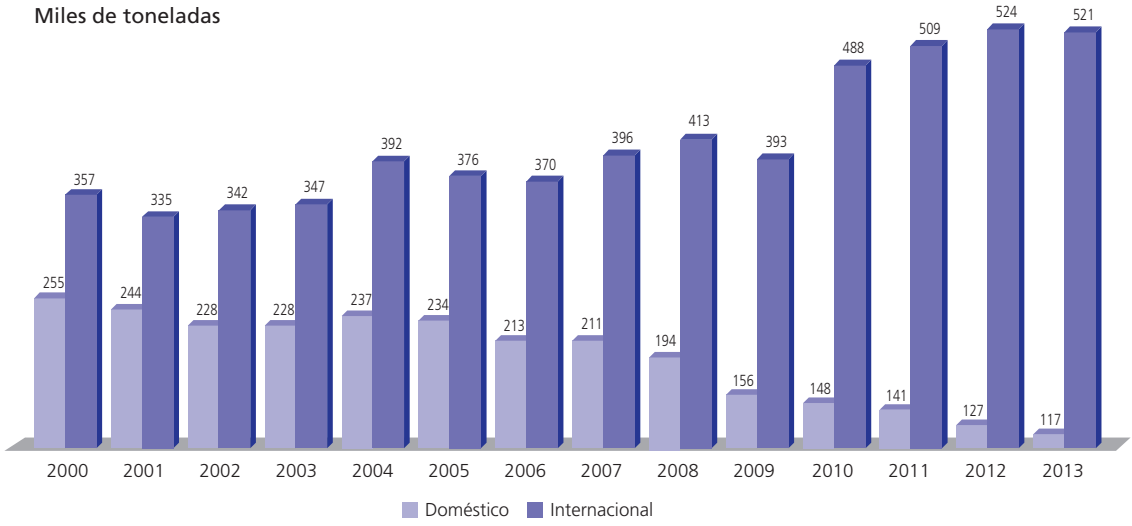
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

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



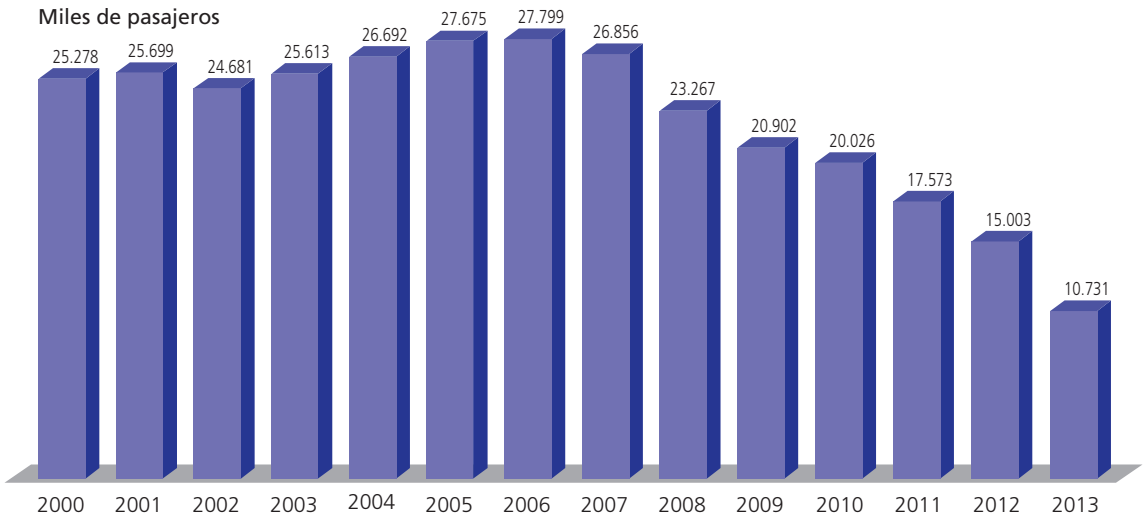
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

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



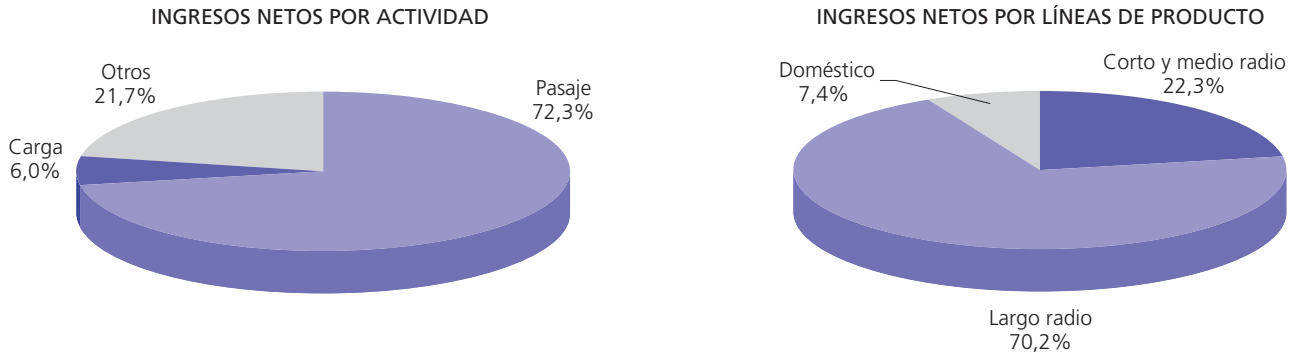
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros



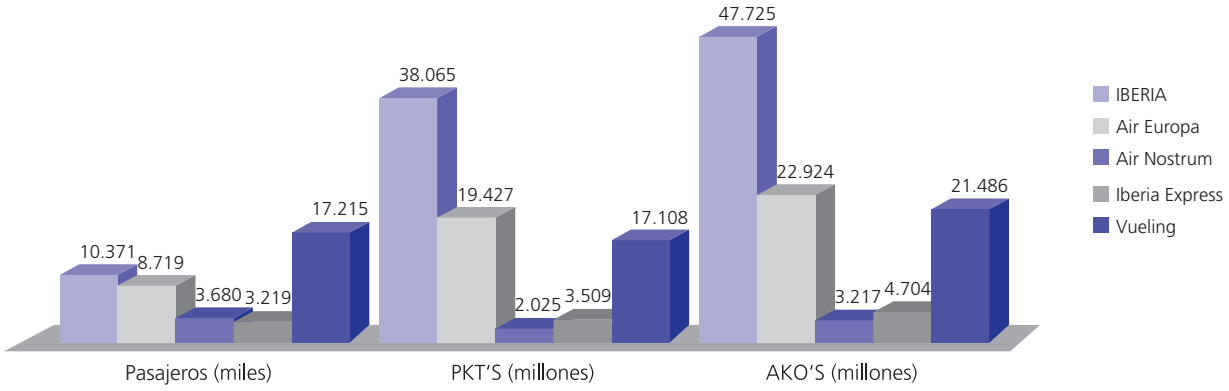
Fuente: Grupo IBERIA.

Gráfico 1.5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos. Año 2013



Fuente: Grupo IBERIA.

Gráfico 1.5.8. Parámetros de diversas compañías aéreas (año 2013)



Fuente: Grupo IBERIA, Air Europa, Air Nostrum, Vueling e Iberia Exprés.

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 91,27% de los viajeros-kilómetro y el 84,41% 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 2013 se registraron, en nuestro país, 89.519 accidentes de tráfico con víctimas, resultando un total de 126.400 víctimas, de las cuales 1.680 resultaron muertas, 223 menos que en 2012. 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 nº 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 2009 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 los años 2012 y 2013 se produce un ligero ascenso tanto en el número de accidentes como en el número de víctimas. En el año 2013 el número de accidentes aumentó el 7,7% respecto al año anterior y el número de víctimas se incrementó el 7,3%.

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 2000-2013. 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. Durante los años 2008 a 2012 se produce un descenso tanto en el número de accidentes como en el número de víctimas en carretera, pero en 2013 aumentan ambos valores respecto del año anterior, produciéndose un ascenso del 5,3% en el número de accidentes y del 4,2% en el número de víctimas. En cuanto al número de accidentes en vía urbana, éstos descienden respecto al año precedente durante los años 2009 y 2010, incrementándose a partir del año 2011 hasta el año 2013. En concreto, el número de accidentes en 2013 alcanza la cifra de 52.222 un 9,5% superior a la cifra de 2012. Las víctimas en vía urbana también descienden durante los años 2009 y 2010, incrementándose a partir del año 2011 hasta el año 2013, en el que se registran 68.668 víctimas, un 10,1% más que en 2012.

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 2013 han aumentado tanto el valor total de accidentes como el de víctimas. El número total de accidentes en 2013 ha crecido un 7,7%, alcanzando la cifra de 89.519. El número total de víctimas en 2013 ha crecido un 7,3%, alcanzando la cifra de 126.400.

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 58% de los accidentes y el 54% de las víctimas, frente a la mayor gravedad de los accidentes en carreteras interurbanas, donde tienen lugar el 73% de las víctimas mortales. Durante los años 2008 a 2010, tanto los accidentes como las víctimas mortales descendieron en las carreteras urbanas. La situación en 2011 refleja un ascenso en el número de accidentes, que se mantiene hasta el año 2013 en el que se registran un total de 52.222 accidentes, y un descenso en el número de muertos, que continua hasta el año 2013. En el año 2013 desciende el número de muertos un 2,4% respecto de 2012, alcanzando la cifra de 450.

En lo que se refiere a las zona interurbana, los datos del año 2013 reflejan un ascenso del 5,3% en el número de accidentes y del 4,2% en el número de víctimas. La gravedad de los accidentes en este tipo de vías también ha experimentado resultados positivos en el año 2013, de tal forma que el número de accidentes mortales descendió un 15%, y el de víctimas mortales un 14,7%.

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 2013 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% de los accidentes con víctimas, en los que se pro-

ducen el 37% de los fallecidos, el 42% de los heridos graves y un 62% 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 21% de víctimas mortales, el 25% de heridos graves y el 17% 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 2013 son las siguientes:

- Por cada 1.000 accidentes con víctimas, ocurren 1.548 víctimas en carretera y 1.315 en zona urbana, con un valor medio de 1.412. En carretera durante el año 2009 se produce un pequeño ascenso del 0,2% respecto del año precedente, sin embargo, a partir de 2010 el número de víctimas tiende a disminuir, permaneciendo constante durante los años 2011 y 2012 y descendiendo nuevamente en 2013. En 2013 el número de víctimas por cada mil accidentes con víctimas en carretera disminuye un 1,1% respecto del año anterior. En zona urbana la tendencia disminuye a lo largo de los años 2009 a 2011, incrementándose durante 2012 y 2013. En 2013 el número de víctimas por cada mil accidentes con víctimas en zona urbana aumenta un 0,5%.
- Por cada 1.000 accidentes con víctimas, los muertos, en 2013 son 33 en carretera y 9 en zona urbana, con un valor medio de 19, inferior en un 17% al de 2012.
- En 2013, los muertos por cada 1.000 víctimas ascienden a 21 en carretera y 7 en zona urbana, con un valor medio de 13, inferior en un 17,7% al de 2012.

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 presta RENFE Operadora y otros operadores ferroviarios. En los accidentes ocurridos en vía ancha en 2013 se incluye Ancho Métrico (FEVE). Por lo que las cifras correspondientes a 2013 no son comparables con las del año 2012.

RENFE Operadora ha transportado durante 2013 el 93% de los viajeros-kilómetro (22.563 millones de viajeros-km) transportados en la totalidad de la red; de ellos, el 99% (22.395 millones de viajeros-km) han sido transportados en vía ancha y el 1% restante (168 millones de viajeros-km), en vía estrecha.

Las estadísticas de accidentes son muy diferentes en ambos tipos de servicio. Durante 2013, se ha registrado un ascenso, tanto en el número total de accidentes 60%, como en el número total de víctimas 308 frente a las 27 del pasado año.

En los servicios de vía ancha se ha experimentado un ascenso del 200% en el número de accidentes respecto del año anterior, mientras que en los servicios de vía estrecha se ha producido un descenso del 54,5% (en vía ancha se incluye Ancho Métrico (FEVE) en 2013).

El número de víctimas en vía ancha han ascendido a 303 frente a 10 del año pasado, mientras que en vía estrecha han descendido a 5 frente a las 17 del año anterior. En la tabla 1.6.4 se recogen los datos correspondientes a los accidentes en el transporte ferroviario, distinguiendo entre los ocurridos en vía ancha y los ocurridos en vía estrecha (vía ancha incluye Ancho Métrico (FEVE) en 2013).

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 (incluye Ancho Métrico (FEVE) en 2013), las causas de los accidentes en el año 2013 se han debido fundamentalmente a la imprudencia de extraños o viajeros y, en menor medida, a otras causas, 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.

El aumento en el número de víctimas de accidentes de circulación en el transporte ferroviario ha sido debido, principalmente, al accidente ferroviario ocurrido el 24 de julio de 2013, cuando un tren Alvia procedente de Madrid, y que realizaba el recorrido entre esta capital y Ferrol, descarriló en el kilómetro 84,3 de la línea de alta velocidad Orense-Santiago.

Este trágico accidente ferroviario, ocasionó ochenta muertos y 152 heridos de diferente consideración.

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 Plan 2010-2018, que se centra en reforzar la prevención y afianzar el sistema de salvamento existente, persigue los siguientes objetivos:

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

El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, aprobó el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), es un órgano colegiado adscrito al Ministerio de Fomento, encargado de realizar la investigación de los accidentes e incidentes marítimos producidos en o por buques civiles españoles, o en o por buques civiles extranjeros cuando se produzcan dentro de las aguas interiores o en el mar territorial español, así como de los que ocurran fuera del mar territorial español cuando España tenga intereses de consideración.

La investigación tiene un carácter exclusivamente técnico, su fin último es establecer las causas técnicas que lo produjeron y formular recomendaciones que permitan la prevención de futuros accidentes e incidentes, no estando dirigida en ningún momento a determinar ni establecer culpa o responsabilidad de tipo alguno.

Los resultados de la investigación se plasman en un informe que contempla la información actual en relación con el accidente o incidente, un análisis de la misma, unas conclusiones y unas recomendaciones en materia de seguridad. Estas recomendaciones constituyen el medio que se considera más adecuado para proponer medidas que permitan aumentar la seguridad marítima.

La CIAIM cuenta con personal y medios propios adecuados para el desarrollo de su actividad, así como con la colaboración puntual de organismos y asesores técnicos especialistas.

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

Las cifras referentes a la seguridad del transporte marítimo, incluyen la totalidad de la navegación comercial de carga y pasaje, así como una parte de la navegación de pesca y recreo. El derecho marítimo clasifica los siniestros de los buques, en hundimientos, averías y accidentes. Se definen además, los diferentes conceptos relativos a las contaminaciones. Las estadísticas sobre accidentes, afectados y rescatados se recogen en la tabla 1.6.7. El número total de siniestros ha aumentado un 18,4 %, registrándose un ascenso del 24% en el número total de afectados y del 22,1% en relación a los rescatados en accidentes marítimos.

Los accidentes que más aumentaron fueron los ocurridos en buques mercantes que lo hicieron en un 94% respecto a 2012. También ascendieron significativamente los accidentes en buques pesqueros, que ascendieron el 88% y, en menor medida, los registrados en embarcaciones de recreo y otros.

Los datos de accidentes ocurridos en buques españoles y extranjeros en zonas SAR de responsabilidad española, así como los accidentes de buques españoles en otras zonas SAR, de todo tipo y tonelaje, con víctimas y sin ellas, se recogen en la tabla 1.6.8. A lo largo de 2013 se registraron 3 accidentes con seis víctimas, aumentando el número de accidentes y permaneciendo constante el número de victimas respecto del año 2012. Estos accidentes ocurrieron en embarcaciones de recreo.

Con respecto a los accidentes sin víctimas, se observa un ascenso tanto en el número de accidentes como en el número de personas rescatadas, respecto del año anterior. Así, en 2013 se han producido un total de 1.758 accidentes, rescatándose tres persona que navegaban en embarcaciones de recreo.

La tabla 1.6.9 recoge la estadística relativa al número de buques que sufrieron accidentes con víctimas y sin ellas en los años 2010 a 2013. En 2013 se han registrado un total de 23 accidentes con víctimas, cifra superior a la del año pasado, con 11 accidentes. El número de víctimas también ha aumentado pasando de 19 en 2012 a 30 en 2013. La mayor parte de los accidentes con víctimas han ocurrido en buques mercantes, con 9 accidentes y 14 víctimas.

En cuanto al número de accidentes sin víctimas, en 2013 se registra un ascenso en el número de accidentes y un descenso en el número de personas rescatadas.

Es importante destacar que las estadísticas que se reproducen no recogen la totalidad de los accidentes en buques de pesca, ni en embarcaciones de recreo. Estas últimas sufren en general, un número de siniestros muy superior al que registra la flota mercante. Este hecho hace que la comparación con los otros modos, especialmente el aéreo, ofrezca ciertas dificultades.

1.6.4. La seguridad en el transporte aéreo

Para la evaluación de la seguridad en el transporte aéreo se tienen en cuenta la totalidad de los movimientos de aeronaves, tanto de aviación comercial como de aviación general. De ahí la dificultad en las comparaciones de accidentalidad con otros modos, que sólo contabilizan los accidentes si hay víctimas. Cuando se habla de aviación comercial, se hace referencia a las actividades propias del transporte de pasajeros y mercancías; este tipo de transporte se realiza bajo estrictos controles de seguridad en todas sus fases, que responden a una normativa de carácter internacional. La aviación general, en particular la de turismo y deportiva, registra un número de accidentes superior al de la aviación comercial.

El desarrollo tecnológico en el sector aeronáutico y la progresiva liberalización del transporte aéreo están contribuyendo a un aumento importante de la circulación aérea. Como se observa en la tabla 1.6.10, los picos más altos en el número de accidentes se producen en los años 2011 y 2013. En 2013 se registraron 13 accidentes, 4 más que en 2012; y 26 víctimas, 10 más que el año precedente.

Las tablas 1.6.11 a 1.6.14 resumen las estadísticas de estos accidentes atendiendo a los criterios de OACI, diferenciando las aeronaves por su peso máximo al despegue (MTOW) y los tipos de explotación: comercial, otros explotadores, privadas y deportivas.

La Ley 21/2003, de 7 de Julio, de Seguridad Aérea (publicada en el B.O.E. del 8 de Julio de 2003) regula en su Título II la investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil.

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	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
En carretera						
Número de accidentes	**40.789**	**39.174**	**35.878**	**35.425**	**37.297**	**5,3%**
Mortales	1.696	1.547	1.343	1.177	1.000	–15,0%
Con heridos	39.093	37.627	34.535	34.248	36.297	6,0%
Número de víctimas	**65.058**	**61.817**	**56.120**	**55.422**	**57.732**	**4,2%**
Muertos (1)	2.130	1.928	1.603	1.442	1.230	–14,7%
Peatones	*201*	*193*	*158*	*144*	*154*	*6,9%*
Conductores	*1.433*	*1.278*	*1.099*	*977*	*805*	*–17,6%*
Pasajeros	*496*	*457*	*346*	*321*	*271*	*–15,6%*
Heridos	62.928	59.889	54.517	53.980	56.502	4,7%
Peatones	*1.046*	*1.025*	*849*	*810*	*791*	*–2,3%*
Conductores	*39.411*	*37.621*	*34.793*	*34.208*	*36.365*	*6,3%*
Pasajeros	*22.471*	*21.243*	*18.875*	*18.962*	*19.346*	*2,0%*
En zona urbana						
Número de accidentes	**47.462**	**46.329**	**47.149**	**47.690**	**52.222**	**9,5%**
Mortales	421	406	340	346	348	0,6%
Con heridos	47.041	45.923	46.809	47.344	51.874	9,6%
Número de víctimas	**62.622**	**61.006**	**61.567**	**62.371**	**68.668**	**10,1%**
Muertos (1)	584	550	457	461	450	–2,4%
Peatones	*269*	*278*	*222*	*232*	*224*	*–3,4%*
Conductores	*259*	*233*	*193*	*185*	*209*	*13,0%*
Pasajeros	*56*	*39*	*42*	*44*	*17*	*–61,4%*
Heridos	62.038	60.456	61.110	61.910	68.218	10,2%
Peatones	*9.371*	*9.427*	*10.016*	*9.965*	*11.175*	*12,1%*
Conductores	*38.582*	*37.505*	*37.617*	*38.231*	*41.565*	*8,7%*
Pasajeros	*14.085*	*13.524*	*13.477*	*13.714*	*15.478*	*12,9%*
Totales						
Número de accidentes	**88.251**	**85.503**	**83.027**	**83.115**	**89.519**	**7,7%**
Número de víctimas	**127.680**	**122.823**	**117.687**	**117.793**	**126.400**	**7,3%**

(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 2013) (1)

Tipo de accidente	Total general					En vía interurbana					En vía 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	49.280	478	621	4.284	71.501	18.175	413	530	2.310	29.371	31.105	65	91	1.974	42.130
Colisión vehículo–obstáculo en calzada	2.515	38	47	291	2.867	680	21	25	105	806	1.835	17	22	186	2.061
Atropello de personas	11.026	277	349	1.893	10.207	757	116	135	223	510	10.269	161	214	1.670	9.697
Atropello de animales	577	5	6	37	723	535	5	6	32	681	42	0	0	5	42
Vuelco en calzada	3.334	24	30	434	3.317	1.502	20	26	245	1.477	1.832	4	4	189	1.840
Salida de calzada (izquierda)	5.261	177	204	805	6.113	4.722	159	184	708	5.551	539	18	20	97	562
Salida de calzada (derecha)	11.127	247	304	1.365	13.163	9.119	204	257	1.187	10.957	2.008	43	47	178	2.206
Otro tipo de accidente	6.399	102	119	977	6.743	1.807	62	67	372	1.967	4.592	40	52	605	4.776
Total	**89.519**	**1.348**	**1.680**	**10.086**	**114.634**	**37.297**	**1.000**	**1.230**	**5.182**	**51.320**	**52.222**	**348**	**450**	**4.904**	**63.314**

(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	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Víctimas por 1.000 accidentes con víctimas						
En carretera	1.595	1.578	1.564	1.564	1.548	–1,1%
En zona urbana	1.319	1.317	1.306	1.308	1.315	0,5%
Valor medio total	**1.447**	**1.436**	**1.417**	**1.417**	**1.412**	**–0,4%**
Muertos por 1.000 accidentes con víctimas						
En carretera	52	49	45	41	33	–19,0%
En zona urbana	12	12	10	10	9	–10,9%
Valor medio total	**31**	**29**	**25**	**23**	**19**	**–17,0%**
Muertos por 1.000 víctimas						
En carretera	33	31	29	26	21	–18,1%
En zona urbana	9	9	7	7	7	–11,3%
Valor medio total	**21**	**20**	**18**	**16**	**13**	**–17,7%**

(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	2009	2010	2011	2012	2013 (1)
A. Vía Ancha					
Número de accidentes	19	17	15	18	54
Número de víctimas	10	15	7	10	303
Muertos	*5*	*8*	*4*	*4*	*105*
Heridos	*5*	*7*	*3*	*6*	*198*
Imputables a RENFE Operadora					
Número de accidentes	8	6	11	10	
Número de víctimas	0	2	0	1	
Muertos	*0*	*2*	*0*	*0*	
Heridos	*0*	*0*	*0*	*1*	
No imputables a RENFE Operadora					
Número de accidentes	11	9	4	8	
Número de víctimas	10	13	7	9	
Muertos	*5*	*6*	*4*	*4*	
Heridos	*5*	*7*	*3*	*5*	
B. Vía Estrecha (1) (2)					
Número de accidentes	23	27	17	22	10
Número de víctimas	22	47	11	17	5
Muertos	*11*	*16*	*4*	*9*	*4*
Heridos	*11*	*31*	*7*	*8*	*2*
C. Total (A + B)					
Número de accidentes	**42**	**44**	**32**	**40**	**64**
Número de víctimas	**32**	**62**	**18**	**27**	**308**
Muertos	*16*	*24*	*8*	*13*	*109*
Heridos	*16*	*38*	*10*	*14*	*200*

(1) En 2013 en Vía Ancha se incluye FEVE (Ancho Métrico). Cifras no comparables con año 2012.
(2) Un accidente de la C.A. Cataluña (FGC) con 1 muerto corresponde a la línea de Vía Ancha Lleida-La Pobla de Segur.
Nota: La asignación o imputación de los accidentes no corresponde a ADIF.
Fuente: Adif y otros, Red Ancho Métrico (Datos facilitados por ADIF), 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	2009	2010	2011	2012	2013 (1)	13/12 (1)
Vía Ancha (total accidentes)	19	17	15	18	54	200,0%
Fallo humano	1	4	4	2	4	100,0%
Fallo del material (motor, móvil y fijo)	7	4	7	8	6	–25,0%
Imprudencia de extraños o de viajeros	10	7	4	6	34	466,7%
Atentados	0	0	0	1	0	—
Otras causas	1	2	0	1	10	—
Vía Estrecha (total accidentes) (1) (2)	23	27	17	22	10	–54,5%
Fallo humano	5	4	3	2	1	–50,0%
Fallo del material (motor, móvil y fijo)	2	0	5	2	0	–100,0%
Ajenas	15	20	9	16	9	–43,8%
Desconocidas	1	3	0	2	0	—
Total accidentes	**42**	**44**	**32**	**40**	**64**	**60,0%**

(1) En 2013 en Vía Ancha se incluye FEVE (Ancho Métrico). Cifras no comparables con año 2012.
(2) Un accidente de la C.A. Cataluña (FGC) con 1 muerto corresponde a la línea de Vía Ancha Lleida-La Pobla de Segur.
Nota: La asignación o imputación de los accidentes no corresponde a ADIF.
Fuente: Adif y otros, Red Ancho Métrico (Datos facilitados por ADIF), 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	2009	2010	2011	2012
Víctimas por 1.000 accidentes con víctimas				
Vía ancha	526	882	467	555
Vía estrecha	957	1.741	647	773
Valor medio total	**761**	**1.409**	**562**	**675**
Muertos por 1.000 accidentes con víctimas				
Vía ancha	263	471	267	222
Vía estrecha	478	593	235	409
Valor medio total	**381**	545	**250**	**325**
Muertos por 1.000 víctimas				
Vía ancha	500	533	571	400
Vía estrecha	500	340	364	529
Valor medio total	**500**	387	**444**	**481**

Fuente: ADIF y otros, FEVE (datos facilitados por ADIF), 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	2013	13/12
Total accidentes	**393**	**370**	**455**	**407**	**482**	**18,4%**
Buques pesqueros	66	50	66	41	77	87,8%
Buques mercantes	20	23	25	18	35	94,4%
Embarcaciones de recreo	282	271	334	318	329	3,5%
Otros	25	26	30	30	41	36,7%
Total afectados	**52**	**49**	**89**	**50**	**62**	**24,0%**
Muertos	17	12	22	10	27	170,0%
Desaparecidos	11	17	30	11	13	18,2%
Heridos	24	20	37	29	22	–24,1%
Total rescatados	**298**	**279**	**282**	**299**	**365**	**22,1%**
Heridos	24	20	37	29	22	–24,1%
Ilesos	274	259	245	270	343	27,0%

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	2010 (2)		2011 (2)		2012 (2)		2013 (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	**3**	**8**	**1**	**1**	**2**	**6**	**3**	**6**
Buques mercantes								
Buques pesqueros								
Embarcaciones de recreo	3	8	1	1	2	6	3	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	**1.670**	**5**	**1.879**	**1**	**1.708**	**1**	**1.758**	**3**
Buques mercantes	154	0	200	0	120	0	128	0
Buques pesqueros	254	0	261	0	254	0	286	0
Embarcaciones de recreo	1.169	5	1.331	1	1.254	1	1.249	3
Otros tipos	**93**	**0**	**87**	**0**	**80**	**0**	**95**	**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, 58 en 2012 y 63 en 2013.
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	2010 (1)		2011 (1)		2012 (1)		2013	
	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**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**
Buques mercantes			1	2				
Buques pesqueros								
Embarcaciones de recreo								
Otros								
Incendio	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**1**
Buques mercantes							1	1
Buques pesqueros								
Embarcaciones de recreo								
Otros								
Varada	**2**	**2**	**0**	**0**	**2**	**2**	**0**	**0**
Buques mercantes								
Buques pesqueros								
Embarcaciones de recreo	2	2			2	2		
Otros								
Vía de agua	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Buques mercantes								
Buques pesqueros								
Embarcaciones de recreo								
Otros								
Hundimiento	**4**	**7**	**2**	**8**	**2**	**2**	**1**	**2**
Buques mercantes			1	2	0	0	0	0
Buques pesqueros	1	3	1	6	1	1	0	0
Embarcaciones de recreo	2	2			1	1	1	2
Otros	1	2			0	0	0	0
Otros tipos	**12**	**22**	**21**	**53**	**7**	**15**	**21**	**27**
Buques mercantes	1	2	0	0	0	0	9	14
Buques pesqueros	3	5	3	22	3	0	4	4
Embarcaciones de recreo	7	12	16	28	3	13	6	6
Otros	1	3	2	3	1	2	2	3
Totales	**18**	**31**	**24**	**63**	**11**	**19**	**23**	**30**
Buques mercantes	*1*	*2*	*2*	*4*	*0*	*0*	*9*	*14*
Buques pesqueros	*4*	*8*	*4*	*28*	*4*	*1*	*5*	*5*
Embarcaciones de recreo	*11*	*16*	*16*	*28*	*6*	*16*	*7*	*9*
Otros	*2*	*5*	*2*	*3*	*1*	*2*	*2*	*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	**352**	**13**	**431**	**26**	**396**	**42**	**459**	**24**
Buques mercantes	22	0	23	1	18	1	26	0
Buques pesqueros	46	0	61	5	40	2	72	6
Embarcaciones de recreo	260	11	318	13	310	36	322	18
Otros	24	2	29	7	28	3	39	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) 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	2009	2010	2011	2012	2013
Número de accidentes	4	12	16	9	13
Número de víctimas	9	31	33	16	26
Muertos	6	27	32	16	24
Heridos	3	4	1	0	4

(1) Comprende la aviación comercial y no comercial, aeronaves nacionales y extranjeras.
(2) Las colisiones entre aeronaves se consideran como un solo accidente desde el año 2006.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. 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	2009		2010		2011		2012		2013	
	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.
Número de accidentes con víctimas mortales	0	0	2	1	0	0	NA	NA	NA	NA
Tipo de operación efectuada:										
Vuelo interior o internacional	0	0	0	1	0	0				
Vuelo de transporte regular o no regular	0	0	0	0	0	0				
Otros vuelos (indíquese tipo)	0	0	Ferry/Contra Incendios		0	0				
Miembros de la tripulación										
Total a bordo	0	0	6	2	0	0				
Cantidad de muertos	0	0	5	2	0	0				
Cantidad de personas con lesiones graves	0	0	1	0	0	0				
Pasajeros										
Total a bordo	0	0	0	9	0	0				
Cantidad de muertos	0	0	0	9	0	0				
Cantidad de personas con lesiones graves	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				
Cantidad de personas con lesiones graves	0	0	0	0	0	0				

(1) MTOW: Máximo peso al despegar.
NA: No hubo accidentes con víctimas mortales.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. 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	2009				2010				2011				2012				2013			
	De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg	
	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.
Número de accidentes con víctimas mortales	NA	NA	NAC.	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	1	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Número de muertos													2							
Pasajeros													0							
Miembros de la tripulación													2							
Que no estaban a bordo													0							
Número de personas con lesiones graves													0							
Pasajeros													0							
Miembros de la tripulación													0							
Que no estaban a bordo													0							
Número de personas a bordo													2							
Pasajeros													0							
Miembros de la tripulación													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	2009				2010				2011				2012				2013			
	De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg	
	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.
Número de accidentes con víctimas mortales	NA	NA	3	NA	2	NA		1	5	0	3	0	1	NA	2	NA	NA	NA	2	NA
Número de muertos			4		1			2	13	0	6	0	1		4				5	
Pasajeros			0		0			1	6	0	1	0	0		1				2	
Miembros de la tripulación			4		1			1	7	0	5	0	1		3				3	
Que no estaban a bordo			0		0			0	0	0	0	0	0		0				0	
Número de personas con lesiones graves			3		1			1	1	0	0	0	0		0				0	
Pasajeros			0		0			1	1	0	0	0	0		0				0	
Miembros de la tripulación			3		1			0	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			7		2			3	14	0	6	0	0		4				0	
Pasajeros			0		0			2	7	0	1	0	0		1				0	
Miembros de la tripulación			7		2			1	7	0	5	0	1		3				0	

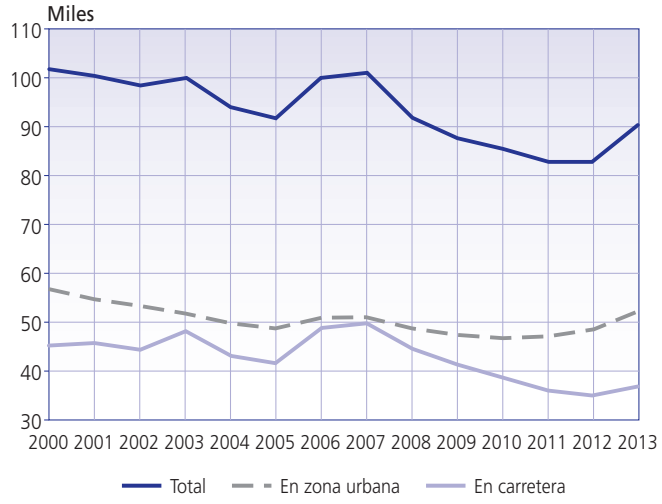
(1) MTOW: Máximo peso al despegar.
(2) Las colisiones entre aeronaves se consideran como un solo accidente desde el año 2006.
NA: No hubo accidentes con víctimas mortales.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.6.14. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves privadas y deportivas cuyo MTOW sea inferior a 5.701 kg (en todo tipo de vuelo) (1) (2)

Concepto	2009		2010		2011		2012		2013	
	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.
Número de accidentes con víctimas mortales	1	0	6	NA	2	6	5	NA	11	NA
Número de muertos	2	0	8		2	11	9		19	
Pasajeros	1	0	2		0	4	4		8	
Miembros de la tripulación	1	0	6		2	7	5		11	
Que no estaban a bordo	0	0	0		0	0	0		0	
Número de personas con lesiones graves	0	0	1		0	0	0		2	
Pasajeros	0	0	1		0	0	0		1	
Miembros de la tripulación	0	0	0		0	0	0		1	
Que no estaban a bordo	0	0	0		0	0	0		0	
Número de personas a bordo	2	0	10		2	11	9		21	
Pasajeros	1	0	3		0	4	4		9	
Miembros de la tripulación	1	0	7		2	7	5		12	

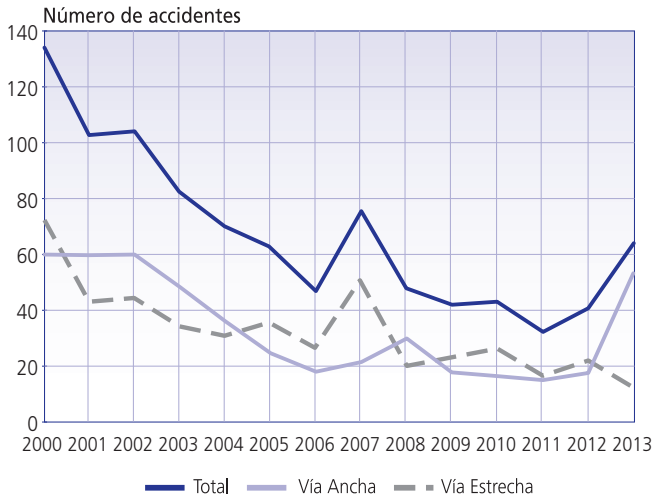
(1) MTOW: Máximo peso al despegar.
(2) Las colisiones entre aeronaves se consideran como un sólo accidente desde el año 2006.
NA: No hubo accidentes con víctimas mortales.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.6.1. Transporte por carretera. Accidentes con víctimas



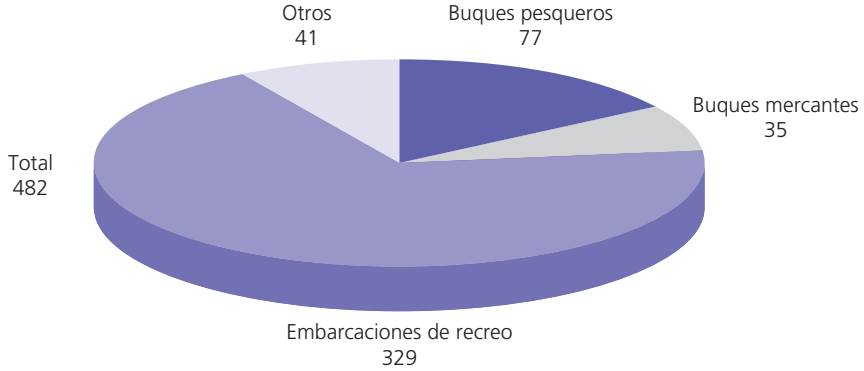
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Gráfico 1.6.2. Transporte por ferrocarril. Accidentes de circulación (*)



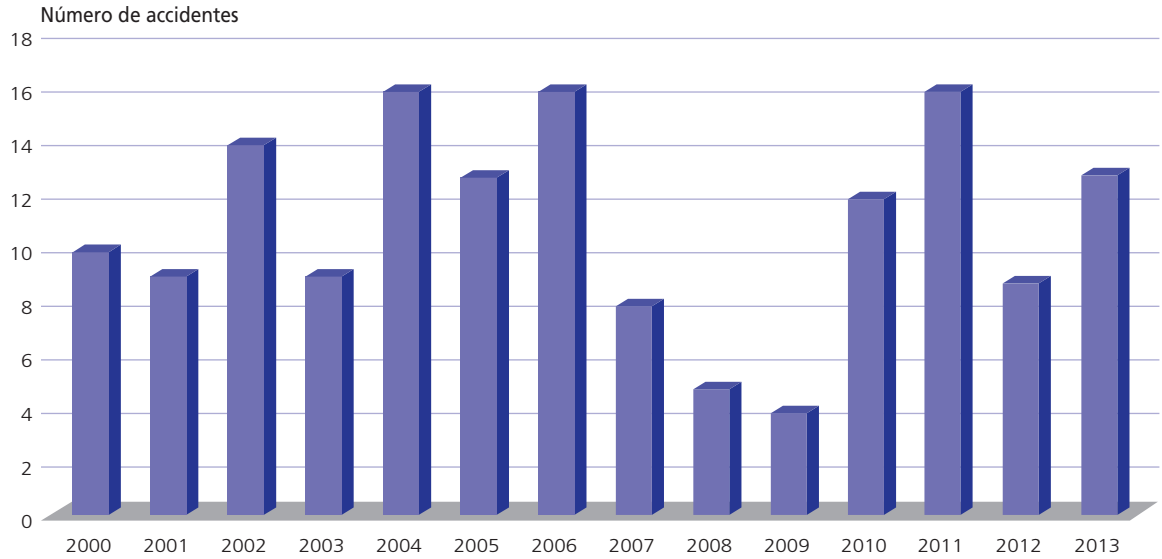
(*) En 2013 Vía Ancha incluye Ancho Métrico (FEVE). Datos no comparables con 2012.
Fuente: ADIF y otros, FEVE (datos facilitados por ADIF en 2012), C.A. de Cataluña, C.A. del País Vasco, C.A. de Valencia y C.A. de las Illes Balears.

Gráfico 1.6.3. Número de accidentes marítimos (año 2013)



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 2013. 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 2013, 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**

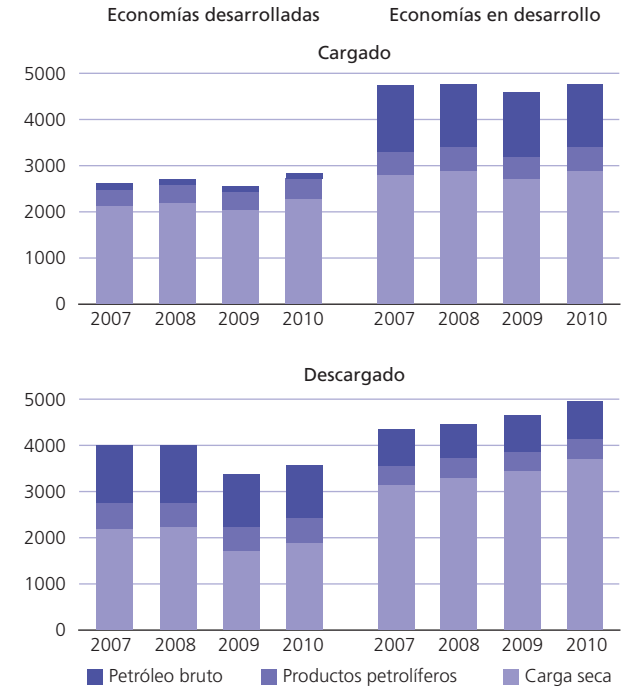
Tras la crisis económica y el desplome del comercio mundial en 2009, en 2010 la mayor parte de las regiones del mundo han emprendido la senda de la recuperación. En conjunto, el transporte global de mercancías marítimo y aéreo ha resaltado con fuerza y ha alcanzado un nuevo máximo. En cambio, el transporte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

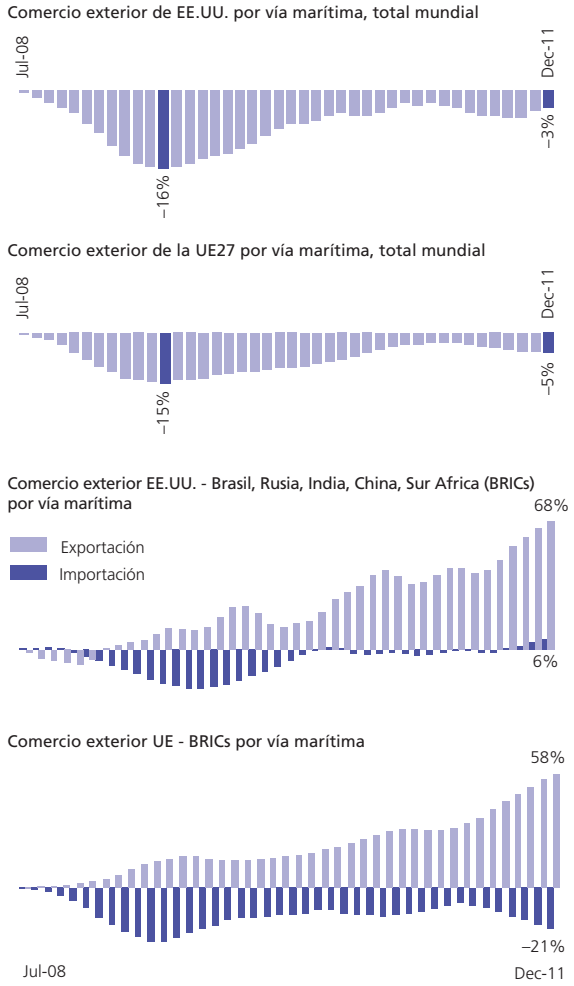
Después de dos años seguidos de crecimiento negativo, el **transporte aéreo de mercancías** se ha recuperado en 2010, y ha aumentado más de un 20% con respecto al año anterior, alcanzando un nuevo récord de 172.000 millones de toneladas-kilometro, cifra un 8% superior a la máxima anterior a la crisis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

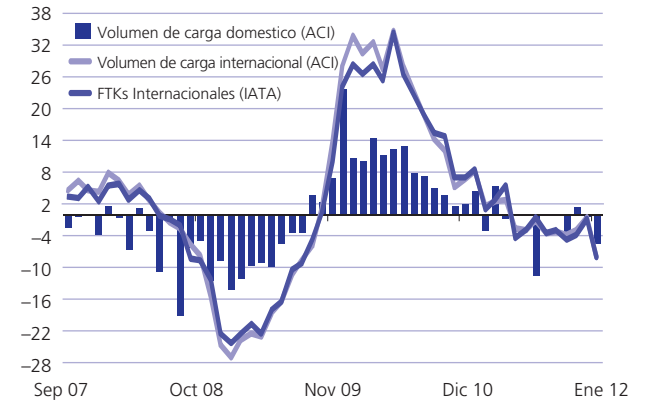
Fuente: IATA WATS 55 ed.

- **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.

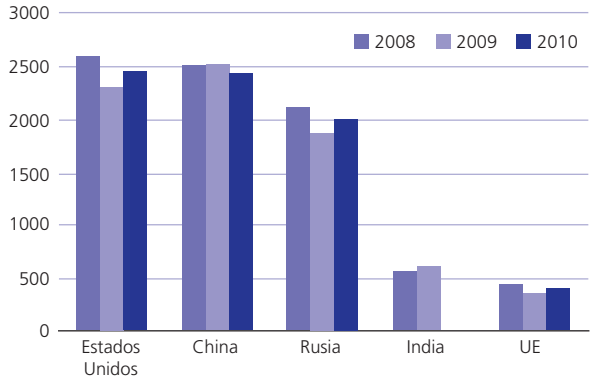
Figura 4. Evolución del tráfico aéreo Internacional y doméstico de mercancías (%variación interanual, en toneladas y tonelada kilómetro de carga) (FTK)



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).

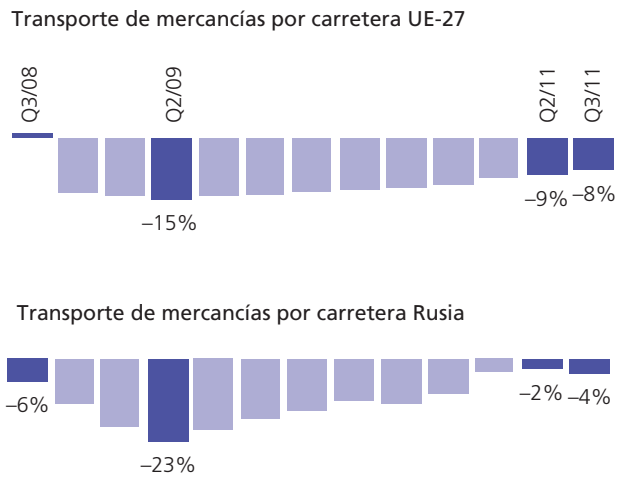
Lenta recuperación del tráfico de mercancías por carretera

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.

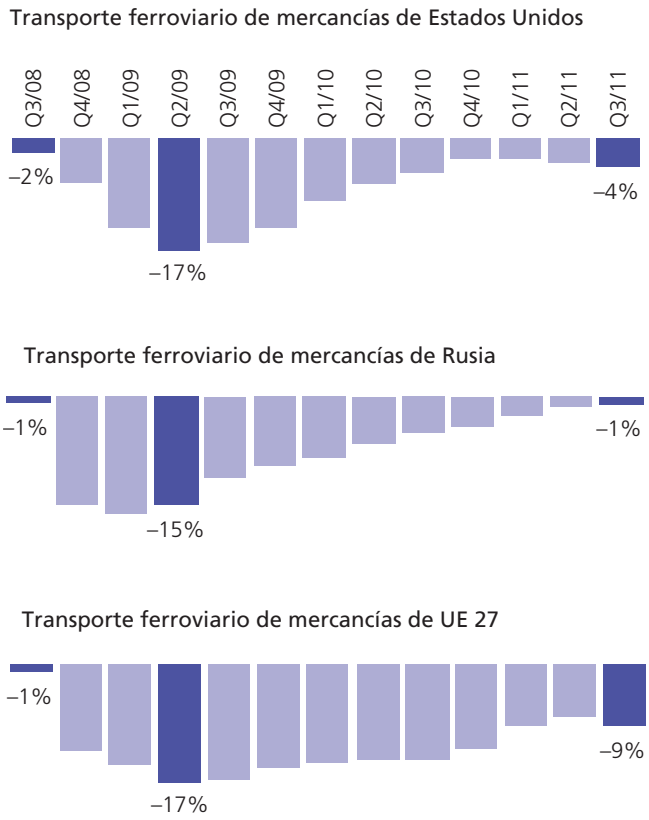
La recuperación del tráfico de mercancías por carretera ha sido más potente en Rusia. Tras la caída de las toneladas-kilómetro transportadas por carretera hasta un 23% por debajo de los niveles anteriores a la crisis, durante el primer semestre de 2011 el volumen se había recuperado prácticamente hasta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

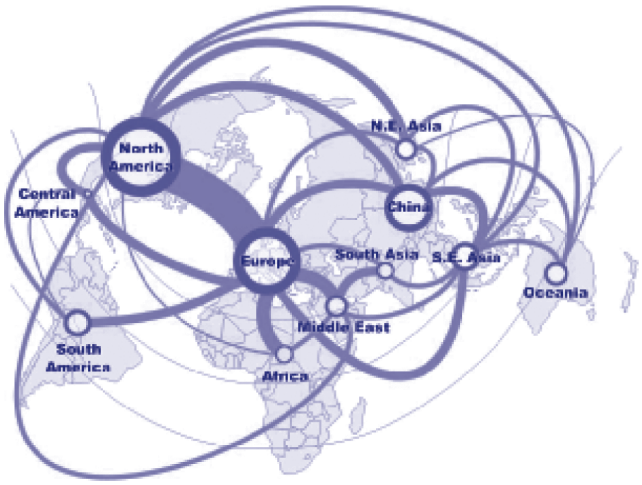
A pesar de la crisis de las cenizas volcánicas, el transporte aéreo de pasajeros en los países europeos ha crecido un 9%. En cambio, Norteamérica, y en **especial** los Estados Unidos, han tenido un año flojo, con un crecimiento próximo a cero en 2010 (WATS 55ed y OACI 2011).

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).

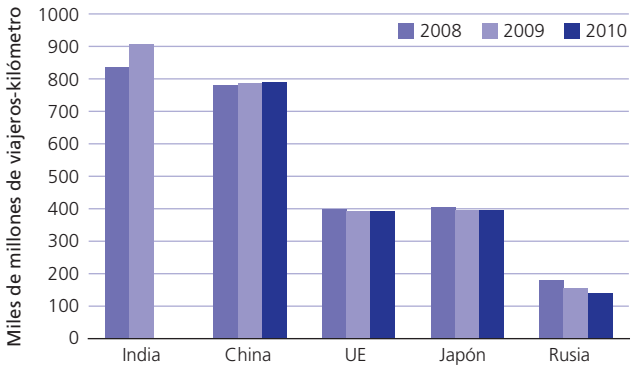
África es la única región que arroja una reducción del volumen de tráfico aéreo de pasajeros (–6%), debido principalmente a la «primavera árabe» vivida en 2011 por los países del norte de África.

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).

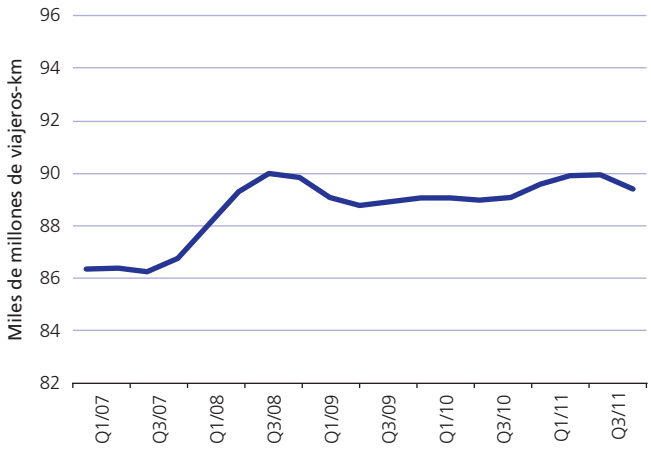
El transporte ferroviario de viajeros en el Reino Unido ha registrado un crecimiento continuo, y en el tercer trimestre de 2011 los volúmenes han alcanzado un nivel superior en un 15% a su máxima anterior a la crisis. Por el contrario, el tráfico de viajeros se ha seguido deteriorando en Italia, pues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

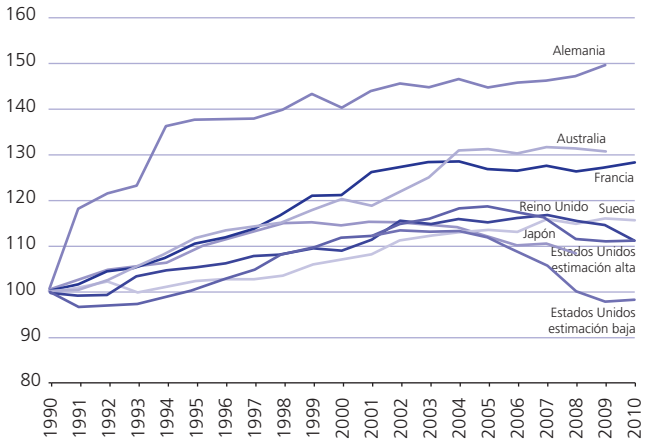
En muchos países los datos sobre los **viajeros-kilómetro recorridos en coche privado** son menos detallados y están menos actualizados. Dentro de la UE, se observa una disminución media del 1,5% en los 13 países que disponen de datos sobre 2010. Los países individuales presentan tendencias divergentes: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

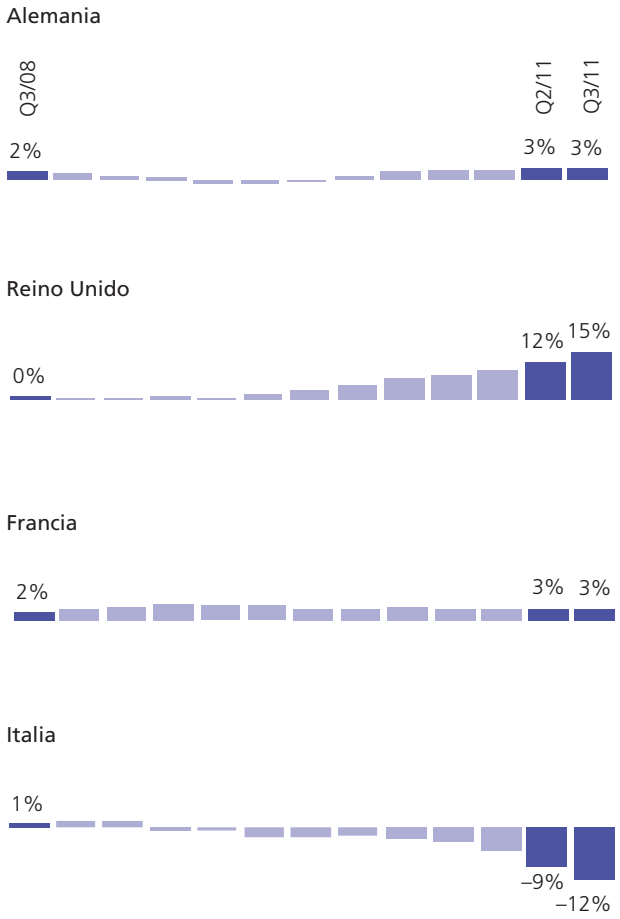


Nota: En 2009 a se ha revisado la estimación de la ocupación de los vehículos en Estados Unidos realizada por la Federal Highway Administration a la luz de los resultados de la Encuesta Nacional sobre Desplazamientos de los Hogares (NHTS) de 2009, que indican una disminución del índice de ocupación en 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	103,1[c]	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	339,5[c]	439,7	474,9	499,0	5,1
Armenia (ARM)	n.a.	n.a.	0,4	0,7[e]	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	6,3[e]	5,3	13,1	32,0	51,0	36,2	35,0	–3,2	6,7	5,4	7,3	7,1	8,2[e]	15,9	0,3	1,0	1,6	n.a.	n.a.	–	27,9	46,9	67,6	49,2[e]	49,5[e]	0,5
Bielorrusia (BLR)	50,1	75,4	31,4	42,3[e]	42,6[e]	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	0,9[e]	–11,6	0,8	3,1	n.a.	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	3,1[c]	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	9,4[c]	23,1	24,7	7,1
Canadá (CAN)	n.a.	n.a.	241	188,6	153,3[e]	–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	2.451,2[e]	–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	n.a.	n.a.	–
Grecia (GRC)	0,7	0,6	0,4	0,5	n.a.	–	7,0	12,5	14,3[e]	16,9	20,1	18,9	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7,6	13,1	14,7	17,5[e]	20,1[e]	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	0,9[c]	1,8	2,4	30,7	1,0	5,3	4,0	5,3	5,6	6,9	28,4	39,3	25,2[c]	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.	n.a.	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–
Italia (ITA)	18,1	21,2	25,8	16,2[e]	14,4[e]	–11,3	n.a.	177,9	158,6	156,3	160,2[e]	2,5	0,4	0,1	0,2	0,1	0,1[e]	100,0	9,1	11,5	10,3	10,5	11,1	6,2	27,5[2]	210,7	194,9	183,1[e]	185,9[e]	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	9,5[e]	1,9	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	n.a.	13,7[2]	10,8[2]	n.a.	n.a.	
Letonia (LVA)	15,5	18,5	13,3	18,7	17,2	–8,3	2,8[e]	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.	n.a.	0,3	0,3	15,5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	n.a.	0,3	0,3	15,5
Lituania (LTU)	13,6	19,3	8,9	11,9	13,4	13,0	3,4[e]	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	0,4[e]	0,4	0,6	0,6	–1,5	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	28,7	–	–	–	–	–	–	1,2	1,4[e]	1,5	1,1	0,9	–12,2
Malta (MLT)	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
México (MEX)	22,6	36,4	48,3	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.	n.a.	0,2	0,2	–6,7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	n.a.	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	36,8[e]	9,5	30,7	35,7	41,3	35,7[e]	40,3[e]	13,0	4,1	4,9	5,9	5,6	n.a.	–	50,9	66,5	83,2[e]	79,2[e]	82,2[e]	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	150,6[c]	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	155,1[e]	5,2	0,4[e]	0,2	0,2	n.a.	n.a.	–	2,7	10,2	11,4	10,2[e]	10,2[e]	–0,2	112,7[e]	159,3	183,4	176,7[e]	183,8[e]	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	11,8[c]	14,3	21,7	1,8	5,1	1,4	1,2	1,0	–19,9	56,4	93,4	36,3	58,4[c]	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	16,8[e]	0,5	0,1	0,2	0,1[e]	0,1[e]	n.a.	–	1,2	1,2	0,2	0,2	0,2	–6,4	13,2	21,9	25,0[e]	27,6[e]	28,1[e]	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	196,2[e]	218,1[e]	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	n.a.	n.a.	–
Unión Europea (UE) (26)	515,0	538,6	401,3	357,0	391,7	9,7	396,2[a]	983,5	1.332,0	1.587,2	1.650,9	4,0	111,2	117,5	134,7	127,0a	144,2[a]	–	80,3[a]	103,9[a]	123,3	113,0[a]	109,1[a]	–	1.102,7[a]	1.743,5[a]	1.991,4	2.184,2[a]	2.295,9[a]	–
OCDE	–	2.122,9[a]	2.978,4	2.033,1[a]	3.080,9[a]	–	–	2.716,9[a]	3.972,0	4.277,0[a]	–	–	335,5[a]	540,4[a]	594,4	487,6[a]	–	–	–	1.016,6[a]	1.101,4	1.111,6[a]	–	–	–	6.396,8[a]	8.646,3	–	–	–
TOTAL FIT	–	6.691,1[a]	6.307,0	8.228,6[a]	–	–	–	3.620,2[a]	5.285,4[a]	9.294,7[a]	–	–	–	1.121,5[a]	1.341,6[a]	2.361,8[a]	–	–	–	2.382,4[a]	2.021,4	2.515,8[a]	–	–	–	13.815,2[a]	14.955,4[a]	22.129,9[a]	–	–

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

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

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	n.a.	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	n.a.	n.a.	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	n.a.	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)	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	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.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–
Noruega (NOR)	10,3	13,4	26,6	22,5	19,1	–15,0	0,07	0,15	0,22	0,10	0,15	47,0	n.a.	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	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–
Países Bajos (NLD)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,04	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	n.a.	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)	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	n.a.	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	n.a.	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(2)	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	n.a.	–
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	n.a.	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	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	8,3	4,5	5,7	n.a.	–	2,1(1)	10,3	5,0	6,4	n.a.	–
Grecia (GRC)	1,5	2,0	1,6	1,4	1,3	–5,4	n.a.	19,1	n.a.	n.a.	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.	n.a.	–
Hungría (HUN)	15,2	11,4	9,7	8,1	7,7	–4,7	7,3	47	n.a.	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.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,8(1)	1,2(1)	1,4(1)	1,7(1)	1,7(1)	–0,3
Islandia (ISL)	–	–	–	–	–	–	n.a.	2,7	n.a.	5,0	n.a.	–	n.a.	0,3	0,5	0,6	n.a.	–	n.a.	3,0	4,3	5,6	n.a.	–	n.a.	3,0	4,3	5,6	n.a.	–
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	n.a.	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.	n.a.	–
Korea (KOR)	n.a.	n.a.	47,6	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	869,7	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	47,6(1)	n.a.	n.a.	–
Letonia (LVA)	3,8	5,4	0,7	0,8	0,7	–0,9	n.a.	n.a.	n.a.	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.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–
Lituania (LTU)	2,1	3,6	0,6	0,4	0,4	4,5	n.a.	n.a.	n.a.	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.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	0,2(1)	0,2(1)	0,3(1)	0,3(1)	0,3(1)	4,2
Malta (MLT)	–	–	–	–	–	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–
México (MEX)	4,5	5,3	0,1	0,4	0,8	87,8	n.a.	n.a.	n.a.	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.	n.a.	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.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	0,1	0,2	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	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–
Países Bajos (NLD)	8,0	11,1	15,4	15,4e	15,4e	0,0	66,3	137,3	n.a.	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.	n.a.	–
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.	n.a.	–
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.	n.a.	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	n.a.	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	n.a.	–
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	n.a.	–
Turquía (TUR)	5,6	6,4	5,8	5,4	5,5	2,2	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	–	41,3	135,0	185,7	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.	n.a.	n.a.	n.a.	–	n.a.	90,3	28,9	n.a.	n.a.	–	n.a.	90,3(1)	28,9(1)	n.a.(1)	n.a.	–	n.a.	166,4(2)	80,7(2)	n.a.	n.a.	–
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	4.624,2a	–	–	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

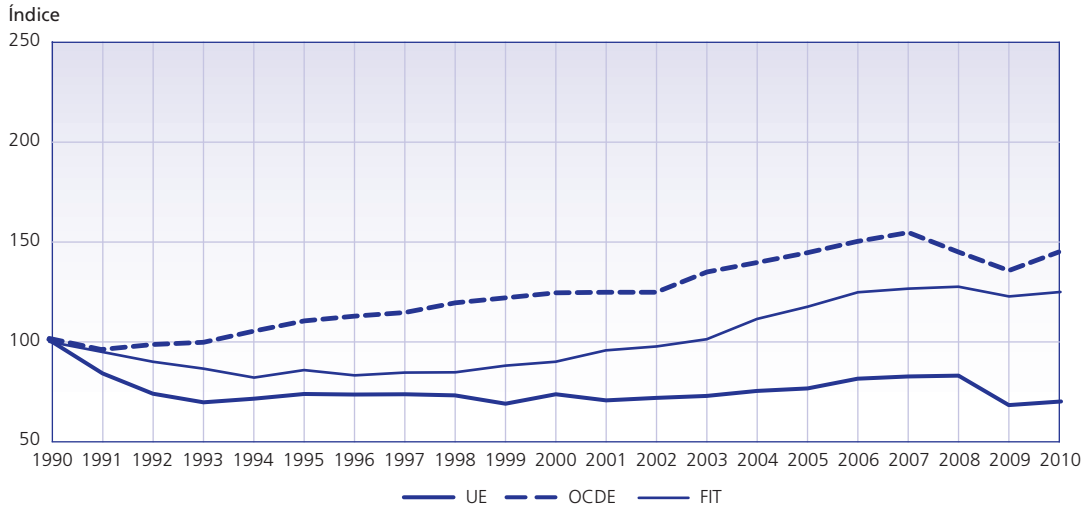
a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. e: Dato estimado. c: Cambio de serie. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. —: Dato no aplicable. n.a.: Dato no disponible. UE 26: no incluye Chipre, que no es un país miembro del FIT.
Nota: Viajeros transportados por las compañías 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	2.32,0 [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
Liechtensteín (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]**	**–**	**–**

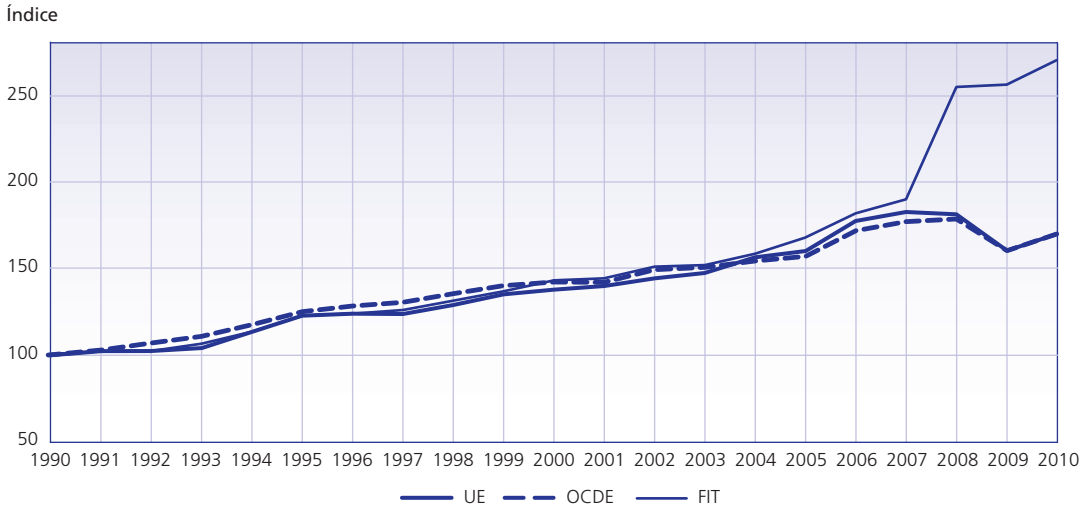
a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. e: Dato estimado. c: Cambio de serie. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. –: Dato no aplicable.
n.a.: Dato no disponible. UE 26: no incluye Chipre, que no es un país miembro del FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2012. Trends in the Transport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

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



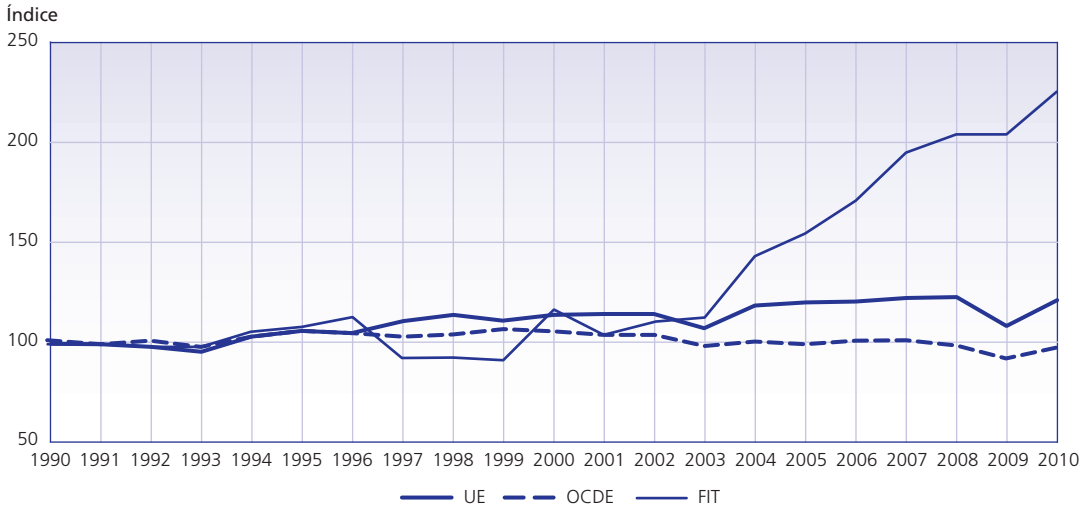
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre China, para crecimiento en los países del FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

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



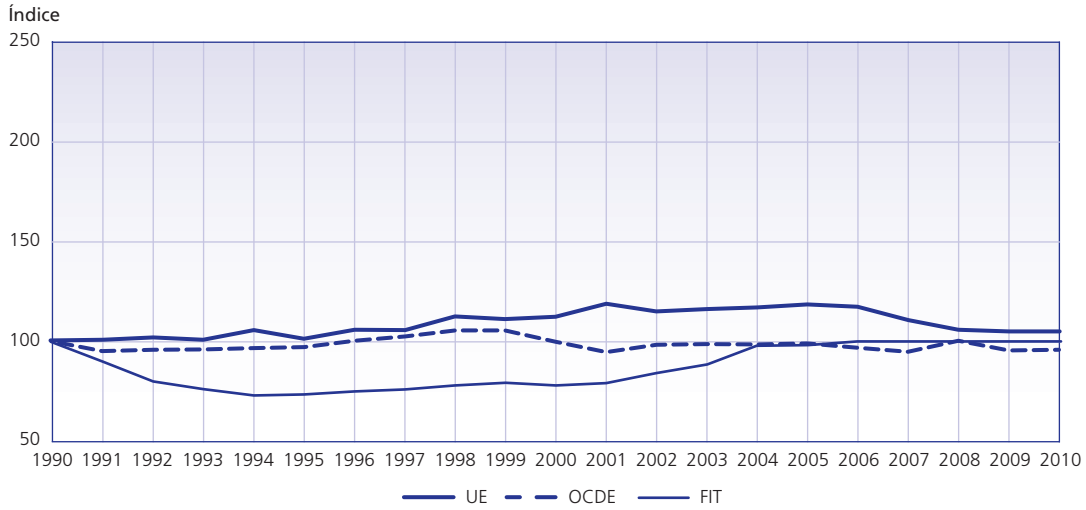
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre China, para crecimiento en los países del FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

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



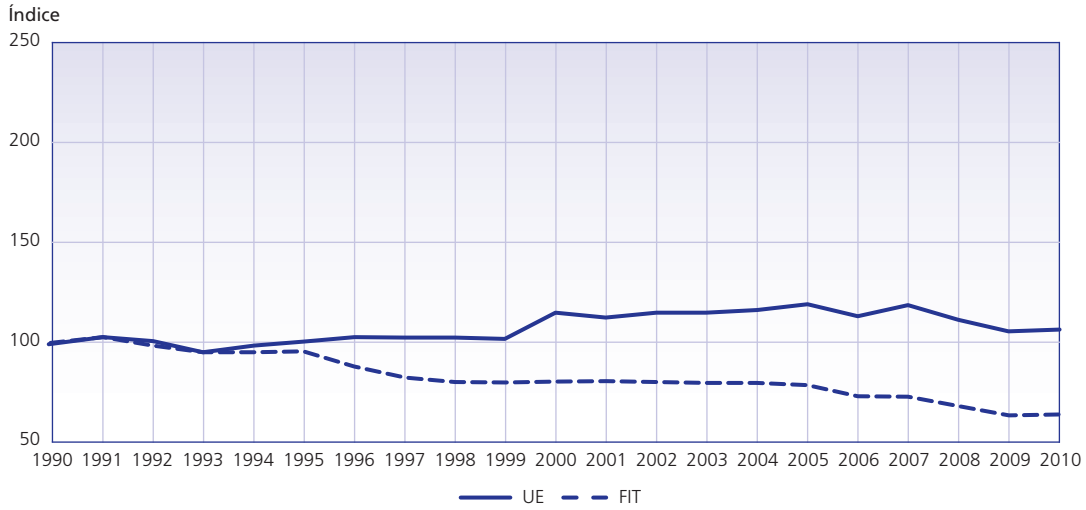
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre China, para crecimiento en los países del FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

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



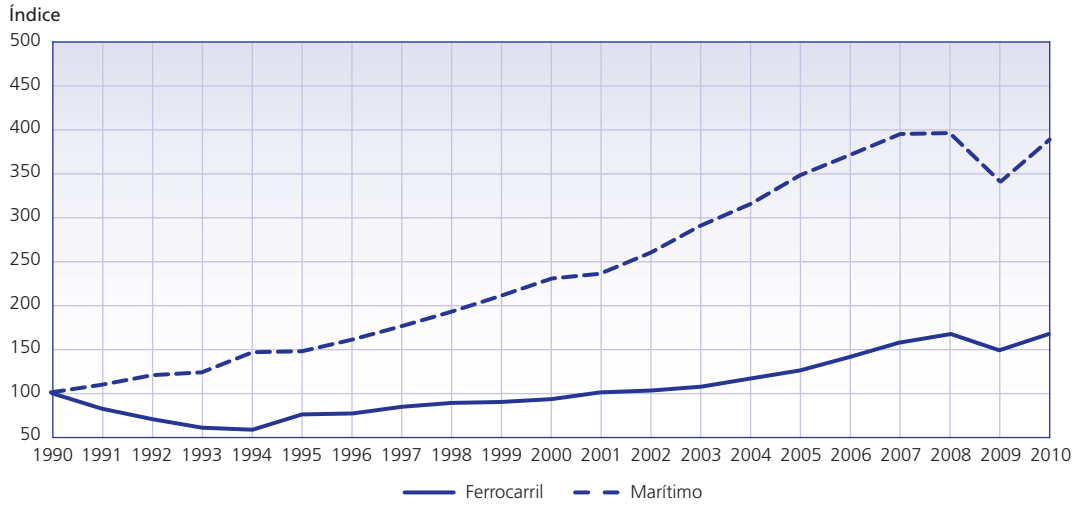
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

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



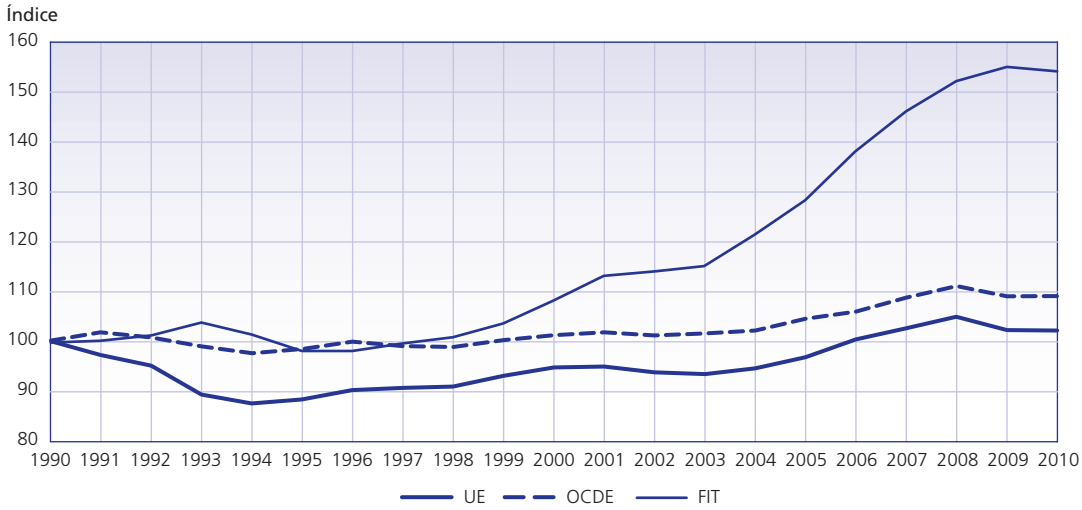
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

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



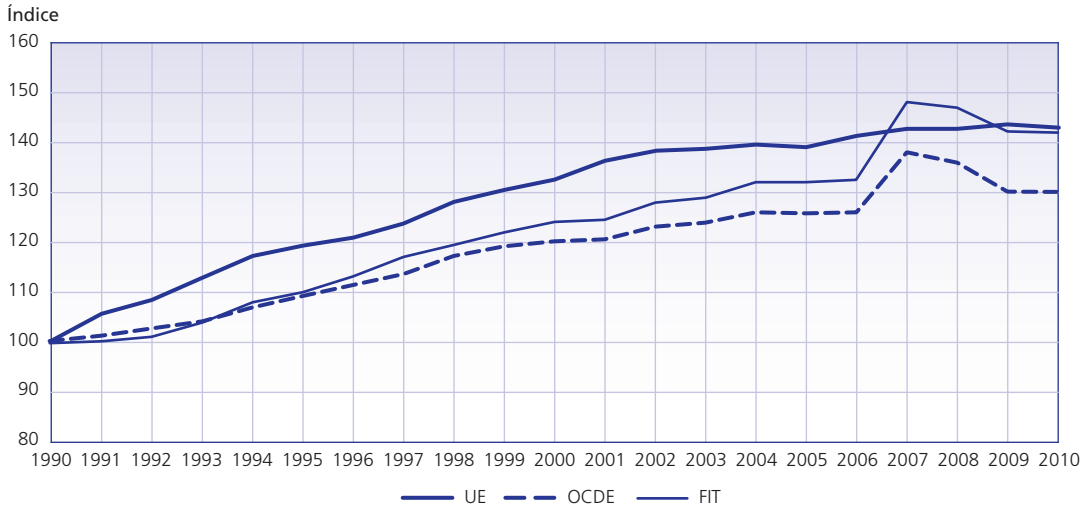
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

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



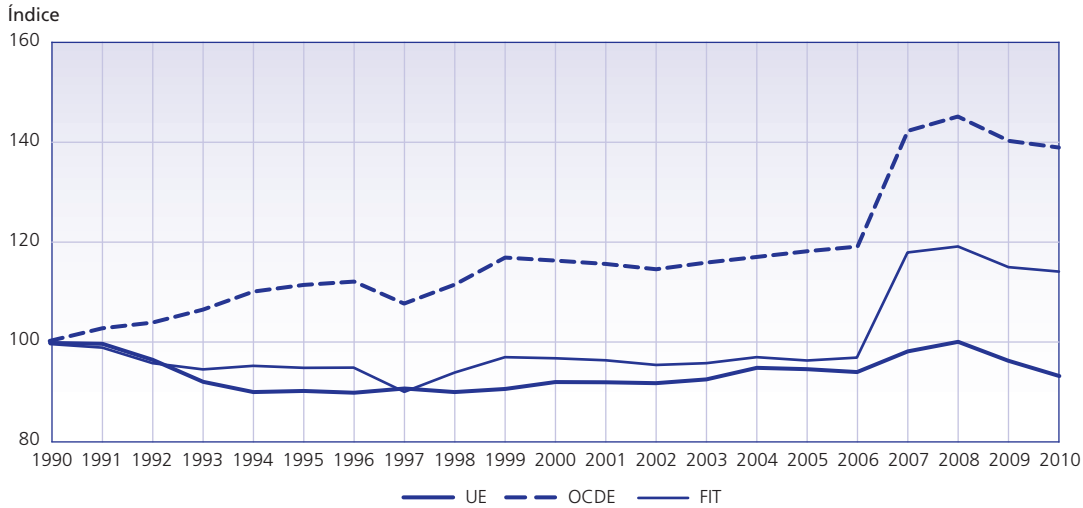
Trends in the Transport Sector, 1970-2010.

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



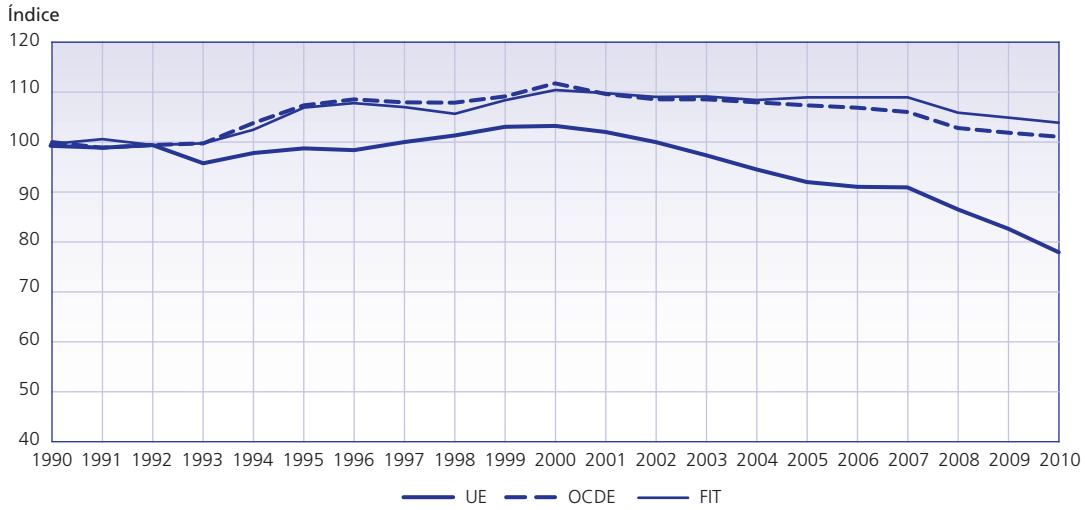
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre USA, para crecimiento en los países OCDE y FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

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



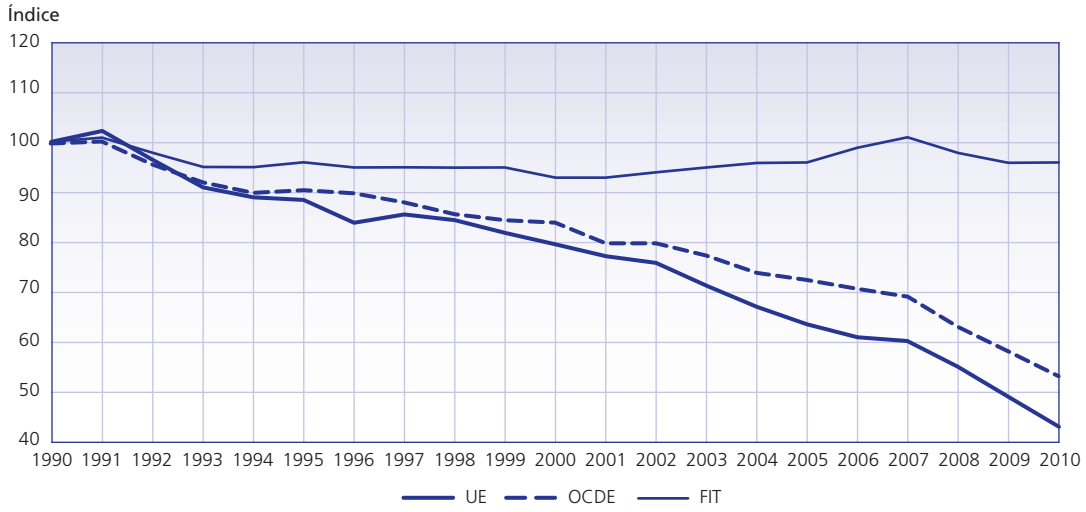
(*) Ver nota explicativa, por países, epígrafe 2.1.5, sobre USA, para crecimiento en los países OCDE y FIT.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

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



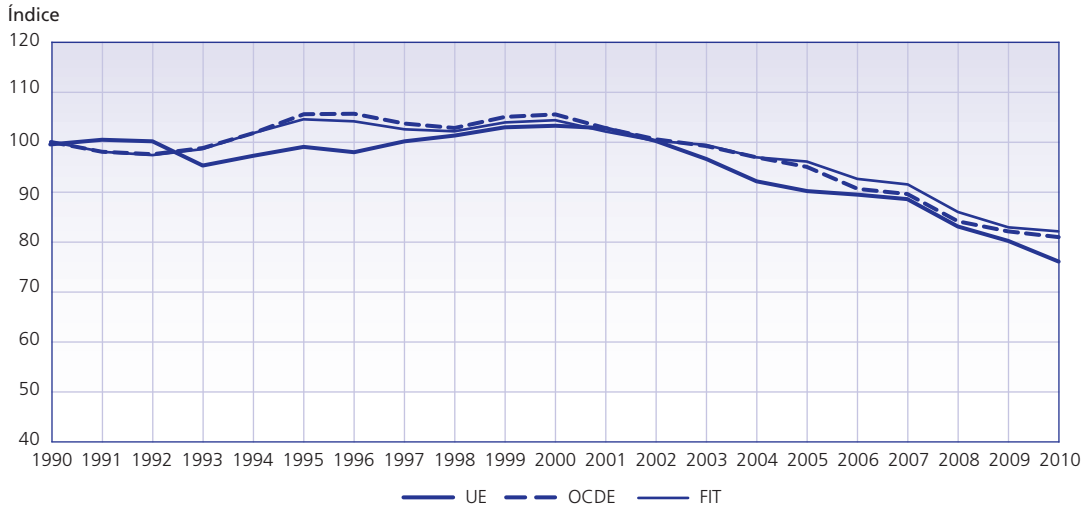
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

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



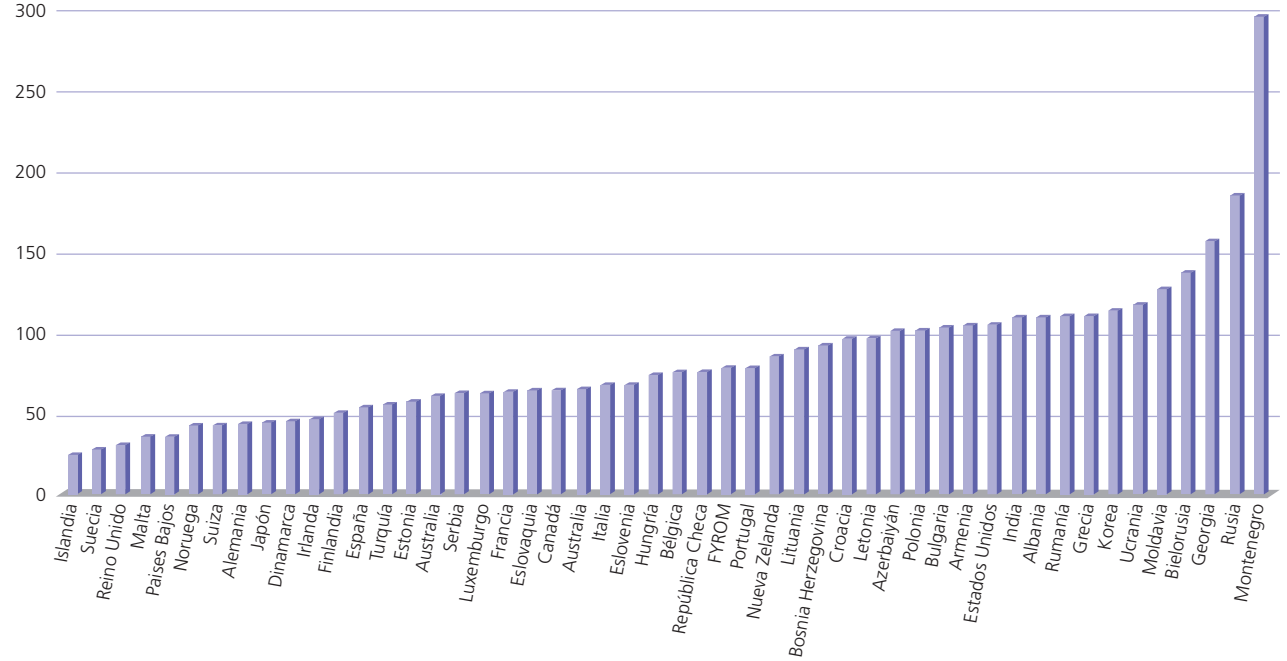
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

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



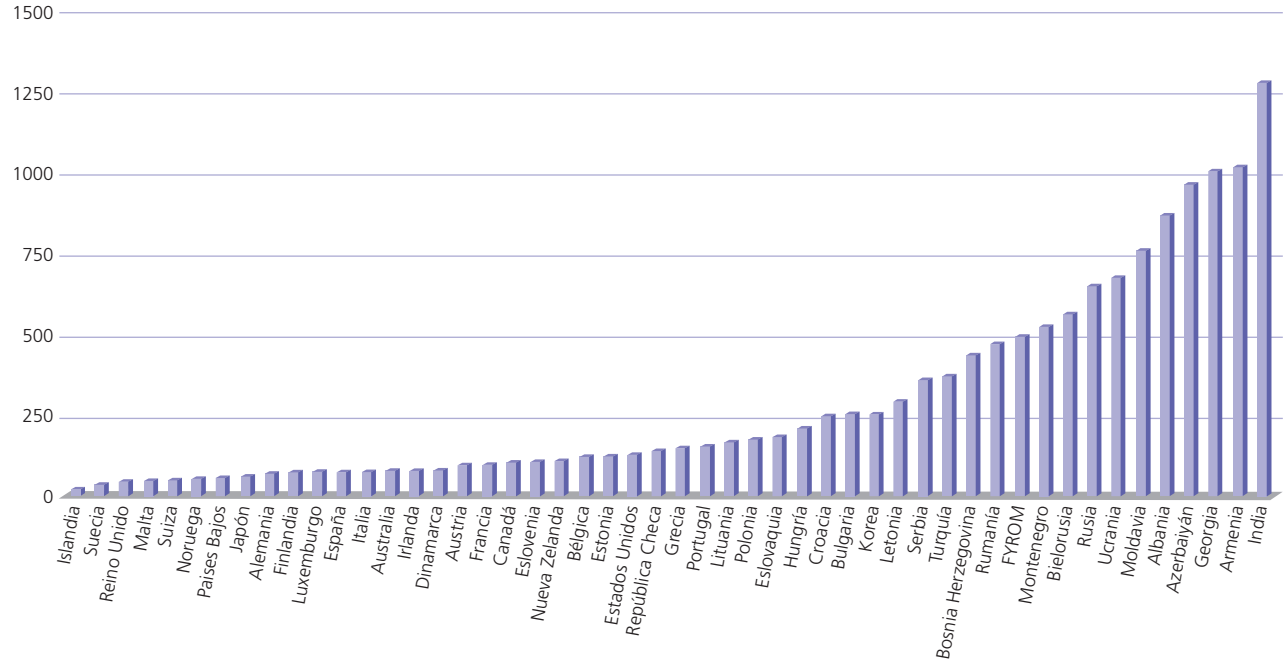
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

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



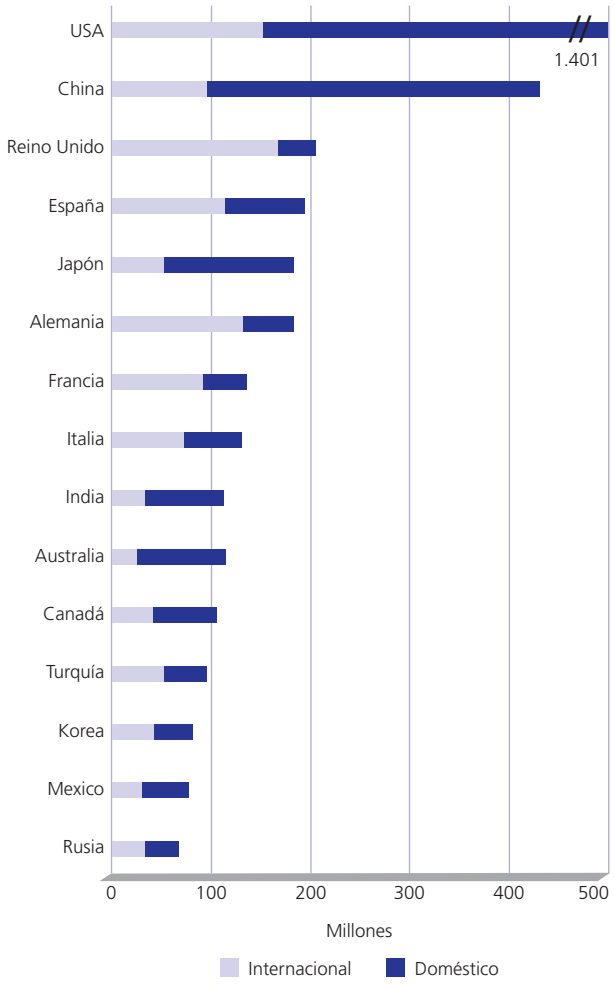
Nota: Datos de 2009 para Armenia, Bielorusia y Ucrania.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

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



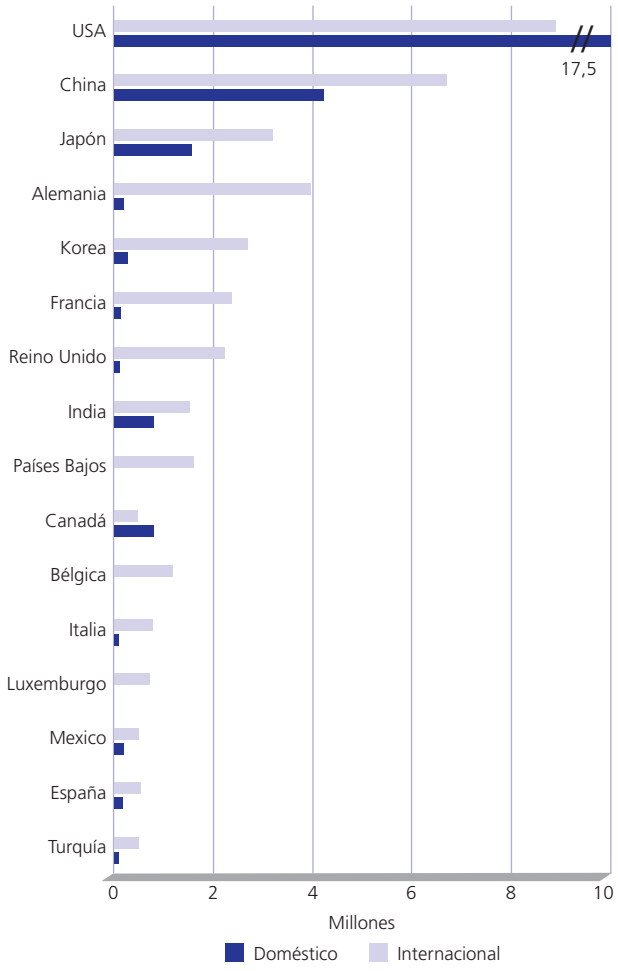
Nota: Datos de 2009 para Armenia, Bielorusia y Ucrania.
Fuente: OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector, 1970-2010.*

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



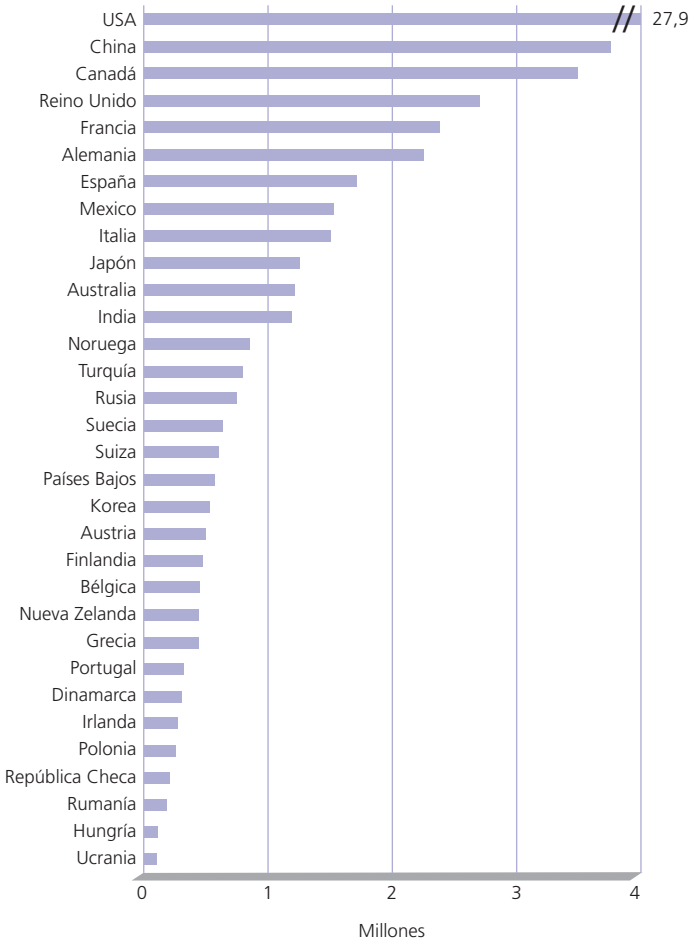
Nota: Se excluyen los países con menos de 50 millones de pasajeros.
Fuente: ACI, OCDE/FIT 2012. *Trends in the Transport Sector 1970-2010*.

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

En el transcurso del año 2013, 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 1,3%. La zona euro, manteniendo las cifras negativas, tuvo una contracción del PIB del –04%, descenso menor del –0,6% de 2012. El PIB de las principales economías emergentes continuaron con incrementos; así la tasa de crecimiento en China fue del 7,7%. 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 0,4%. El PIB en Estados Unidos alcanzó el 1,9%, mientras que en Japón creció un 1,5%.

La demanda mundial de transporte marítimo en toneladas-milla experimentó una subida del 3,6% sobre el año anterior.

La flota mercante mundial de transporte elevó su capacidad en GT un 3,9% continuando con 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 a lo largo de 2013.

Globalmente, la flota de transporte de la Unión Europea tuvo incremento en sus toneladas de registro. Dicha flota 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 2013-2014» de ANAVE.

Según datos estimados en 2013, se transportaron unos 9.914 millones de toneladas de mercancías, con un incremento del 3,7% respecto a 2012. En toneladas-milla la demanda alcanzó 50,50 billones, con un crecimiento del 3,6%. La demanda de transporte de crudo bajó un 2%, alcanzando 1.863 millones de toneladas; los productos de petróleo llegaron a 971 millones de toneladas con una subida del 4,7%. El tráfico de mineral de hierro, carbón y grano que son los tres principales gráneles sólidos alcanzaron 2.677 millones de toneladas transportadas, con incremento sobre 2012 del 5,4%; el transporte de mineral de hierro creció un 6,9%. El transporte de carbón y grano tuvieron aumentos del 4,9% y 1,9% respectivamente. La mercancía transportada en contenedores creció un 5,5% y el transporte de carga general no contenerizada subió un 5%.

2.2.2. La oferta de transporte

La flota mundial de buques mercantes de transporte a 1 de enero de 2014 había aumentado su capacidad en GT un 3,9%, en relación con la misma fecha del año anterior. El número de buques era de 55.625, un 1,4% superior a 2012, con 1.067 millones de GT, 1.607 millones de TPM, y una antigüedad media de 17 años.

Analizando las variaciones experimentadas por los diferentes tipos de buques, cabe señalar que se han registrado crecimientos en todas ellas. La flota de graneleros, portacontenedores y gaseros acrecentaron su tonelaje. Los mayores incrementos los han tenido los graneleros 6,0%, portacontenedores un 4,8% y gaseros un 4,7%. Los petroleros crecieron únicamente el 1,5% y los de carga general un 1,1%.

La estructura de la flota de transporte se ha mantenido en condiciones semejantes al año precedente, con un porcentaje que alcanza el 22,3% para los petroleros; del 36,2% para los graneleros y el 42% para el resto de buques mercantes. Los portacontenedores representan un porcentaje del 17,6% sobre el total de la flota de transporte.

Al finalizar el año 2013 la edad media de la flota total mundial mercante de transporte tenía 17 años de antigüedad. Para los buques petroleros de crudo la media de edad era de 9 años, para graneleros 8,4 años, para carga general 22,4 años y para los portacontenedores 9,9 años.

En la evolución de las principales flotas hay que destacar Panamá, con 214,2 millones de GT, que representa un 20,1% del total mundial, que bajó ligeramente su tonelaje en un 0,1%, 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 123 millones de GT y que supone a su vez un 11,5% del total mundial, creciendo su tonelaje un 0,3%. La flota de Marshall Island alcanzó el tercer puesto con un incremento del 11,6% y representa el 8,6% del total de la flota mercante mundial.

En 2013, las bajas por desguaces alcanzaron los 44,7 millones de TPM, lo que supone el 2,8% de la flota que había al finalizar el año 2013. La edad media de la flota desguazada se encuentra en los 23 años, para petroleros y 22 años para los portacontenedores. Los graneleros alcanzaron casi el 48% de los buques desguazados; los buques tanque el 30% y los portacontenedores el 13,6%.

El sector de la construcción naval aumentó sus niveles en 2013, ya que se encargaron 135 millones de TPM, cifra muy superior a los 44 millones de TPM del año 2012.

Un 54% de los buques encargados fueron graneleros y un 23% buques tanque; los portacontenedores supusieron 2,0 millones de TEUS contratados.

Los precios de nueva construcción estuvieron afectados por las fluctuaciones de las divisas. Los astilleros japoneses se bonificaron de la depreciación del yen frente

al dólar y los astilleros chinos y coreanos sufrieron la apreciación de sus divisas. Se estima que los costes de construcción descendieran sobre un 5%, mientras que los precios crecieron entre el 12% y el 20% según los segmentos. Fue un año positivo para los astilleros asiáticos.

La cartera de pedidos mundial a 1 de enero de 2014, alcanzó 233 millones de TPM; un 10,7% más que el año anterior, debido al aumento de los contratos de buques nuevos y al descenso del nivel de entregas.

China y Corea del Sur tienen una posición de liderazgo en el mercado de las naciones productoras alcanzando el 42% y 35%, respectivamente, del total de CGT encargadas. Japón ocupa el tercer puesto con el 14% de CGT encargadas. Los astilleros de la Unión Europea (27 países) consiguieron el 4,1% de la nueva contratación en CGT, cifra menor al 6,3% del año anterior.

El mercado de fletes en el año 2013 continuó débil la mayor parte del año, con tendencia a la baja, producido por el colapso de las importaciones de Estados Unidos y el gran aumento de la flota. En el último cuatrimestre del año repuntaron sobre todo en buques VLCC por el inicio de crecimiento de la economía mundial, liquidación de stocks almacenados en China y descenso de entregas de nuevos petroleros.

Los fletes de petroleros de producto se mantuvieron estables durante el año, superando a los de petroleros de crudo en la primera mitad, aunque no fue igual en el último trimestre.

Los graneleros tuvieron unos niveles muy bajos en los primeros meses del año por la baja demanda de mineral de hierro en China. En la segunda mitad del año repuntaron con el aumento de la actividad económica de China y el crecimiento en el transporte de cereales. En los portacontenedores las tarifas medias descendieron y fueron muy volátiles respecto a 2012. Al finalizar el año se impulsó un inicio de recuperación.

2.2.3. Oferta de transporte de la Unión Europea

La capacidad de transporte de la Unión Europea, al finalizar 2013 había ascendido en sus toneladas de registro, respecto al año precedente en que se rompió el incremento de los años anteriores. Por países, el primer lugar fue para la flota de Malta que, subió un 12% y asciende a 49,4 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 41,6 millones de GT, creció un 1,4% y la de Chipre, con 20,3 millones de GT, aumentó un 4,4%.

En 2013 el porcentaje de tonelaje de registro de la flota de la Unión Europea de 15 países suponía un 13% del total de la flota mercante mundial. Con la incorporación el 1 de mayo de 2004 de los 10 nuevos países (25 países), la nueva incorporación el 1 de enero de 2007 de Bulgaria y Rumania (27 países), y la incorporación de Croacia el 1 de julio de 2013 (28 países), el porcentaje de registro se ha elevado hasta casi 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%
2013	1.067,1	205,5	19,3%	486,3	45,6%	375,3	35,2%

(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 2013, IHS Maritime.

Tabla 2.2.3. Evolución de la flota mundial (1)

Tipo de buque	2009		2010		2011		2012		2013	
	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)	7,4	209,8	7,5	216,2	7,4	230,0	7,5	235,7	7,7	239,8
Gaseros	1,5	46,1	1,6	49,1	1,6	50,6	1,6	50,3	1,7	52,7
Graneleros	8,0	250,5	8,9	291,7	9,7	340,8	10,1	364,8	10,5	386,8
Carga general	18,6	65,5	18,2	66,3	17,3	64,3	16,6	62,0	16,5	62,8
Contenedores	4,7	145,5	4,9	158,6	5,0	171,8	5,0	179,4	5,0	188,1
Otros buques mercantes (2)	13,7	123,2	13,8	128,2	14,1	133,7	14,1	134,8	14,2	136,9
Total flota mercante	**53,9**	**840,6**	**54,9**	**910,1**	**55,1**	**991,2**	**54,9**	**1027,0**	**55,6**	**1067,1**
Otros buques no mercantes	48,3	42,0	48,5	47,9	49,2	51,9	50,1	54,2	51,2	55,5
Total flota mundial	**102,2**	**882,6**	**103,4**	**958,0**	**104,3**	**1043,1**	**105,0**	**1081,2**	**106,8**	**1122,6**

(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 2013, IHS Maritime.

Tabla 2.2.4. Distribución de la flota mercante total por clase de buque y grupos de países (año 2013)

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	238,2	45,3	19,0%	96,9	40,7%	96,0	40,3%
Quimiqueros	54,4	13,7	25,2%	19,7	36,2%	21,0	38,6%
Gaseros	52,6	12,0	22,8%	27,5	52,3%	13,1	24,9%
Otros líquidos	0,3	—	—	—	—	—	—
Total tanques	**345,5**	**71,0**	**20,5%**	**144,1**	**41,7%**	**130,4**	**37,7%**
Combinados (Obos)	1,6	1,0	62,5%	0,4	25,0%	0,2	12,5%
Graneleros	386,7	52,2	13,5%	190,0	49,1%	144,5	37,4%
Total graneleros	**388,3**	**53,2**	**13,7%**	**190,4**	**49,0%**	**144,7**	**37,3%**
Carga general	62,8	11,7	18,6%	23,6	37,6%	27,5	43,8%
Contenedores	188,1	39,1	20,8%	92,8	49,3%	56,2	29,9%
Ro-ro carga	46,4	15,2	32,8%	23,5	50,6%	7,7	16,6%
Pasaje y ferrys	36,0	16,1	44,7%	15,7	43,6%	4,2	11,7%
Total carga general y otros	**333,3**	**82,1**	**24,6%**	**155,6**	**46,7%**	**95,6**	**28,7%**
Total	**1067,1**	**206,3**	**19,3%**	**490,1**	**45,9%**	**370,7**	**34,7%**

(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 2013, IHS Maritime.

Tabla 2.2.5. Participación en la flota de contenedores mundial

Grupos de países	2009	2010	2011	2012	2013
OCDE	19,3%	25,2%	24,0%	21,8%	20,8%
Países de libre Registro	49,8%	51,5%	51,7%	51,6%	49,3%
Resto del mundo	30,9%	23,3%	24,3%	26,6%	29,9%
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Fuente: World Fleet Statistics 2013, IHS Maritime.

Tabla 2.2.6. Evolución de algunas de las principales flotas mundiales (miles de GT) (1)

Países	2009	2010	2011	2012	2013
Panamá	190.663	196.936	210.571	214.421	214.179
Liberia	91.696	104.332	118.167	122.754	123.065
Marshall Island	49.088	59.358	72.783	81.848	91.358
Hong-Kong	45.338	55.506	70.098	78.191	85.465
Singapur	41.047	43.536	52.357	58.942	67.788
Bahamas	48.119	46.816	48.152	48.024	48.029
Malta	35.037	38.484	44.799	43.888	49.382
Grecia	38.911	40.679	41.208	41.073	41.652
China	30.077	32.990	36.054	38.656	40.995
Chipre	20.169	20.322	20.493	19.470	20.328
Italia	15.531	16.716	18.100	17.931	17.548
Japón	14.725	15.853	16.545	17.661	18.928
Reino Unido	16.958	15.483	16.598	15.852	13.614
Noruega (NIS)	13.913	13.342	13.244	13.232	13.141
Alemania	15.157	15.040	15.054	13.008	12.124
Corea del Sur	12.893	11.861	11.419	11.106	11.318
EE.UU.	12.018	9.299	8.857	8.525	8.383
Resto flota	191.295	173.538	176.675	182.463	189.772
Total mundial	**882.635**	**910.091**	**991.174**	**1.027.045**	**1.067.069**

(1) Incluye flota mercante de transporte.
Fuente: World Fleet Statistics 2013, IHS Maritime.

Tabla 2.2.7. Flota mercante. Análisis de los registros de la Unión Europea (1)

Países	2009		2010		2011		2012		2013	
	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	586	14,93	555	15,04	515	15,05	432	13,00	382	12,12
Austria	2	0,01	2	0,01	—	—	—	—	—	—
Bélgica	77	4,10	87	4,31	91	4,20	80	3,63	73	3,81
Dinamarca	447	10,70	480	11,47	484	11,41	482	11,29	423	11,90
España	191	2,23	176	2,51	173	2,55	161	2,53	153	2,30
Finlandia	161	1,36	184	1,35	157	1,48	167	1,72	160	1,60
Francia	296	6,37	265	6,22	273	6,60	248	5,45	235	5,29
Grecia	1.269	38,76	1.213	40,68	1.177	41,21	1.132	41,07	1.106	41,65
Holanda	876	7,53	872	7,15	908	7,77	909	7,61	903	7,70
Irlanda	43	0,12	49	0,15	53	0,16	50	0,15	51	0,18
Italia	948	15,21	955	16,72	954	18,10	923	17,93	900	17,55
Luxemburgo	47	0,66	46	0,65	43	0,61	36	0,62	66	2,81
Portugal	168	1,17	161	1,12	151	1,11	153	1,31	173	2,07
Reino Unido	1.003	25,64	969	26,51	989	29,32	906	29,42	1.110	28,80
Suecia	330	3,92	293	3,44	275	3,26	247	2,75	238	2,63
Total (UE 15 países)	**6.444**	**132,71**	**6.307**	**137,33**	**6.243**	**142,83**	**5.926**	**138,48**	**5.973**	**140,41**
Chipre	846	19,84	841	20,32	835	20,49	808	19,47	815	20,33
Eslovaquia	33	0,15	18	0,06	6	0,02	1	0,02	—	—
Eslovenia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia	30	0,34	31	0,35	30	0,30	27	0,30	28	0,31
Hungría	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Letonia	22	0,21	23	0,21	20	0,14	16	0,11	20	0,17
Lituania	56	0,37	54	0,36	45	0,31	42	0,35	40	0,36
Malta	1.534	34,76	1.631	38,48	1.710	44,80	1.653	43,89	1.698	49,38
Polonia	62	0,08	53	0,05	48	0,05	45	0,05	48	0,08
República Checa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total (UE 25 países)	**9.027**	**188,46**	**8.958**	**197,16**	**8.937**	**208,94**	**8.518**	**202,67**	**8.622**	**211,04**
Bulgaria	59	0,50	45	0,40	39	0,31	31	0,18	24	0,09
Rumanía	30	0,14	11	0,06	10	0,05	12	0,06	12	0,07
Total (UE 27 países)	**9.116**	**189,10**	**9.014**	**197,62**	**8.986**	**209,30**	**8.561**	**202,91**	**8.658**	**211,20**
Croacia	—	—	—	—	—	—	199	1,36	189	1,33
Total (UE 28 países)	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**8.760**	**204,27**	**8.847**	**212,53**

(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 2013, IHS Maritime.

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

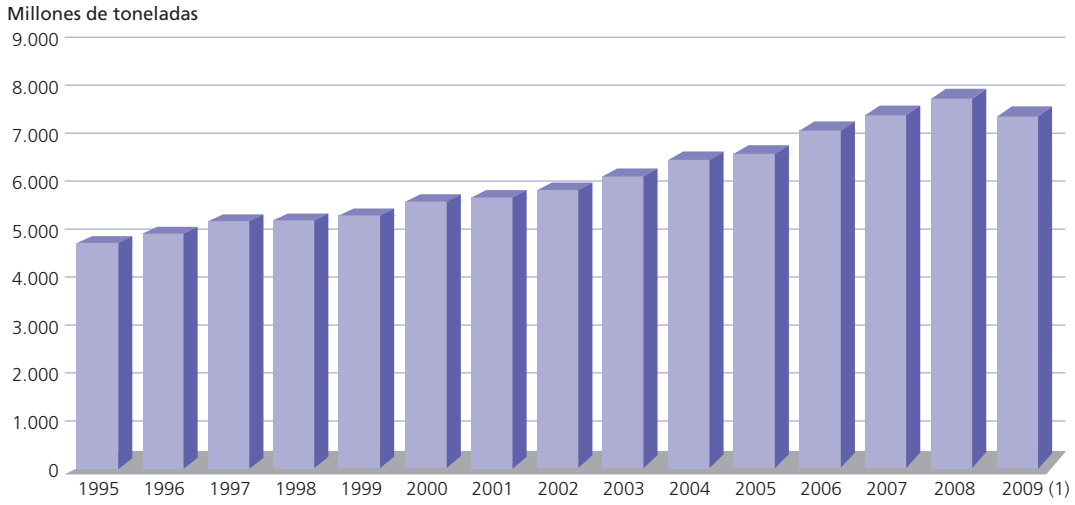
n.d.: no disponible.
Fuente: Fearnleys, Review, hasta 2008. En 2010, Fearnleys dejó de editar su Informe Anual.

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

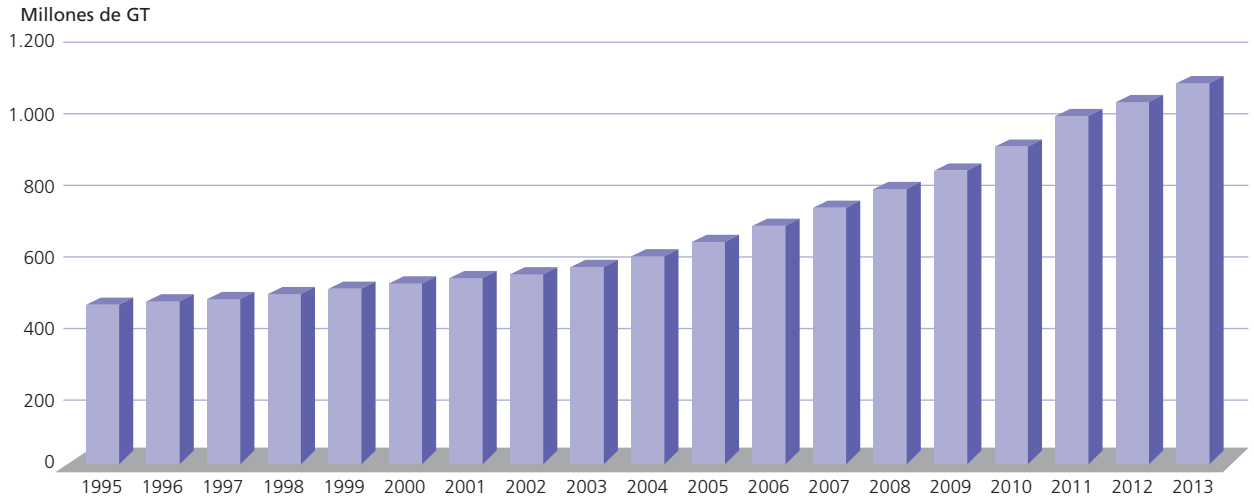
(1) Datos provisionales.
n.d.: no disponible.
Fuente: Fearnleys, Review, hasta 2008. En 2010, Fearnleys dejó de editar su Informe Anual.

Gráfico 2.2.1. Tráfico marítimo mundial



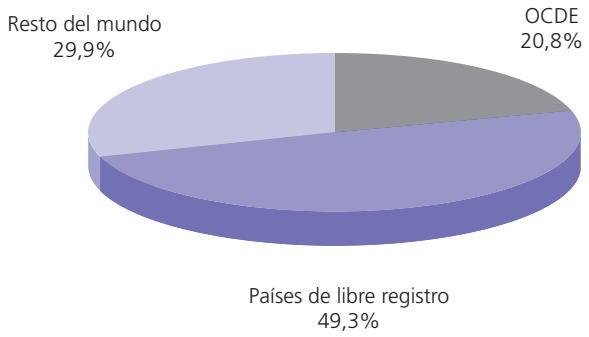
(1) Datos estimados.
Fuente: Fearnleys, Review, hasta 2008. En 2009, estimación ANAVE. En 2010 Fearnleys dejó de editar su Informe Anual.

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 2013, IHS Maritime.

Gráfico 2.2.3. Participación en la flota de contenedores mundial (año 2013)



Fuente: World Fleet Statistics 2013, IHS Maritime.

2.3. El transporte aéreo

El contenido del epígrafe que se reproduce a continuación forma parte del «Informe Anual del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), correspondiente al año 2013».

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 efectuados en vuelos regulares en 2013 aumentó en un 5,5% con respecto a 2012 (incluidos tanto los servicios internacionales como interiores). El número de pasajeros transportados ascendió a 3.103 millones, lo cual representa 4,5% más que el año anterior, mientras que el número de salidas de aeronaves en todo el mundo alcanzó en 2013 los 32 millones, un aumento del 1,2% respecto de 2012. En las tablas 2.3.1 a 2.3.11 figuran estadísticas detalladas de transporte aéreo.

El incremento general del tráfico de pasajeros en 2013 estuvo sustentado por las buenas perspectivas económicas en todo el mundo, basadas en un aumento de 2,5% en el producto interno bruto (PIB) real mundial, según los cálculos de *IHS Global Insight,* que es 0,1 puntos porcentuales inferiores respecto al crecimiento económico registrado el año pasado.

En cuanto al total de pasajeros-kilómetro efectuados en vuelos regulares, si se tienen en cuenta los servicios internacionales e interiores combinados, Asia/Pacífico sigue siendo la región con la cifra más alta, con el 31% del tráfico mundial y un crecimiento de 7,7% en 2013. Europa se sitúa en segundo lugar con el 27% del tráfico mundial y un crecimiento de 4,6% con respecto a 2012. Norteamérica representa el 26% y registra año tras año un crecimiento de 2%. La Región Oriente Medio registró una vez más la tasa de crecimiento más alta, 11,2%, y representa el 9% del tráfico mundial. La Región Latinoamérica y el Caribe representa el 5% del tráfico mundial, y creció un 6,7%. El tráfico correspondiente al resto del mundo (2%) corresponde a las líneas aéreas de África, que registraron un crecimiento de 4,4% en 2013.

En concreto, en pasajeros-kilómetro efectuados, el crecimiento del tráfico internacional transportado en vuelos regulares en 2013 fue del 5,7%. El aumento más elevado lo registraron las líneas aéreas de la Región Oriente Medio, con un crecimiento del 11,1% seguidas por las de Latinoamérica y el Caribe (8,2%), Asia/Pacífico (6,3%) y África (4,7%). En Europa y Norteamérica, el tráfico internacional aumentó en un 4,5% y 2,8%, respectivamente. Sin embargo, el crecimiento relativamente bajo de Europa y Norteamérica en comparación con el promedio mundial corresponde a más del 50% del tráfico mundial internacional y, por consiguiente, sigue representando un incremento importante en términos absolutos.

En cuanto a los servicios aéreos interiores, todas las regiones registraron un aumento del tráfico y el crecimiento general de los mercados fue del 5,1 en 2013. Norteamérica sigue siendo el mercado interior más grande del mundo con el 45% del tráfico regular interior mundial. La Región Asia/Pacífico se benefició de un aumento de 11,8% en el mercado interior chino.

La capacidad ofrecida por las líneas aéreas del mundo, expresada en asientos-kilómetro disponibles, aumentó en un 4,8% en total. Si bien este incremento osciló entre el 1,7% en Norteamérica y el 11,7% en Oriente Medio, el factor de carga mundial medio aumentó en un 0,5% respecto de 2012, y abarcó desde un 69% para África hasta 83% para Norteamérica. El factor de carga mundial medio alcanzó el 79,4% en 2013.

El número total de salidas en servicios regulares aumentó levemente, en 1,2%, respecto de 2012. Ese pequeño aumento del número de vuelos comparado con el crecimiento del tráfico, junto con una mejora 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, expresada en toneladas-kilómetro de carga transportada, se experimentó un aumento de 0,4% con aproximadamente 49,3 millones de toneladas de carga transportada en 2013. Los transportistas de Oriente Medio registraron en general índices de crecimiento de dos dígitos. África registró un crecimiento de 4% mientras que la región Latinoamérica/El Caribe aumentó en un 2,7%. Las regiones de Asia/Pacífico y Europa se mantuvieron prácticamente estables con un crecimiento de 0,2%, y –0,1%, respectivamente. Norteamérica registró una disminución de –4,9% en comparación con 2012.

Según las cifras disponibles, la OACI prevé un beneficio de explotación de aproximadamente 3,5% de los ingresos de explotación para las líneas aéreas regulares de los Estados miembros de la OACI.

El tráfico aéreo mundial 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 2013 fue de 3.103 millones, aumentará a unos 6.000 millones para 2030, y se pronostica que el número de salidas aumentará de 32 millones, en 2013, a unos 60 millones, en 2030. Los pronósticos más recientes figuran en las *Perspectivas del transporte aéreo mundial para 2030 y tendencias para 2040* (Cir 333).

Por tercer año consecutivo, los precios del petróleo siguen siendo altos y representan un obstáculo potencial para el crecimiento del transporte aéreo. Las partes inte-

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 2013. Publicado con autorización de dicha Organización.

resadas del sector aeronáutico deberían continuar mejorando el rendimiento de combustible por medio de aeronaves más eficientes en cuanto al consumo de combustible, un aumento de los factores de carga en los vuelos o mejoras de eficiencia operacional.

Por lo que respecta a las nuevas aeronaves, los principales fabricantes del mundo entregaron en 2013 alrededor de 1.500 aeronaves comerciales nuevas y han registrado pedidos por más de 3.000 aeronaves nuevas. 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 2013 se produjeron 90 accidentes de aeronaves (9 mortales) en servicios aéreos regulares, lo que representa un descenso del 10% respecto de 2012, año en el que se notificaron 99 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 5.700 kilogramos. El número de muertes en vuelos regulares en todo el mundo descendió a 173, respecto de las 388 ocurridas en 2012, lo que supone una reducción del 53%. El índice mundial de accidentes se redujo en un 13%, a 2,8 accidentes por millón de salidas regulares, comparado con 3,2 accidentes por millón de salidas regulares en 2012.

Según datos preliminares, en los vuelos comerciales no regulares de pasajeros se registraron 27 accidentes (8 mortales), en comparación con los 42 ocurridos el año anterior. El número de muertes en servicios comerciales no regulares disminuyó de 74, en 2012, a 47. 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 2013 siete incidentes, entre los que se incluyen tres ataques a instalaciones, un sabotaje, un apoderamiento ilícito de un helicóptero y dos actos más, incluido un asalto armado en una terminal de carga aérea. Los incidentes correspondientes a 2013 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: http://www.icao.int/safety/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 (%)
2004	1.979	11,6	3.608.707	14,1	36,2	9,6	150.482	10,6	4.143	1,1	488.606	12,6
2005	2.119	7,1	3.897.404	8,0	37,1	2,5	154.244	2,5	4.213	1,7	519.388	6,3
2006	2.238	5,6	4.140.544	6,2	39,4	6,2	164.432	6,6	4.103	–2,6	551.814	6,2
2007	2.434	8,8	4.480.619	8,2	41,9	6,2	172.333	4,8	4.078	–0,6	588.423	6,6
2008	2.470	1,5	4.570.132	2,0	40,5	–3,2	170.677	–1,0	4.537	11,3	598.137	1,7
2009	2.461	–0,4	4.522.005	–1,1	40,2	–0,8	155.527	–8,9	4.289	–5,5	572.466	–4,3
2010	2.675	8,7	4.881.686	8,0	47,9	19,2	186.280	19,8	4.508	5,1	639.694	11,7
2011	2.838	6,1	5.202.799	6,6	48,9	2,2	186.839	0,3	4.647	3,1	671.436	5,0
2012	2.970	4,6	5.481.113	5,3	48,2	–1,4	184.891	–1,0	4.823	3,8	694.858	3,5
2013	3.103	4,5	5.782.174	5,5	49,3	2,3	185.626	0,4	5.186	7,5	724.350	4,2

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 (%)
2004	668	15,3	2.117.449	15,9	20,8	11,2	126.387	11,6	2.434	4,4	327.364	13,6
2005	728	9,0	2.312.254	9,2	21,6	3,7	130.052	2,9	2.562	5,3	349.298	6,7
2006	796	9,3	2.498.770	8,1	23,0	6,4	138.824	6,7	2.624	2,4	375.560	7,5
2007	879	10,5	2.714.843	8,6	24,4	6,3	145.791	5,0	2.753	4,9	400.439	6,6
2008	913	3,9	2.798.972	3,1	24,2	–0,9	144.572	–0,8	2.924	6,2	407.345	1,7
2009	925	1,3	2.763.270	–1,3	23,6	–2,3	131.848	–8,8	2.907	–0,6	391.462	–3,9
2010	1.024	10,6	2.998.292	8,5	30,5	29,2	160.573	21,8	3.092	6,4	444.350	13,5
2011	1.111	8,5	3.226.756	7,6	31,4	2,8	161.231	0,4	3.160	2,2	467.146	5,1
2012	1.177	6,0	3.424.654	6,1	30,9	–1,6	158.971	–1,4	3.279	3,8	483.092	3,4
2013	1.238	5,2	3.620.042	5,7	31,6	2,2	159.456	0,3	3.568	8,8	502.642	4,0

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 (%)
2004	3.608.707	4.917.087	73	150.482	4.143	488.606	794.828	61
2005	3.897.404	5.200.507	75	154.244	4.213	519.388	839.812	62
2006	4.140.544	5.461.374	76	164.432	4.103	551.814	880.141	63
2007	4.480.619	5.833.780	77	172.333	4.078	588.423	938.205	63
2008	4.570.132	6.019.040	76	170.677	4.537	598.137	963.385	62
2009	4.522.005	5.897.110	77	155.527	4.289	572.466	923.277	62
2010	4.881.686	6.244.946	78	186.280	4.508	639.694	957.300	67
2011	5.202.799	6.669.689	78	186.839	4.647	671.436	1.015.191	66
2012	5.481.113	6.950.237	79	184.891	4.823	694.858	1.045.721	66
2013	5.782.174	7.284.983	79	185.626	5.186	724.350	1.083.472	67

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	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Europa	24,7	24,6	27,2	26,9	26,3	26,1	39,4	38,9	38,7	37,9	34,5	34,0	8,5	8,6	8,3	8,6	8,0	8,3
África	2,8	2,8	2,3	2,3	2,2	2,3	4,3	4,2	3,2	3,2	2,9	2,9	1,2	1,2	0,9	0,9	0,8	0,9
Oriente Medio	5,9	6,3	8,2	8,7	9,1	9,7	10,4	10,8	12,5	13,0	12,6	13,4	1,0	1,1	1,1	1,3	1,0	1,2
Asia y Pacífico	27,4	28,4	30,2	30,9	32,3	32,8	25,0	25,3	27,1	27,3	31,5	31,7	30,1	31,8	35,4	36,8	33,9	35,2
Norteamérica	32,8	31,7	26,9	26,0	25,5	24,5	15,8	15,6	14,6	14,6	14,9	14,3	51,6	49,8	47,2	45,2	49,4	47,4
Latinoamérica y Caribe	6,3	6,2	5,2	5,2	4,6	4,7	5,2	5,2	3,9	4,0	3,6	3,6	7,7	7,5	7,3	7,2	6,8	7,0
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 2013 (1) (*)

País o grupo de países	Total de los servicios (Internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación 2013	2013	2012	13/12 (%)	Clasificación 2013	2013	2012	13/12 (%)
Carga transportada (pasajeros, mercancía y correo) (millones t-km)								
Estados Unidos	1	161.303	160.755	0	1	60.866	61.447	–1
China (2)	2	66.612	60.566	10	6	20.584	19.061	8
RAE de Hong Kong (3)		20.228	20.149	0		20.228	20.149	0
RAE de Macao (4)		312	273	14		312	273	14
Emiratos Árabes Unidos	3	42.420	36.472	16	2	42.420	36.471	16
Reino Unido	4	29.399	28.835	2	3	28.671	28.122	2
Alemania	5	29.306	28.847	2	4	28.308	27.789	2
República de Corea	6	21.338	21.645	–1	5	20.831	21.133	–1
Francia	7	20.837	20.610	1	7	17.949	17.886	0
Japón	8	20.246	18.906	7	10	13.020	12.154	7
Federación de Rusia	9	18.585	17.837	4	15	10.816	10.809	0
Singapur	10	17.943	17.884	0	8	17.943	17.884	0
Australia	11	16.325	15.905	3	16	9.864	9.827	0
Canadá	12	15.839	15.632	1	13	11.123	11.000	1
Países Bajos	13	15.787	15.603	1	9	15.687	15.502	1
Turquía	14	14.076	11.500	22	12	11.863	9.661	23
Qatar	15	12.183	10.844	12	11	12.183	10.844	12
Brasil	16	12.020	11.590	4	26	3.769	3.367	12
India	17	11.596	11.146	4	21	6.072	5.881	3
Irlanda	18	10.991	10.394	6	14	10.989	10.392	6
Tailandia	19	10.134	9.745	4	17	8.867	8.649	3
Malasia	20	10.120	8.547	18	18	8.448	7.088	19
Total Mundial		**724.350**	**694.858**	**4**		**502.642**	**483.092**	**4**
Pasajeros-km transportados (millones)								
Estados Unidos	1	1.352.529	1.324.783	2	1	422.522	409.577	3
China (2)	2	562.748	500.258	12	8	111.918	97.143	15
RAE de Hong Kong (3)		110.720	109.589	1		110.720	109.589	1
RAE de Macao (4)		2.921	2.537	15		2.921	2.537	15
Emiratos Árabes Unidos	3	290.268	249.585	16	2	290.265	249.576	16
Reino Unido	4	259.164	251.219	3	3	250.788	242.988	3
Alemania	5	217.834	214.322	2	4	207.783	203.706	2
República de Corea	16	100.826	98.727	2	11	96.069	93.928	2
Francia	6	177.950	172.588	3	5	148.828	145.374	2
Japón	9	148.323	138.059	7	18	65.609	61.361	7
Federación de Rusia	7	168.213	150.872	11	13	92.327	82.505	12
Singapur	13	115.371	111.080	4	7	115.371	111.080	4
Australia	10	144.361	138.849	4	15	76.197	74.892	2
Canadá	8	152.627	150.212	2	9	104.475	103.158	1
Países Bajos	17	98.681	94.709	4	10	97.678	93.705	4
Turquía	12	116.867	96.488	21	12	93.450	76.868	22
Qatar	22	79.836	71.941	11	14	79.836	71.941	11
Brasil	14	113.408	111.561	2	26	27.304	26.065	5
India	15	111.724	106.965	4	20	52.698	50.245	5
Irlanda	11	119.759	113.139	6	6	119.743	113.123	6
Tailandia	21	80.262	74.975	7	17	67.564	64.111	5
Malasia	18	87.284	71.014	23	16	70.208	56.272	25
Total Mundial		**5.782.174**	**5.481.113**	**5**		**3.620.042**	**3.424.654**	**6**

(*) Contiene los datos de los 20 primeros países clasificados en 2013 por el total de los servicios.
(1) La mayoría de los datos correspondientes a 2013 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 2013 (1) (*)

País o grupo de países	Total de los servicios (internacionales e interiores)				Servicios internacionales			
	Clasificación 2013	2013	2012	13/12 (%)	Clasificación 2013	2013	2012	13/12 (%)
Estados Unidos	1	37.107	39.111	–5	1	21.780	23.577	–8
China (2)	2	16.054	15.569	3	4	10.416	10.252	2
RAE de Hong Kong (3)		9.440	9.468	0		9.440	9.468	0
RAE de Macao (4)		20	19	5		20	19	5
Emiratos Árabes Unidos	3	13.985	12.033	16	2	13.985	12.033	16
República de Corea	4	11.785	12.291	–4	3	11.728	12.231	–4
Japón	5	7.456	7.046	6	7	6.494	6.106	6
Alemania	6	7.334	7.237	1	5	7.329	7.231	1
Singapur	7	6.513	6.899	–6	6	6.513	6.899	–6
Reino Unido	8	6.032	6.244	–3	8	6.031	6.242	–3
Países Bajos	9	5.751	6.015	–4	9	5.751	6.015	–4
Luxemburgo	10	5.225	4.403	19	10	5.225	4.403	19
Qatar	11	4.961	4.307	15	11	4.961	4.307	15
Francia	12	4.383	4.626	–5	12	4.186	4.438	–6
Federación de Rusia	13	3.305	4.132	–20	15	2.471	3.357	–26
Australia	14	2.682	2.732	–2	14	2.515	2.567	–2
Tailandia	15	2.644	2.758	–4	13	2.592	2.698	–4
Turquía	16	2.349	1.934	21	16	2.325	1.913	22
Malasia	17	1.991	1.944	2	17	1.904	1.862	2
Canadá	18	1.946	1.960	–1	19	1.591	1.590	0
Arabia Saudita	19	1.694	1.815	–7	18	1.631	1.746	–7
Brasil	20	1.633	1.363	20	25	1.047	805	30
Total Mundial		**185.626**	**184.891**	**0**		**159.456**	**158.971**	**0**

(*) Contiene los datos de los 20 primeros países clasificados en 2013 por el total de los servicios.
(1) La mayoría de los datos correspondientes a 2013 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				
	2009	2010	2011	2012	2013	09/08	10/09	11/10	12/11	13/12
Tráfico no regular (1)	197.690	210.475	221.000	225.378	229.660	–11,5%	6,5%	5,0%	2,0%	1,9%
Tráfico regular	2.763.270	2.998.292	3.226.756	3.424.654	3.620.042	–1,3%	8,5%	7,6%	6,1%	5,7%
Tráfico total	**2.960.960**	**3.208.767**	**3.447.756**	**3.650.032**	**3.849.702**	**–2,0%**	**8,4%**	**7,4%**	**5,9%**	**5,5%**
Tráfico no regular como porcentaje del total	6,7%	6,6%	6,4%	6,2%	6,0%	—	—	—	—	—

(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)		
	2013	2012	13/12 (%)	2013	2012	13/12 (%)
a) **Los 25 aeropuertos más importantes en términos del total de pasajeros en 2013**						
1 Atlanta Hartsfield-Jackson	94.431	95.487	–1,1	911	930	–2,1
2 Beijing Capital	83.712	81.929	2,2	568	557	1,9
3 Londres-Heathrow	72.367	69.983	3,4	470	471	–0,3
4 Tokio-Haneda	68.907	66.795	3,2	403	391	3,0
5 Chicago O'Hare	66.904	66.835	0,1	883	878	0,6
6 Los Ángeles	66.727	63.688	4,8	612	605	1,1
7 Dubai	65.912	57.685	14,3	370	344	7,5
8 París-Charles de Gaulle	61.462	61.612	–0,2	475	498	–4,6
9 Dallas/Fort Worth	60.436	58.591	3,2	678	650	4,3
10 Jakarta-Soekamo Hatta	60.137	57.773	4,1	399	380	4,9
11 Hong Kong International	59.903	56.062	6,9	372	362	2,7
12 Francfort	58.018	57.520	0,9	466	482	–3,4
13 Singapur-Changi	53.726	51.182	5,0	344	325	5,9
14 Amsterdam Schiphol	52.561	51.036	3,0	430	438	–1,8
15 Denver, CO	52.556	53.156	–1,1	587	618	–5,1
16 Guangzhou-Baiyun Int.	52.450	48.309	8,6	394	373	5,5
17 Nueva York, John F. Kennedy	51.905	50.819	2,1	396	402	–1,4
18 Bangkok	51.463	53.002	–2,9	298	317	–5,9
19 Estambul, Atatürk	51.283	44.999	14,0	387	349	11,0
20 Kuala Lumpur Int.	47.498	39.888	19,1	326	282	15,6
21 Sanghai-Pudong Int.	47.190	44.880	5,1	371	362	2,6
22 San Francisco	45.010	44.477	1,2	419	425	–1,3
23 Charlotte, Douglas	43.456	41.228	5,4	557	552	0,9
24 Las Vegas-MacCarran	41.857	41.668	0,5	520	528	–1,5
25 Seúl-Incheon	41.680	39.154	6,5	271	254	6,7
Total	**1.451.554**	**1.397.757**	**3,8**	**11.907**	**11.774**	**1,1**
b) **Los 25 aeropuertos más importantes en términos de pasajeros internacionales en 2013**						
1 Londres-Heathrow	67.361	65.311	3,1	424	426	–0,5
2 Dubai	65.912	57.685	14,3	370	344	7,5
3 París-Charles de Gaulle	55.458	56.323	–1,5	413	436	–5,4
4 Singapur Changi	53.726	51.182	5,0	344	325	5,9
5 Amsterdam-Schiphol	52.561	51.035	3,0	430	423	1,6
6 Francfort	51.382	50.995	0,8	395	404	–2,2
7 Hong Kong	59.903	56.062	6,9	372	362	2,7
8 Bangkok	42.584	40.397	5,4	237	228	4,0
9 Seúl-Incheon	40.983	38.534	6,4	265	248	6,8
10 Estambul-Ataturk	34.079	29.717	14,7	260	232	12,3
11 Kuala Lumpur	32.959	27.986	17,8	211	185	14,0
12 Londres-Gatwick	31.668	30.411	4,1	201	196	2,7
13 Tokio-Narita	30.473	29.557	3,1	152	173	–12,3
14 Munich F. J. Strauss	29.064	28.730	1,2	274	283	–3,0
15 Madrid Barajas	27.806	30.689	–9,4	208	234	–11,0
16 Nueva York-John F. Kennedy	27.306	25.076	8,9	158	151	4,4
17 Roma-Fiumicino	25.327	25.165	0,6	192	193	–0,3
18 Barcelona-El Prat	25.027	23.681	5,7	190	191	–0,3
19 Zurich	24.406	24.311	0,4	232	255	–9,1
20 Doha Int.	23.389	21.163	10,5	168	156	7,9
21 Compehague	22.139	21.364	3,6	219	214	2,4
22 Toronto-Lester B. Pearson	21.896	21.266	3,0	249	224	11,2
23 Antalya Int.	21.740	20.324	7,0	123	119	3,6
24 Viena	21.385	21.539	–0,7	217	229	–5,1
25 Miami Int.	20.202	19.372	4,3	189	189	0,2
Total	**908.736**	**867.874**	**4,7**	**6.493**	**6.418**	**1,2**

(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
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	642.300	622.500	15.400	2,4	8.300	1,3
2012 (3)	705.500	687.100	18.400	2,6	9.200	1,3
2013 (3) (4)	717.300	692.000	25.300	3,5	18.100	2,5

(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 2012 y 2013 se han calculado provisionalmente.
(4) A la fecha de redacción, no se habían notificado a la OACI datos financieros completos para 2013 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	
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
2013	22.893	88,2	3.061	11,8	25.954

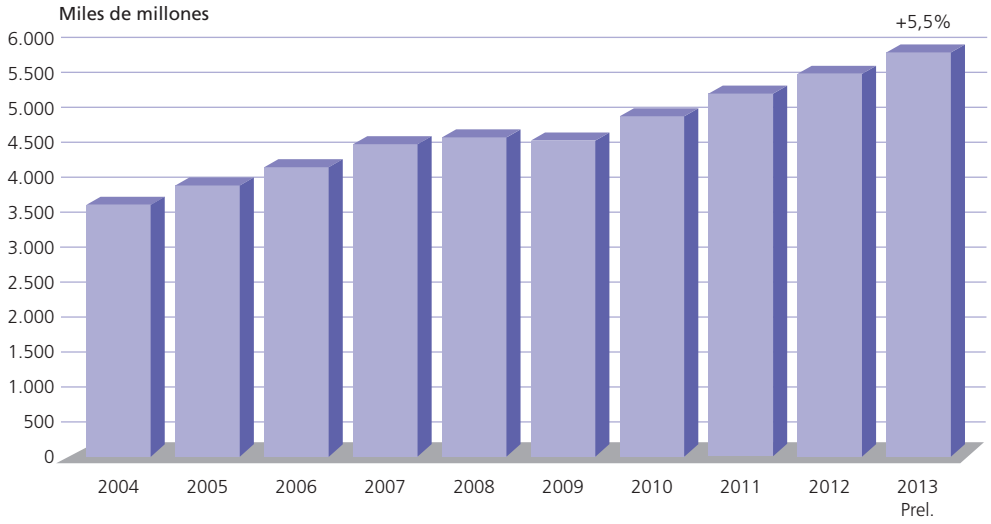
(1) Se incluyen únicamente las aeronaves en servicio. No se incluyen las aeronaves cuya masa máxima de despegue es inferior a 9.000 kg (20.000 libras).
Fuente: Red Business Information (RBI). OACI.

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
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	0	5 (3)	44	20
2013	7	1	0	3	0	1	2 (3)	1	7

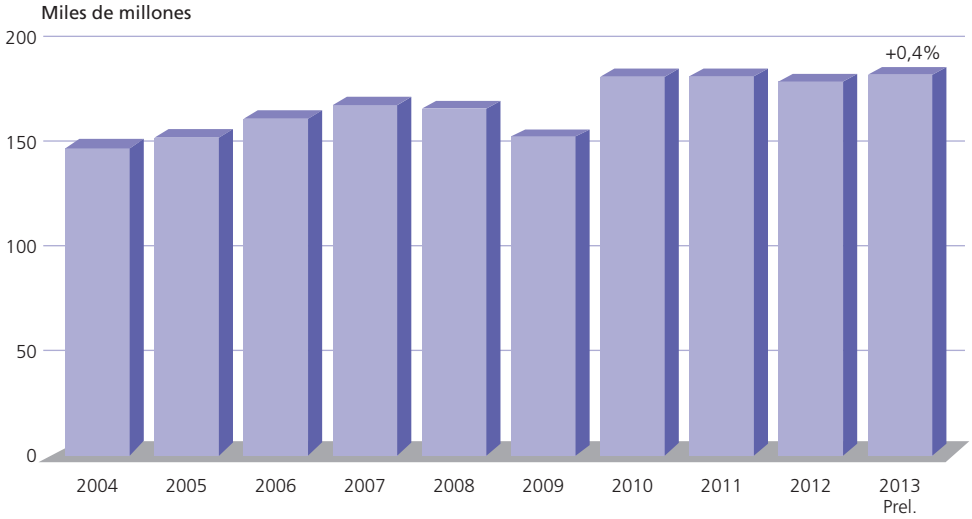
(1) Incluye ataques en vuelo y otros actos de interferencia ilícita.
(2) Los informes oficiales recibidos acerca de los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos no incluyen el número estimado de muertos y lesionados en la superficie. En consecuencia, los totales corresponden a los últimos cálculos obtenidos de los medios de difusión.
(3) Incluye tentativa de sabotaje.
Fuente: OACI.

Gráfico 2.3.1. Tráfico aéreo regular (pasajeros-kilómetro)



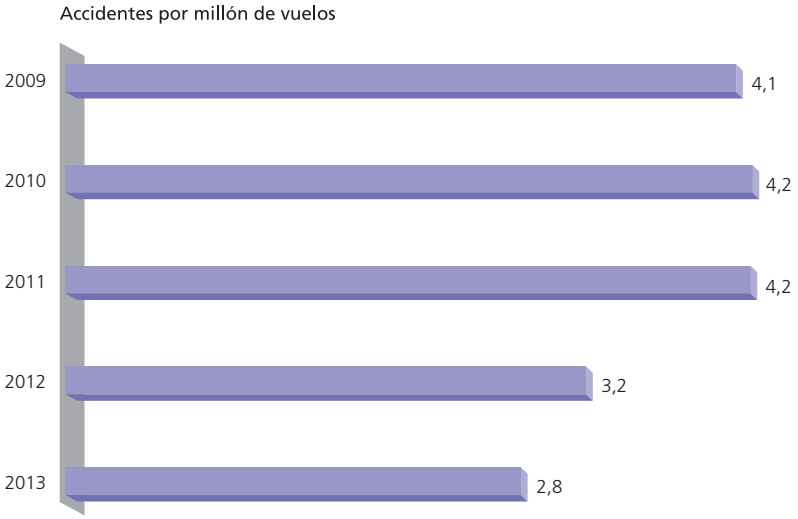
Fuente: OACI.

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 2013» que fue adoptado por la Comisión Europea el 21 de enero de 2014.

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

En 2013 Europa comenzó a superar la crisis económica y financiera. La Unión Europea (UE) salió de la recesión en el segundo trimestre del año, cuando el empuje dado por las reformas empezó a surtir efecto. La incipiente recuperación es frágil y para consolidarla hará falta mucho trabajo, sobre todo para reducir los elevados niveles de desempleo, sobre todo entre los jóvenes, y restablecer el crédito bancario a los hogares y las empresas. Pero el firme apoyo a la Unión Europea y el euro por parte de los dirigentes políticos y las instituciones de la U.E, incluido el Banco Central Europeo (BCE), ya está empezando a dar fruto.

El camino hacia una unión económica y monetaria profunda y auténtica

Además de abordar las dificultades inmediatas provocadas por la crisis, la UE ha seguido adelante con el gran proyecto de reconstruir su arquitectura económica y financiera. Para apoyar, a cambio de reformas, a los Estados miembros que experimentan dificultades financieras, se introdujeron una serie de programas entre los que cabe destacar el Mecanismo Europeo de Estabilidad, cortafuegos financiero que tendrá carácter permanente. Para potenciar el crecimiento económico y prevenir futuras crisis, las políticas económicas y fiscales ahora se coordinan mucho más estrechamente a escala europea. Al mismo tiempo se está construyendo una unión bancaria que cuenta con un sistema común para la supervisión y la resolución bancaria en la zona del euro y se basa en normas creadas para los veintiocho Estados miembros y abiertas a todos ellos. Esta medida es indispensable, ya que, tal como la crisis ha puesto claramente de manifiesto, las economías europeas son esencialmente interdependientes.

Son iniciativas importantes no solo para Europa, sino para todo el mundo. Con sus 507 millones de habitantes, la UE representa el 7,3% de la población mundial, pero más del 23% del producto interior bruto (PIB) del mundo. El PIB combinado de la UE es superior al de Estados Unidos y duplica el chino.

La UE cuenta con numerosas ventajas, desde su excelente capital humano hasta empresas líderes en el mundo, una investigación y desarrollo de máxima calidad e instituciones de educación superior que atraen a casi la mitad de los estudiantes internacionales móviles del mundo. El modelo europeo de gobernanza no solo concilia perfectamente la soberanía nacional y la cooperación —también dentro de las instituciones europeas, algunas de ellas supranacionales—, sino que fomenta la integración política. El modelo europeo es fuente de inspiración para muchos países vecinos. Este modelo ha funcionado y sigue funcionando bien, pero se está perfeccionando a partir de la experiencia adquirida con la crisis.

El hecho de que la UE recibiese el Premio Nobel de la Paz en 2012 pone de relieve el gran ejemplo que da Europa en términos de paz, reconciliación y democracia. Pero si Europa quiere mantener su liderazgo, deberá mejorar la gobernanza y garantizar que las instituciones y el proceso de toma de decisiones sean más democráticos y transparentes. La necesidad es acuciante, ya que cada vez son más las decisiones tomadas a escala europea que afectan directamente a los ciudadanos en su vida cotidiana.

Por sí solos, los Estados miembros, incluso los más grandes, ya no son capaces de superar o responder adecuadamente a algunos de los retos de una economía globalizada. Compartir la soberanía hace más fuertes a los Estados miembros, que adquieren así más peso en el mundo.

La integración económica es un proceso singular. No cabe duda de que la creación de la unión económica y monetaria (UEM) fue uno de los mayores hitos de la integración europea. El euro es uno de los símbolos que definen a Europa en el continente europeo y en todo el mundo. Sin embargo, aunque algunas de las grandes aspiraciones de la UEM se hayan hecho realidad, otras todavía no se han colmado.

En esencia, la respuesta a la crisis ha intentado restablecer la confianza en los logros del mercado único y la moneda única y demostrar que son irreversibles. Al mismo tiempo que nos centramos en cada una de las reformas económicas e institucionales, debemos tener muy presente el contexto general. Debemos movilizar la voluntad política para avanzar en el camino hacia la realización de la UEM, que en última instancia dará lugar a una unión política plena.

Un impulso permanente a la integración

En 2013 dos acontecimientos pusieron claramente de manifiesto que, a pesar de los retos planteados por la crisis, la UE y la zona del euro están decididas a seguir impulsando una mayor integración.

En primer lugar, Croacia se convirtió en Estado miembro el 1 de julio de 2013, clara señal de esperanza y con-

* Más información sobre la Unión Europea, en el sitio web Europa (http://europa.eu).

Fuente: «Informe General sobre la actividad de la Unión Europea, 2013». Comisión Europea. Comunidades Europeas, 2014.

fianza que se produce cuando han transcurrido menos de veinte años desde el fin de la guerra en los Balcanes.

Croacia solicitó la adhesión a la UE en 2003 y participó activamente en las negociaciones desde 2005 hasta 2011. En diciembre de 2011, los líderes de la UE y Croacia firmaron el Tratado de Adhesión. El informe final de la Comisión Europea sobre el seguimiento de los preparativos de Croacia para la adhesión, publicado en marzo de 2013, confirmó que el país estaba listo para ingresar en la Unión.

Durante el período transitorio hasta su adhesión, Croacia mantuvo el estatuto de observador activo en las instituciones de la UE, lo que le permitió familiarizarse con los métodos de trabajo de las instituciones y participar en el proceso de toma de decisiones.

En Zagreb, la capital de Croacia, la adhesión se celebró con una ceremonia que contó con la presencia del presidente Martin Schulz, en nombre del Parlamento Europeo; el presidente Hermán Van Rompuy, en nombre del Consejo Europeo; y el presidente José Manuel Barroso, en nombre de la Comisión Europea. También asistieron la vicepresidenta de la Comisión Viviane Reding y el comisario Stefan Fule, representando a las instituciones de la UE; el presidente Ivo Josipovic, y el primer ministro Zoran Milanovic, en representación de Croacia, acompañados por miles de ciudadanos croatas.

Coincidiendo con la adhesión, en la Casa de la Unión Europea, en el centro de Zagreb, se inauguraron una nueva representación de la Comisión Europea y una oficina de información del Parlamento Europeo.

En segundo lugar, la zona del euro se preparó para dar la bienvenida a Letonia, su décimo octavo miembro, que adoptará el euro como moneda única el 1 de enero de 2014. A lo largo de 2013 se ultimaron los preparativos para la adopción del euro. En marzo, Letonia solicitó oficialmente a la Comisión y al BCE que emitiesen los informes de convergencia para evaluar si el país cumplía los criterios económicos y jurídicos para adoptar el euro, tal como se establece en el Tratado de Maastricht.

En junio, en el informe de convergencia de la Comisión se llegaba a la conclusión de que Letonia estaba preparada para adoptar el euro. El informe de convergencia del BCE concluía que, aunque aún había dudas sobre la viabilidad a largo plazo de su convergencia económica, en conjunto Letonia estaba dentro de los valores de referencia de los criterios de convergencia.

La recomendación del Eurogrupo de 21 de junio dio lugar al apoyo del Consejo Europeo el 28 de junio y a la aprobación formal del Consejo en julio, allanándose así el camino para que Letonia adoptase la moneda común al inicio de 2014.

Un debate sobre el futuro de Europa

La Comisión Europea lanzó el debate en 2012 al presentar sus ideas sobre el futuro de la zona del euro en su plan director para una unión económica y monetaria profunda y auténtica. El plan plantea una visión política y enumera las propuestas concretas necesarias a corto, medio y largo plazo para apoyar la estabilidad del euro y a la UE en su conjunto.

Este enfoque amplio de la profundización de la zona del euro se basa en los principios fundamentales que se exponen a continuación:

- En primer lugar, los avances hacia una mayor integración deben realizarse en el marco institucional y jurídico de los Tratados, de conformidad con el método comunitario.
- En segundo lugar, debe aprovecharse al máximo el potencial de los instrumentos del conjunto de la UE y no solo de los establecidos en la zona del euro.
- En tercer lugar, las reformas deben introducirse principalmente a través de legislación secundaria, contemplándose la modificación de los Tratados solo en caso necesario.

La visión de la Comisión equilibra una mayor responsabilidad económica y presupuestaria con más solidaridad y ayuda financiera. El plan también dice que toda cesión de poderes a la UE debe ir acompañada de más legitimidad y responsabilidad democráticas en la UE. El plan tiene una fuerte dimensión social y garantiza el avance de la UE en todos estos frentes al mismo tiempo. El subtítulo del plan es «Apertura de un debate europeo», y en 2013 empezó uno de ellos. Una conferencia celebrada en mayo de 2013 reunió en Bruselas a miembros del Parlamento Europeo, parlamentarios nacionales, representantes de los gobiernos, periodistas, profesores universitarios y ciudadanos para debatir el significado para los ciudadanos de Europa de las ideas contenidas en el plan director. El Consejo Europeo también celebró varias reuniones para debatir principios y propuestas comunes para construir una auténtica unión económica y monetaria.

Es necesario un verdadero debate a escala europea que prepare el terreno para una profunda unión política, objetivo último de la integración económica y fiscal. La legitimidad democrática de la UE y la obligación de rendir cuentas deben adaptarse a su papel cada vez más relevante y sus competencias cada vez más amplias. Esta es la razón por la que, en 2013, el presidente Barroso en su discurso sobre el estado de la Unión confirmó su intención de presentar nuevas ideas sobre la mejor manera de consolidar y profundizar el método comunitario antes de las elecciones al Parlamento Europeo. La intención es establecer los principios y orientaciones necesarios para una auténtica unión política a fin de que puedan ser objeto de un verdadero debate europeo.

2.4.2. Hacia una unión económica, fiscal y bancaria

La importante transformación de la coordinación económica y presupuestaria en la Unión Europea (UE) prosiguió en 2013, demostrando que la UE está haciendo

cambios duraderos y dando respuesta a los importantes problemas presupuestarios y estructurales que surgieron a lo largo de la última década o incluso antes. El tercer Semestre Europeo —el ciclo integrado de la UE para la coordinación económica y presupuestaria— permitió que las políticas económicas de los Estados miembros se evaluaran de manera oportuna y exhaustiva, prestando la debida atención a las interdependencias y repercusiones en los diferentes países. Por otra parte, la introducción de la legislación del denominado «two-pack» (paquete de dos medidas) reforzó la supervisión presupuestaria en la zona del euro.

Los Estados miembros trabajaron mucho en 2013 para tener controladas las finanzas públicas y han conseguido reducir a la mitad el déficit presupuestario general de la UE desde su máximo de 2009. También han emprendido reformas estructurales —las reformas económicas fundamentales para los sistemas de pensiones y fiscales, la legislación laboral, o los mercados de bienes y servicios. Estas han modificado el funcionamiento de las economías y pueden aumentar el potencial de crecimiento y creación de puestos de trabajo de los Estados miembros. Irlanda se ha convertido en el primer país en salir de su programa de ajustes económicos.

Además de reforzar los requisitos de capital de los bancos, que entrarán en vigor el 1 de enero de 2014, la UE ha logrado avances significativos en la realización de una unión bancaria en la zona del euro, a fin de aumentar la estabilidad financiera y proteger los intereses de los contribuyentes. La unión bancaria está abierta a todos los Estados miembros, así como a los países no pertenecientes a la zona del euro. Solo un sistema común podrá romper el círculo vicioso en el que los emisores soberanos y sus bancos refuerzan mutuamente sus dificultades. En 2013 se acordó un pilar central de la unión bancaria —el Mecanismo Único de Supervisión (MUS)— que estará totalmente operativo en 2014. Se verá complementado con un segundo pilar, el Mecanismo Único de Resolución (MUR), sobre el cual el Parlamento y el Consejo han adoptado sus posiciones respectivas en diciembre de 2013, con vistas a unas rápidas negociaciones tripartitas en 2014. Estos dos mecanismos, apoyándose en un código normativo bancario único común a los veintiocho Estados miembros de la UE, darán estabilidad a los bancos y evitarán que los contribuyentes paguen la factura de los bancos en dificultades en el futuro.

Reforzar la gobernanza económica europea y la agenda de crecimiento de Europa

El Semestre Europeo

Un instrumento clave en el sistema de gobernanza económica de la Unión Europea es el Semestre Europeo, que entró en su tercer año en 2013. El proceso del Semestre Europeo garantiza la estrecha coordinación de las políticas presupuestarias de los Estados miembros en el marco del Pacto de Estabilidad y Crecimiento y la política económica aplicada en consonancia con la Estrategia Europa 2020, el plan para el crecimiento y el empleo a largo plazo de la UE.

La finalidad del Semestre Europeo es:

- identificar los principales desafíos económicos y sociales de la UE y de la zona del euro, lo que refleja la creciente interdependencia entre los Estados miembros;
- evaluar la evolución de las políticas y detectar nuevos retos políticos en una fase temprana y, a través de recomendaciones específicas por país (REP), ayudar a los Estados miembros a aplicar sus políticas en formas que ayuden a la Unión Europea a ajustar y crecer de manera sostenible, generando empleo y un nivel de vida digno para todos.

Siguiendo las directrices marcadas por la Comisión en su Estudio Prospectivo Anual sobre el Crecimiento (EPAC) de 2013, el Consejo Europeo de marzo del mismo año estableció prioridades de reforma a escala de la UE para el año próximo. Estas prioridades se mantienen sin cambios con respecto al año anterior, en parte debido a que los principales retos económicos requieren una atención política constante, pero sobre todo porque hay evidencias de que la estrategia de la UE está funcionando. Las prioridades son:

- conseguir una consolidación presupuestaria diferenciada favorable al crecimiento;
- restablecer el flujo normal de crédito a la economía;
- promover el crecimiento y la competitividad presentes y futuros;
- dar respuesta al desempleo y a las consecuencias sociales de la crisis;
- modernizar la Administración Pública.

Mecanismo Europeo de Estabilidad

El Mecanismo Europeo de Estabilidad (MEDE) celebró su primer año completo de funcionamiento en 2013. Es un elemento vital para salvaguardar la estabilidad financiera dentro de la zona del euro. Equipado con una capacidad de préstamo de 500.000 millones de euros, el MEDE es una protección financiera fundamental, que ofrece ayuda financiera a los Estados miembros de la zona del euro que sufren o pueden sufrir dificultades financieras. El MEDE ya ha proporcionado ayuda financiera a España, para ayudar a recapitalizar su sector financiero, así como a Chipre, para ayudar en la aplicación de su programa de ajustes macroeconómicos. El Mecanismo Europeo de Estabilidad Financiera (MEEF), la Facilidad Europea de Estabilidad Financiera (FEEF) y el Fondo Monetario Internacional (FMI) siguieron financiando conjuntamente los programas para Irlanda, Grecia y Portugal.

La creación del MEDE no es una respuesta aislada a la crisis de la deuda soberana, sino que complementa una serie de reformas emprendidas a nivel nacional, de la zona del euro o de la UE. Los esfuerzos realizados por los Estados miembros con respecto a la consolidación presupuestaria y las reformas estructurales, junto con las iniciativas de la UE e intergubernamentales, tales como el refuerzo del Pacto de Estabilidad y Crecimiento, el Tratado de Estabilidad, Coordinación y Gobernanza en la Unión Económica y Monetaria (incluido un pacto fiscal), el Semestre Europeo y la unión bancaria son de una importancia crítica para eliminar las raíces de la crisis y evitar posibles crisis futuras. No obstante, si un Estado miembro de la zona del euro requiere asistencia financiera, el MEDE tendrá capacidad y recursos para actuar como una protección financiera y aplicar un instrumento de préstamo que permitirá colmar las necesidades de financiación de ese país hasta que se restablezca el acceso al mercado de deuda soberana. Para llevar a cabo su cometido, el MEDE moviliza fondos mediante la emisión de instrumentos del mercado monetario, así como deuda a medio y largo plazo, con vencimientos de hasta treinta años. La emisión del MEDE está respaldada por un capital desembolsado de 80.000 millones de euros y la obligación vinculante de los Estados miembros que participan en el MEDE de aportar su contribución al capital autorizado del mismo.

La dimensión social de la unión económica y monetaria

La Comunicación de la Comisión titulada «Reforzar la dimensión social de la Unión Económica y Monetaria» propone establecer un nuevo marcador con cinco indicadores clave en materia social y de empleo para ayudar a detectar y llamar la atención sobre los grandes retos laborales y sociales en la unión económica y monetaria (UEM) que deben abordarse en interés colectivo. Los indicadores son: el desempleo; el desempleo juvenil y la tasa de inactividad; la renta disponible bruta de los hogares; la tasa de riesgo de pobreza; y las desigualdades en los niveles de renta (relación entre el 20% que gana más y el 20% que gana menos). El cuadro de indicadores se incluyó en el paquete del Estudio Prospectivo Anual sobre el Crecimiento 2014 (Informe conjunto sobre el empleo), y se tendrá en cuenta en el proceso del Semestre Europeo conformando potencialmente las REP, pero sin sanciones.

Refuerzo de la unión económica y monetaria de cara al futuro

El plan rector de la Comisión para conseguir una profunda y auténtica UEM, a que se hace referencia en el capítulo 1, establece los pasos necesarios para reforzar la moneda única a corto, medio y largo plazo. Algunas reformas ya son posibles con arreglo al actual Derecho derivado, mientras que otras requerirán nuevos debates y posiblemente la modificación de los Tratados. La UE ya ha empezado a obtener frutos de muchas de las acciones previstas en el plan, como se indica a continuación.

- En marzo de 2013, la Comisión publicó dos comunicaciones para concretar sus ideas sobre la coordinación previa (ex ante) de los planes de reforma económica más importantes de los Estados miembros y sobre el Instrumento de Convergencia y Competitividad (ICC) para fomentar y apoyar las reformas prioritarias.
- La legislación del «two-pack» está en vigor desde mayo de 2013.
- El MUS ha sido acordado y el BCE ha iniciado su valoración independiente de los activos de los bancos antes de asumir su papel de supervisión en 2014.
- El MUR está en vías de ser adoptado tras el acuerdo en el Consejo de diciembre de 2013 sobre el enfoque general con respecto al MUR, en particular en relación con el establecimiento y puesta en marcha progresiva de un fondo único de resolución y la creación de una Junta Única de Resolución. El Parlamento también está adoptando su posición negociadora.
- En julio de 2013, la Comisión aclaró cómo tratar determinadas inversiones públicas a efectos contables en el marco del Pacto de Estabilidad y Crecimiento (la denominada «cláusula de inversión»).
- A raíz de un acuerdo con el Parlamento, la Comisión estableció un grupo de expertos para estudiar un fondo de amortización de la deuda y los eurobonos, dos ideas que figuran en el plan rector.
- En el mes de octubre, la Comisión publicó una Comunicación sobre la dimensión social de la UEM (como se ha mencionado anteriormente) en respuesta a una petición del Consejo Europeo de diciembre de 2012.

Los dirigentes de la UE reunidos en el seno del Consejo Europeo de diciembre acordaron las principales características de un sistema de acuerdos contractuales de mutuo acuerdo y mecanismos de solidaridad asociados, para facilitar y apoyar las reformas de los Estados miembros en áreas que son fundamentales para el crecimiento, la competitividad y el empleo. Se ha pedido a Hermán Van Rompuy, presidente del Consejo Europeo, que, en estrecha cooperación con José Manuel Barroso, presidente de la Comisión Europea, avance en estos temas sobre la base de estas características e informe a la cumbre de octubre de 2014.

2.4.3. Hacia la recuperación económica, el crecimiento y el empleo

La economía de Europa salió de la recesión en 2013, despejando así el camino para una recuperación más sólida en 2014. Sin embargo, muchos Estados miembros han tenido que seguir luchando contra una grave tasa de desempleo, especialmente entre los jóvenes.

A fin de impulsar la economía y la creación de puestos de trabajo, trascendiendo los esfuerzos inmediatos para hacer frente a los efectos de la crisis, la Unión Europea (UE) ha centrado sus energías en la aplicación de Europa 2020, una estrategia de crecimiento y empleo de amplio alcance. En un contexto en el que la crisis económica y financiera ha sacado a relucir algunos obstáculos muy arraigados en materia de crecimiento y los ha exacerbado, Europa 2020 ha indicado tres factores clave en los que se debe actuar a escala nacional y de la UE, a saber, un crecimiento inteligente, sostenible e integrador.

La Estrategia se apoya en los cinco objetivos principales que la UE y los Estados miembros deberán alcanzar en 2020 en cinco ámbitos: el empleo, la investigación y el desarrollo, el cambio climático y la energía, la educación y la inclusión social, así como en una serie de iniciativas emblemáticas; y todo ello con la ambición de crear unas condiciones y unos cimientos sólidos para el crecimiento.

A escala de la UE, las normas presupuestarias y económicas más estrictas que se aplican durante el Semestre Europeo ayudarán a alcanzar los objetivos de la Estrategia Europa 2020. El presupuesto de la UE para los próximos siete años, el marco financiero plurianual (MFP) 2014-2020, también se alineará estrechamente con las metas de la estrategia para apoyar a los Estados miembros en su esfuerzo por cumplir sus objetivos.

A escala nacional, se están llevando a cabo reformas económicas de gran alcance en los cinco ámbitos que constituyen los objetivos. Las reformas son objeto de seguimiento a lo largo del año por la Comisión Europea, que en la primavera de cada año elabora recomendaciones específicas por país para destacar cuáles son las reformas más urgentes.

Aunque la Estrategia Europa 2020 se basa en la mejora de la gobernanza económica y la coordinación reforzada de las políticas económicas descrita en el capítulo 2, el presente capítulo ofrece una visión de conjunto de las acciones emprendidas para garantizar el futuro crecimiento en diversos ámbitos y sectores, desde la industria hasta la pesca. También pone de manifiesto cómo hemos ido reforzando dos fuentes principales de crecimiento —el mercado único y el comercio— y cómo hemos profundizado en ellas, por una lado, y cómo está utilizando sus recursos financieros la UE para impulsar la economía a lo largo de los próximos años, por otro.

Medidas de la Unión Europea para el crecimiento: Europa 2020

Educación y formación

Uno de los objetivos de la Estrategia Europa 2020 es que el 75% de las personas de 20 a 64 años de edad tenga empleo al final de la década. Sin embargo, la crisis ha dado lugar a una elevada tasa de desempleo en toda Europa; el desempleo juvenil ha alcanzado en ella el 24%, mientras que en países como Grecia y España más de la mitad de los jóvenes activos en el mercado de trabajo están desempleados. Al mismo tiempo, existen en torno a dos millones de ofertas de empleo no cubiertas en Europa, por lo que está claro que existe un desfase en la adecuación de las competencias. La Comisión está abordando esta cuestión de diversas maneras, siguiendo la vía de la iniciativa para replantearse la educación y de las medidas anunciadas a finales de 2012 para luchar contra el desempleo juvenil (incluida la Garantía Juvenil).

El actual Programa de Aprendizaje Permanente apoya la movilidad en la formación a través de Erasmus (educación superior), Leonardo da Vinci (formación profesional), Comenius (enseñanza primaria y secundaria) y Grundtvig (educación de adultos). Erasmus y Leonardo da Vinci dan apoyo conjuntamente cada año a cerca de 140.000 períodos de prácticas en empresas y otras organizaciones. Cuatro millones de personas, en su mayoría jóvenes, podrán recibir becas con arreglo al nuevo programa Erasmus+ el extranjero en el período 2014-2020, frente a los dos millones y medio de beneficiarios tan solo de los actuales programas de movilidad de la UE. Esta experiencia internacional da un impulso a las cualificaciones y a la empleabilidad.

En julio la Comisión puso también en marcha la Alianza Europea para la Formación de Aprendices, con vistas a contribuir a la lucha contra el desempleo juvenil, mejorando la calidad, la oferta y la imagen de la formación de aprendices. Dicha Alianza impulsará las asociaciones entre los países y las partes interesadas para que puedan determinar cuáles son los mejores sistemas de aprendizaje en la UE y aplicar soluciones a medida.

El Grupo de Alto Nivel de la UE sobre la Modernización de la Enseñanza Superior hizo público un informe en que resume una amplia gama de recomendaciones prácticas y asequibles, relativas a cómo puede mejorarse la docencia en la enseñanza superior, incluyendo una propuesta de creación de una Academia Europea de la Enseñanza y el Aprendizaje, que actuaría como plataforma de intercambio de las mejores prácticas en los Estados miembros y en las instituciones de educación superior.

Hacer pleno uso de las oportunidades que ofrecen las tecnologías de la información y de la comunicación (TIC), así como de recursos educativos abiertos, resulta también esencial para que los sistemas educativos sean eficaces. En septiembre, la Comisión publicó una Comunicación sobre la apertura de la educación, que se propone allanar el camino a una enseñanza y un aprendizaje más innovadores mediante el uso de tecnologías y el acceso a contenidos digitales, con el fin de contribuir a conseguir la educación de alta calidad y la capacitación digital que exigirán el 90% de los puestos de trabajo de aquí a 2020. En particular, los cursos masivos abiertos en línea (MOOC, por sus siglas en inglés) constituyen un magnífico instrumento en este contexto. La Comisión ha contribuido a poner en marcha los primeros MOOC paneuropeos y ha conseguido que pueda dispo-

nerse libremente de cuarenta cursos universitarios, lo que permite que los ciudadanos accedan a una educación de calidad desde casa.

Esta iniciativa también enlaza con la Gran Coalición para el Empleo Digital, una plataforma multilateral para abordar la falta de competencias en tecnologías de la información y de la comunicación y las 900.000 ofertas de empleo del terreno de las TIC sin cubrir.

Investigación, desarrollo e innovación

Unión por la Innovación

Un informe sobre el estado de la Unión por la Innovación 2012 proporcionó una actualización de los avances registrados en los treinta y cuatro compromisos asumidos en el marco de la iniciativa emblemática Unión por la Innovación, y destacó que más del 80% de los compromisos estaban en marcha.

La Unión por la Innovación es una de las siete iniciativas emblemáticas de la Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador y contiene treinta y cuatro acciones encaminadas a lograr tres objetivos:

- hacer de Europa un líder mundial en el ámbito de la ciencia;
- eliminar los obstáculos a la innovación, como el coste excesivo de las patentes, la fragmentación del mercado, la lentitud en la adopción de normas y la falta de cualificación, que impiden actualmente que las ideas accedan rápidamente al mercado; y
- revolucionar la organización de la colaboración entre el sector público y privado.

Tras una petición del Consejo Europeo, la Comisión presentó en septiembre un nuevo indicador de resultados en materia de innovación para efectuar una evaluación comparativa de las políticas nacionales de innovación y hacer un seguimiento de los resultados de la UE en comparación con sus principales socios comerciales. En ella se mide, asimismo, hasta qué punto las ideas que emanan de los sectores innovadores son capaces de llegar al mercado, generar mejores empleos y hacer que Europa sea más competitiva.

El cuadro europeo de indicadores de innovación de 2013, publicado en marzo, reveló que los resultados de la innovación en la UE han mejorado año tras año, a pesar de la crisis económica, pero la brecha en materia de innovación entre los Estados miembros se está ampliando. El Informe de competitividad de la Unión por la innovación 2013 se hizo público en diciembre y puso de manifiesto que Europa sigue siendo uno de los principales centros de producción de conocimientos en el mundo, si bien va a la zaga de América del Norte y Asia en cuanto a las tecnologías de rápido crecimiento del futuro.

El apoyo a la investigación y la innovación de la política de cohesión de la Unión Europea

La investigación y la innovación han seguido siendo receptores de las inversiones con cargo a los Fondos Estructurales de la UE en 2013 (aproximadamente el 25% de los fondos disponibles está en la actualidad invertido en este ámbito). La reforma de la política de cohesión aprobada en diciembre exigirá por primera vez que todas las regiones de la UE dediquen un porcentaje mínimo de los fondos disponibles durante 2014-2020 a la investigación y la innovación, así como al desarrollo de las «estrategias de especialización inteligente» para cada región.

Séptimo Programa Marco

El Séptimo Programa Marco de Investigación, Desarrollo Tecnológico y Demostración (7PM), que se puso en marcha en 2007, concluyó en diciembre. A lo largo de sus siete años contribuyó a financiar más de 22.000 proyectos de investigación; la participación del presupuesto de la UE superó los 40.000 millones de euros, incluidas las subvenciones del Consejo Europeo de Investigación a unos 4.000 beneficiarios. El VI Informe de seguimiento del Séptimo Programa Marco, publicado en el mes de agosto, puso de manifiesto que aproximadamente el 17% de todos los participantes fueron PYME.

Horizonte 2020

En diciembre se adoptó la legislación sobre Horizonte 2020, el programa de investigación e innovación de la Unión Europea para el período 2014-2020. Con un presupuesto de casi 80.000 millones de euros, un 30% más en términos reales que el programa marco anterior (7PM) y con normas de participación más sencillas, Horizonte 2020 es el mayor programa de investigación de la UE y aún uno de los mayores programas de investigación financiados con fondos públicos en todo el mundo.

Horizonte 2020 servirá para garantizar la futura base de conocimientos de la economía europea y para aportar una contribución a largo plazo al crecimiento y el empleo. Estructurado en torno a tres pilares —ciencia excelente, liderazgo industrial y retos de la sociedad—, financiará todo tipo de actividades, desde la ciencia puntera hasta la innovación cercana al mercado.

El programa reagrupa por primera vez en un único instrumento toda la financiación a escala de la UE en materia de investigación e innovación, dotándola de un único conjunto de normas; también servirá para reducir radicalmente la burocracia. El objetivo general de un programa más sencillo y más coherente debería facilitar la participación, especialmente en el caso de las organizaciones de investigación más pequeñas y las pequeñas empresas.

Acciones emblemáticas sobre tecnologías futuras y emergentes

Las acciones emblemáticas sobre «Tecnologías futuras y emergentes» (FET) se han concebido para conseguir un impacto transformador en la ciencia, la tecnología y la sociedad en su conjunto. Son muy ambiciosas y se basan en la cooperación entre una serie de disciplinas, comunidades y programas que requieren un apoyo continuado de hasta diez años. Tras una preparación muy selectiva, en 2013 fueron seleccionadas dos iniciativas —«Proyecto Cerebro Humano» y «Grafeno»— dentro del 7PM. Ambas iniciativas tienen un enorme potencial para provocar una revolución en la próxima generación de productos y materiales en muchos ámbitos, proporcionando una ventaja competitiva en una amplia gama de sectores, y, en particular, en los de la salud y el envejecimiento, la medicina, la química, la electrónica y las TIC.

Destino Europa

Con vistas a atraer a Europa a investigadores altamente cualificados, la UE organizó en los Estados Unidos en 2013 tres acontecimientos con el título «Destino Europa». Estos acontecimientos sirvieron de escaparate de la excelencia de la investigación y la innovación europeas, e incrementaron la sensibilización acerca de las oportunidades de carrera y de financiación disponibles a través de las iniciativas de la UE tales como el Consejo Europeo de Investigación y las acciones Marie Sktodowska-Curie, así como de los programas de los Estados miembros.

Paquete sobre las inversiones en la innovación

La Comisión adoptó en julio el paquete sobre las inversiones en la innovación, que propone establecer asociaciones formales con la industria y los Estados miembros en sectores estratégicos clave de la investigación y la innovación, tales como la bioeconomía, la aeronáutica y la electrónica. Según la propuesta, las seis asociaciones público-privadas y las cuatro asociaciones públicas tendrían en conjunto un presupuesto de unos 22.000 millones de euros, de los cuales alrededor de 8.000 millones de euros procedentes del programa Horizonte 2020 asegurarían 10.000 millones de euros de la industria y 4.000 millones de euros de los Estados miembros. Las iniciativas impulsarán la competitividad de la industria de la UE en unos sectores que proporcionan empleo muy cualificado, además de aportar soluciones a importantes retos de la sociedad.

Agenda Digital

El paquete legislativo «Un continente conectado»: creación de un mercado único de las telecomunicaciones en la UE.

En un mundo que avanza rápidamente hacia una economía basada en internet —lo que afecta directamente a todos los ámbitos de actividad, desde los servicios tradicionales como la banca y los seguros hasta sectores nuevos como el comercio electrónico, pasando por la producción industrial y el suministro de energía—, se va asentando la convicción de que las TIC contribuyen al crecimiento inteligente, sostenible e integrador previsto en la Estrategia Europa 2020.

Ahora bien, en la UE falta un verdadero mercado único de las comunicaciones electrónicas. La Unión está fragmentada en mercados nacionales separados, como resultado de lo cual se desaprovecha una importante fuente de crecimiento potencial, según el Marcador de la Agenda Digital Anual.

En respuesta a la petición del Consejo de crear un mercado único de las telecomunicaciones para resolver los problemas que confirmó el marcador, la Comisión ha adoptado un paquete legislativo para la creación de un continente conectado, competitivo y que permita el desarrollo de industrias digitales y la consiguiente creación de empleo.

Facturación electrónica

La facturación electrónica constituye un paso importante hacia una Administración Pública sin papel (Administración Electrónica) en Europa, una de las prioridades de la Agenda Digital, y ofrece la posibilidad de extraer importantes ventajas económicas y ambientales. En opinión de la Comisión, la implantación de la facturación electrónica en los contratos públicos de toda la UE podría generar un ahorro de hasta 2.300 millones de euros. Para dar un impulso en este sentido, la Comisión presentó el 26 de junio una propuesta de Directiva relativa a la facturación electrónica en la contratación pública, con el fin de eliminar la fragmentación del mercado interior mediante la promoción de la facturación electrónica en el sector público [facturación electrónica en las relaciones entre las empresas y la Administración (B2G)] y la mejora de la interoperabilidad de los sistemas nacionales de facturación electrónica.

Apoyo de la política de cohesión de la Unión Europea a la Agenda Digital

Las TIC siguieron beneficiándose en 2013 de las inversiones de los Fondos Estructurales. Desde el inicio del período de programación actual se han invertido alrededor de 14.600 millones de euros, que han contribuido a que unos 4,7 millones de ciudadanos más se conecten a la banda ancha. La reforma de la política de cohesión acordada en diciembre exigirá por vez primera que todas las regiones de la UE dediquen un porcentaje mínimo de los fondos disponibles durante el período 2014-2020 a inversiones ligadas a la Agenda Digital de la UE.

Política espacial y navegación por satélite Galileo

Hasta ahora los usuarios del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) de todo el mundo se veían obligados a depender de las señales del sistema estadounidense GPD o del ruso Glonass. El sistema Galileo, de la UE, dota a los usuarios de una alternativa nueva y fiable gestionada por autoridades civiles, no militares.

Si bien uno de los objetivos esenciales de la creación del nuevo sistema era la autonomía europea, Galileo es interoperable al 100% con los sistemas GPS y Glonass, lo que le convierte en un elemento nuevo plenamente integrado en el sistema mundial de navegación por satélite, un instrumento vital que permitirá un posicionamiento más preciso y más fiable, incluso en ciudades con edificios altos que pueden perturbar las señales.

Galileo brinda toda una gama de nuevas oportunidades de negocio a los fabricantes de equipos, creadores de aplicaciones y proveedores de servicios que requieren una fiabilidad extrema.

Las pruebas realizadas en 2013 de las señales producidas por los cuatro satélites del sistema mundial de navegación por satélite de la UE que ya están en órbita mostraron que las señales son de una calidad y precisión excelentes e incluso superan las expectativas. Está previsto que Galileo preste sus primeros servicios a finales de 2014 o principios de 2015.

La Comisión prevé combinar el sistema que se establecerá en el marco del programa Galileo con su equivalente estadounidense, a fin de mejorar la seguridad de los vuelos. Esa sinergia —un acuerdo bilateral de alcance mundial entre la UE y los Estados Unidos — contribuirá a reforzar la seguridad de los vuelos y a establecer normas internacionales sobre los sistemas de navegación aérea, que tan necesarias resultan.

Copérnico

En diciembre de 2013, Copérnico —el sistema europeo de observación de la Tierra— lanzó un nuevo régimen de difusión de datos abiertos que proporciona un acceso libre, pleno y abierto a un gran número de datos importantes sobre medio ambiente. Ese acceso servirá de apoyo al desarrollo de aplicaciones útiles en diferentes sectores (por ejemplo, agricultura, seguros, transporte y energía). Copérnico ya está parcialmente operativo, sobre todo gracias a los datos obtenidos por las misiones y sensores de satélites existentes en tierra, mar y aire, aportando enormes beneficios de alcance mundial. Cuando el tifón Haiyan azotó Filipinas el 8 de noviembre de 2013, se activó inmediatamente el servicio de respuesta a emergencias de Copérnico, que proporcionó los primeros mapas de evaluación de daños. Ese servicio se activó también para asistir a los equipos de rescate en las inundaciones que afectaron a Cerdeña a finales de noviembre de 2013.

Mecanismo «Conectar Europa»

El Mecanismo «Conectar Europa» es un instrumento esencial para la consecución de los objetivos de la Estrategia Europa 2020; se adoptó en noviembre de 2013, tras el acuerdo final sobre el marco financiero plurianual 2014-2020. Cuenta con un presupuesto total de 33.300 millones de euros en el período 2014-2020 para ayudar a financiar las redes transeuropeas de transporte, energía y telecomunicaciones. El mecanismo persigue acelerar la culminación de las redes transeuropeas y ejercer de factor multiplicador de fondos tanto del sector público como del privado. Contribuirá a construir líneas ferroviarias, vías navegables interiores, puertos, redes de electricidad y gaseoductos. Asimismo, contribuirá al desarrollo del mercado único digital, a fin de facilitar la movilidad de los ciudadanos y las empresas proporcionando servicios públicos transfronterizos ininterrumpidos, tales como los servicios de contratación pública electrónica, sanidad electrónica o acceso a datos abiertos. Asimismo, el programa financiará, junto con el BEI, un número limitado de proyectos de banda ancha.

RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

La UE tiene por objetivo implantar una Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) robusta que abarque los veintiocho Estados miembros, conectando el este con el oeste y sustituyendo el mosaico actual de redes de transporte por una red verdaderamente europea. El Mecanismo «Conectar Europa» pondrá a disposición de la red 26.000 millones de euros, con lo que se triplican los fondos disponibles actualmente.

En mayo se alcanzó un acuerdo entre las instituciones sobre la RTE-T. El Reglamento establece que 2030 será la fecha límite para la conexión plena, la multimodalidad y la operatividad de esta red principal. La red principal consistirá en nueve grandes corredores transfronterizos que mejorarán las conexiones entre las distintas partes de la UE, lo que facilitará y acelerará la circulación de bienes y personas por toda Europa.

En octubre la Comisión publicó mapas nuevos de los nueve grandes corredores que contribuirán a la implementación de la red principal gracias a una mejor coordinación entre Estados miembros, regiones, gestores de infraestructuras y otras partes interesadas, bajo la dirección de coordinadores europeos.

Un mercado interior abierto y equitativo

Actas del Mercado Único I y II: avances conseguidos

Europa debe actuar para crear más prosperidad y más empleo, y debe hacerlo urgentemente en un contexto de salida de la crisis financiera. Esta es la razón por la cual la

Comisión adoptó el Acta del Mercado Único, una serie de medidas para impulsar la economía europea y crear puestos de trabajo.

Desde 1992 el mercado único ha aportado enormes ventajas y creado nuevas oportunidades. No obstante, la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas no siempre es fluida. En algunos ámbitos no hay un verdadero mercado europeo integrado. Hay lagunas de legislación, y las barreras administrativas y la falta de aplicación efectiva impiden que el mercado único despliegue todo su potencial.

También resulta necesario dar un fuerte impulso a la confianza en el mercado único para estimular el crecimiento económico. Europa necesita actuar con más rotundidad y convicción para mostrar que el mercado único aporta progreso social y puede ser beneficioso para los consumidores, los trabajadores y las pequeñas empresas.

El Acta del Mercado Único presentada por la Comisión en abril de 2011 exponía doce medidas clave para estimular el crecimiento y reforzar la confianza. En octubre de 2012, la Comisión propuso una segunda serie de actuaciones (Acta del Mercado Único II) para seguir desarrollando el mercado único y explotar todo su potencial, aún no aprovechado, como motor de crecimiento.

La Comisión ha presentado un conjunto de propuestas en relación con las doce medidas clave del Acta del Mercado Único I y con cuarenta y ocho de las cincuenta medidas complementarias. De las doce medidas clave, hasta la fecha se han adoptado formalmente ocho: legislación sobre un sistema europeo de normalización; legislación sobre una patente unitaria; legislación sobre los fondos de capital riesgo; legislación sobre los fondos de inversión solidaria; legislación sobre la resolución alternativa de litigios; simplificación de las directivas contables; revisión de la Directiva sobre cualificaciones profesionales; y financiación de infraestructuras (energía y transporte). La modernización del marco normativo de los contratos públicos se encontraba en una fase avanzada a finales de 2013.

Están en curso las negociaciones con el Parlamento y el Consejo sobre tres propuestas: identificación y firma electrónicas, Directiva de Ejecución relativa al desplazamiento de trabajadores y revisión de la Directiva sobre la fiscalidad de la energía.

En lo que respecta al Acta del Mercado Único II, la Comisión ha presentado propuestas sobre las nueve medidas legislativas clave que requieren la aprobación del Parlamento y del Consejo, y ha adoptado comunicaciones y normas de desarrollo sobre las tres medidas clave restantes, que no requieren la intervención del Parlamento y del Consejo.

Las nueve propuestas de medidas legislativas clave están siendo objeto de negociación en el Parlamento y el Consejo. El Consejo Europeo acordó que debían recibir la máxima prioridad para su adopción antes de que concluya el ciclo parlamentario actual.

Cualificaciones profesionales

Ante el descenso de la población en edad laboral en muchos Estados miembros, está previsto que de aquí a 2020 la demanda de empleo muy cualificado registre un aumento de más de 16 millones de puestos de trabajo. Si Europa quiere satisfacer esa demanda, deberán colmarse las lagunas debidas a la escasez de mano de obra, por ejemplo mediante la movilidad de profesionales muy cualificados procedentes de otros Estados miembros de la UE. Esos profesionales pueden ser un motor esencial de crecimiento, pero para ello deben poder trasladarse con facilidad allí donde haya empleo, para lo cual es necesario que sus cualificaciones se reconozcan en la UE de forma sencilla, rápida y fiable. Esta es la razón por la cual la Comisión presentó una propuesta de modernización de la Directiva sobre cualificaciones profesionales.

La revisión, que fue adoptada por el Parlamento y el Consejo, simplifica las normas sobre la movilidad de los profesionales en la UE al ofrecer a todas las profesiones interesadas una tarjeta profesional europea que facilitaría y aceleraría el reconocimiento de cualificaciones. Al mismo tiempo, la Directiva refuerza las garantías para los ciudadanos y los pacientes, ya que introduce un mecanismo de alerta para las profesiones sanitarias y los profesionales de la salud que trabajan con niños. La Directiva entrará en vigor en enero de 2014. Los Estados miembros deberán incorporarla a sus ordenamientos jurídicos internos en un plazo de dos años a partir de la fecha de su entrada en vigor, concretamente a principios de 2016.

Contratación pública

Las autoridades públicas gastan cada año el 18% del PIB en bienes, servicios y obras. Ante las restricciones presupuestarias actuales y las dificultades económicas de casi todos los Estados miembros, la política de contratación pública debe más que nunca garantizar un uso óptimo de los fondos para impulsar el crecimiento y la creación de empleo y con ello contribuir a la consecución de los objetivos de la Estrategia Europa 2020. Las propuestas de la Comisión para la revisión de las Directivas sobre contratación pública se inscriben en un programa general de modernización completa de los contratos públicos, incluidas las concesiones, en la UE. En junio de 2013, el Parlamento Europeo y el Consejo llegaron a un acuerdo político sobre las propuestas. Tras el acuerdo político, se ha verificado la conformidad legal entre los textos de las nuevas Directivas con miras a la votación del Parlamento en sesión plenaria, prevista para enero de 2014.

Un mercado único del transporte

Cuarto paquete ferroviario

La Comisión promueve la mejora de la calidad y la ampliación de la oferta de servicios de transporte ferroviario en Europa. Las medidas de gran alcance propuestas

en el cuarto paquete ferroviario en enero fomentan la innovación en el sector ferroviario de la UE, ya que abren los mercados nacionales del transporte de pasajeros a la competencia, además de introducir reformas técnicas y estructurales. Cuando adoptó el Acta del Mercado Único II en octubre de 2012, la Comisión definió el cuarto paquete ferroviario como una de las iniciativas esenciales para generar crecimiento en la UE.

Las reformas convertirían a la Agencia Ferroviaria Europea en una ventanilla única para la expedición de autorizaciones de vehículos a escala de la UE, lo que permitiría reducir un 20% el tiempo que necesitan las empresas ferroviarias para entrar en el mercado y un 20% el coste y la duración de la autorización de material rodante. Estas medidas, en conjunto, aportarían a las empresas ferroviarias un ahorro de 500 millones de euros de aquí a 2025.

Para fomentar la innovación, la eficiencia y la rentabilidad de las inversiones, la Comisión propone que el mercado de los servicios de transporte nacional de pasajeros por ferrocarril se abra a la competencia a partir de diciembre de 2019. Por otro lado, a fin de garantizar un acceso equitativo al ferrocarril, los administradores independientes de las vías («infraestructura») deben velar por que las redes funcionen con eficiencia y sin discriminaciones y se coordinen en toda la UE para apuntalar el desarrollo de una red verdaderamente europea.

Un «cinturón azul» para el mercado único del transporte marítimo

La Comisión expuso en julio los planes para aligerar las formalidades aduaneras a las que están sujetos los buques, reduciendo los trámites burocráticos y los retrasos en los puertos, y para mejorar la competitividad del sector, recortando las cargas administrativas del transporte marítimo dentro de la UE hasta situarlas en un nivel comparable al de otros modos de transporte. Actualmente, los transitarios marítimos y los exportadores se quejan de que si desean enviar mercancías dentro de Europa por transporte marítimo de corta distancia, los pesados trámites administrativos portuarios elevan los costes y provocan retrasos importantes, ya que los buques pueden tener que esperar horas y, a veces, incluso días en los puertos para el despacho aduanero. Esta situación resta atractivo al sector marítimo en comparación con otros medios de transporte, especialmente el transporte por carretera, lo que hace aumentar innecesariamente el número de camiones que circulan por nuestras carreteras, ya de por sí congestionadas.

La Comunicación «El cinturón azul», un espacio único para el transporte marítimo», presenta dos propuestas esenciales para aligerar las formalidades del transporte marítimo mediante la modificación del código aduanero vigente:

- Facilitar los trámites aduaneros del transporte marítimo dentro de la UE para las compañías navieras que utilizan rutas regulares en la UE y que transportan principalmente productos de la UE.
- Facilitar los trámites aduaneros para los buques que transportan mercancías tanto de la UE como de terceros países y que hacen escala en puertos de terceros países.

Marco de la futura política portuaria de la Unión Europea

La Comisión presentó un conjunto de propuestas para potenciar la eficiencia y la calidad global de los servicios de los puertos, mejorando las operaciones portuarias y las conexiones de transporte con el interior en 319 puertos marítimos clave situados a lo largo de las costas europeas. Con esas propuestas se pretende ayudar a los operadores portuarios a mejorar sus servicios, además de dotarles de una mayor autonomía financiera. Con su aplicación, la economía europea podría ahorrar hasta 10.000 millones de euros de aquí a 2030 y contribuir al desarrollo de nuevos enlaces marítimos de corta distancia.

Revisión del Programa de Acción Europeo Integrado para el Transporte por Vías Navegables

En la revisión del Programa de Acción Europeo Integrado para el Transporte por Vías Navegables (Naiades), la Comisión centró su atención en medidas concretas para impulsar la contribución de las vías navegables interiores a un transporte sostenible y eficiente. Las medidas se refieren a las infraestructuras, la integración en cadenas logísticas multimodales, la reducción de emisiones, la mejora del nivel de formación y el intercambio de información. El transporte por vías navegables interiores es un modo de transporte seguro de bajo coste, con mucha capacidad excedentaria, sin congestiones, con unos niveles de ruido reducidos, poco consumo de energía y una escasa huella de carbono.

Vehículos eléctricos y redes inteligentes: inaugurado el primer centro de interoperabilidad UE-EE.UU

El primero de los dos centros diseñados para promover las normas comunes sobre movilidad eléctrica y redes inteligentes a ambos lados del Atlántico se inauguró en 2013 cerca de Chicago (Estados Unidos). La convergencia de las normas y la interoperabilidad entre redes inteligentes y movilidad eléctrica permitirá una implantación más amplia de las energías renovables en los sistemas de electricidad. El lanzamiento del centro de interoperabilidad para vehículos eléctricos y redes inteligentes es fruto de dieciocho meses de trabajo específico del servicio científico interno de la Comisión —el Centro Común de Investigación (JRC)— y del Ministerio de Energía de los Estados Unidos (DOE). El segundo centro se abrirá en la

UE, en las sedes del JRC de Petten (Países Bajos) e Ispra (Italia), en 2014.

Movilidad urbana

En diciembre la Comisión presentó un paquete destinado a fomentar una movilidad urbana más competitiva y sostenible, que presenta las iniciativas pertinentes de la Comisión para los años 2014-2020. El paquete de medidas establece también el modo en que la Comisión reforzará sus acciones en favor de una movilidad urbana sostenible en ámbitos en los que existe un valor añadido de la UE y alienta a los Estados miembros a actuar de manera más decisiva y mejor coordinada. Las zonas urbanas son fundamentales para el crecimiento y el empleo. Aproximadamente el 72% de los ciudadanos de la UE viven en zonas urbanas y estas generan el 85% de su PIB. Al mismo tiempo, las zonas urbanas están más expuestas a los efectos negativos del transporte, como la congestión, la mala calidad del aire y los elevados niveles de ruido.

Transporte aéreo

En junio la Comisión propuso acelerar la reforma del sistema de control aéreo europeo con el fin de mejorar la seguridad y la supervisión y obtener mejores resultados en la gestión del tráfico aéreo. Con la serie de medidas sobre el denominado «cielo único europeo 2+» se pretende evitar la saturación de la capacidad a la que puede conducir el incremento previsto del 50% en el número de vuelos en los próximos diez a veinte años. En la actualidad, las ineficiencias en el fragmentado espacio aéreo de la UE generan costes adicionales a las compañías aéreas y a los clientes por un valor de cerca de 5.000 millones de euros al año. El espacio aéreo está estructurado actualmente en torno a las fronteras nacionales y, en consecuencia, los vuelos no pueden seguir rutas directas. En Europa, las aeronaves vuelan de media 42 km más de lo estrictamente necesario, lo que provoca tiempos de vuelo más largos, retrasos, mayor consumo de combustible y más emisiones de CO_2. Los Estados Unidos controlan el mismo volumen de espacio aéreo, con más tráfico, y casi la mitad del coste. Con vistas a lograr mejoras en estos ámbitos, el objetivo de la propuesta es actualizar los cuatro Reglamentos por los que se crea el cielo único europeo y se modifican las normas que rigen la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA).

Derechos de los pasajeros

Por primera vez en 2013, los millones de turistas que viajaron en la UE se beneficiaron de una protección total gracias a la legislación sobre los derechos de los pasajeros, tanto si los desplazamientos se realizaron en avión o ferrocarril, por barco, en autobús o en autocar.

Desde enero, los derechos de los pasajeros se aplican a los pasajeros de buques, incluidos los transbordadores y los cruceros por mar o en ríos, lagos y canales. Incluyen la no discriminación por razones de nacionalidad en lo relativo a las tarifas y otras condiciones del contrato, un trato no discriminatorio para las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida e información adecuada y accesible a todos los pasajeros antes y durante su viaje.

En marzo entró en vigor un Reglamento sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, que introduce nuevos derechos muy similares para este tipo de viajeros en el conjunto de la UE. El Reglamento también impone una serie de obligaciones a las empresas de autobuses o autocares y a los gestores de terminales en relación con su responsabilidad hacia los pasajeros.

También en marzo, la Comisión propuso una revisión de la legislación sobre los derechos de los pasajeros aéreos con objeto de garantizar una mejor aplicación de los derechos de los pasajeros mediante la aclaración de los mismos en caso de denegación de embarque, cancelación o gran retraso de los vuelos. Posteriormente, la Comisión adoptó una Comunicación sobre la protección de los pasajeros en caso de insolvencia de las compañías aéreas. En ella se enumeran las medidas que pueden adoptar los Estados miembros para mejorar la protección de los pasajeros en caso de quiebra de una compañía aérea. También señala que los pasajeros con billetes de avión independientes, si bien no están cubiertos por la Directiva sobre los viajes combinados, gozan de derechos con arreglo a la legislación en materia de derechos de los pasajeros aéreos.

Mejor informados antes de emprender un viaje

Los estudios realizados ponen de manifiesto que dos de cada tres pasajeros no son conscientes de sus derechos. Por ello, la Comisión puso en marcha en junio una nueva campaña para informar a las numerosas personas que se preparaban para viajar durante el verano sobre sus derechos y la manera de ejercerlos en caso necesario. Además, está disponible una aplicación de móvil en veintidós de las lenguas de la UE, que abarca todos los modos de transporte. Para cada problema potencial, la aplicación explica los derechos de los pasajeros y proporciona información sobre a quién dirigirse en caso de reclamación.

Seguridad vial

Puesto que las revisiones de los vehículos son fundamentales para la seguridad vial, en julio de 2012 la Comisión propuso el paquete sobre la inspección técnica de vehículos, un conjunto nuevo de normas dirigidas a lograr un régimen de pruebas más severo, ampliar su ámbito de aplicación y aumentar la frecuencia de las inspecciones. La nueva normativa está concebida para mejorar

la calidad de los ensayos de los vehículos, incluidos los ciclomotores y las motocicletas, mediante el establecimiento de normas mínimas comunes en relación con las deficiencias, los equipos y los inspectores y luchar contra el fraude en el kilometraje mediante el registro de las lecturas del kilometraje.

En junio la Comisión adoptó dos propuestas para garantizar que, a más tardar en octubre de 2015, los vehículos nuevos emitan automáticamente una llamada de emergencia en caso de accidente. El sistema «eCall» marca automáticamente el número 112, el número único de emergencia europeo, cuando se produce un accidente grave. De este modo, transmite a los servicios de emergencia la localización del vehículo, incluso cuando el conductor está inconsciente o incapacitado para realizar una llamada telefónica. Se calcula que el sistema podría salvar hasta 2.500 vidas cada año. Con un coste inferior a 100 euros por vehículo, eCall acortaría los tiempos de respuesta ante una emergencia en un 40% en las zonas urbanas y en un 50% en el medio rural.

A partir de enero de 2013, todos los nuevos permisos de conducción expedidos en la UE tienen la forma de una «tarjeta de crédito» de plástico, con un formato europeo estándar y una mayor protección de la seguridad. El nuevo permiso europeo sustituirá progresivamente a los más de cien modelos diferentes de papel y de plástico que utilizan en la actualidad más de 300 millones de conductores en el conjunto de la UE.

Transporte limpio

La mayor parte de la contaminación atmosférica que se produce actualmente está causada por la gasolina y el gasóleo utilizados por los vehículos de motor. Menos contaminación, menor dependencia del petróleo y el cumplimiento de los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero solo pueden lograrse con combustibles alternativos. Por este motivo, con el propósito de garantizar el desarrollo de infraestructuras de combustibles alternativos en Europa. Las propuestas tienen por objeto romper un círculo vicioso: no se construyen estaciones de servicio porque no hay suficientes vehículos, no se venden vehículos a precios competitivos porque no hay suficiente demanda y los consumidores no compran los vehículos porque son demasiado caros y no hay estaciones de servicio. La Comunicación propuesta promueve la creación en los Estados miembros de un nivel mínimo de infraestructuras para combustibles limpios, tales como electricidad, hidrógeno y gas natural, así como normas comunes a escala de la Unión Europea para los equipos necesarios para poder conducir en todo el continente en vehículos «alternativos».

En consonancia con las nuevas disposiciones europeas (la denominada «norma Euro VI»), en vigor desde principios de 2013, se reducen los óxidos de nitrógeno y el polvo emitido por los nuevos tipos de camiones y autobuses. Habrá una reducción del 80% de las emisiones de los óxidos de nitrógeno, y del 66% de partículas. Además de en la salud y el medio ambiente, la nueva legislación tendrá un impacto positivo en la industria, ya que introduce normas y procedimientos de ensayo armonizados a escala mundial a fin de impulsar las exportaciones europeas de la industria automovilística.

La nueva Directiva sobre las embarcaciones de recreo, aprobada por el Parlamento en octubre de 2013, reducirá las emisiones anuales de óxidos de nitrógeno e hidrocarburos de los barcos nuevos en un 20% y las emisiones de partículas en un 34%. Esto afecta a varios millones de embarcaciones de motor y de vela, motos acuáticas y otras embarcaciones de recreo que navegan en las costas, lagos y ríos europeos. En verano, las concentraciones de óxidos de nitrógeno de las embarcaciones de recreo en el agua de los lugares turísticos pueden llegar a ser importantes.

Acción por el clima

Libro Verde sobre un marco para las políticas de clima y energía en 2030

En marzo la Comisión publicó un Libro Verde con el objetivo de abrir un debate sobre las políticas de la UE en materia de clima y energía de aquí a 2030. El Libro Verde planteaba una serie de cuestiones que deben tenerse en cuenta y constituyó el documento de referencia para una consulta pública de tres meses, que obtuvo 560 respuestas de las partes interesadas, los Estados miembros y los ciudadanos.

El Consejo Europeo acogió favorablemente el Libro Verde en su reunión de 22 de mayo, y declaró que volvería a tratar esta cuestión en su reunión de primavera de 2014, después de que la Comisión presentara propuestas más concretas. La Comisión se propone presentar dichas propuestas en enero de 2014.

Estrategia de adaptación al cambio climático de la Unión Europea

El objetivo general de la estrategia es mejorar la resistencia de la UE al impacto inevitable del cambio climático mediante la anticipación y la adaptación al mismo. La adaptación al cambio climático debe ir acompañada de una reducción constante de las emisiones de gases de efecto invernadero. La Comisión presentó dicha estrategia de adaptación en el mes de abril, y el Consejo la acogió favorablemente en junio.

La estrategia se basa en tres objetivos principales:

- fomento de la actuación de los Estados miembros;
- políticas y financiación de la UE para la reducción del impacto del cambio climático, teniendo en cuenta las necesidades de adaptación;
- mejora de la toma de decisiones relacionadas con la adaptación.

Los avances en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero

Los informes publicados por la Comisión y la Agencia Europea de Medio Ambiente en octubre confirmaron que la UE ha conseguido reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en un 17% entre 1990 y 2011, a pesar de que la economía creció un 45% durante ese período. Las estimaciones para 2012 indican que la reducción desde 1990 ha mejorado hasta el 18%.

Con ayuda del paquete de medidas sobre clima y energía de 2009, la Unión está bien encaminada para alcanzar su objetivo principal de una reducción de emisiones del 20% en el marco de la Estrategia Europa 2020. Las últimas previsiones de los Estados miembros indican que en 2020 las emisiones totales estarán realmente un 21% por debajo de los niveles de 1990.

Emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación

En octubre de 2013, tras años de presión por parte de la UE, la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) acordó el establecimiento de un mecanismo de alcance mundial basado en el mercado aplicable a las emisiones de la aviación internacional. La medida se desarrollará en 2016 y comenzará a aplicarse a más tardar en 2020.

En respuesta a este resultado positivo, y con el objeto de dar un mayor impulso a los debates a escala mundial, la Comisión presentó rápidamente una propuesta a fin de ampliar el ámbito de aplicación del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE a las emisiones de la aviación. La Comisión propone que solo esté cubierta por dicho régimen la parte de un vuelo que tenga lugar en el espacio aéreo regional de los treinta y un países del Espacio Económico Europeo (EEE). El cambio se aplicará desde principios de 2014 hasta la entrada en vigor del mecanismo de alcance mundial basado en el mercado.

Emisiones de CO_2 de vehículos de carretera

Tras el acuerdo tripartito con el Parlamento, el Consejo aprobó una legislación relativa al establecimiento de las modalidades para alcanzar en 2020 los límites de emisiones de dióxido de carbono (CO_2) de coches y furgonetas nuevos, y confirmó los límites para las furgonetas en 2020. Para los coches nuevos, el límite de CO_2 se reducirá en 2015 desde 130 g/km a 95 g/km. En 2020, el 95% de los vehículos nuevos deberá cumplir el límite, y a partir de 2021 este se aplicará a todos los vehículos nuevos. Para las furgonetas el límite bajará de 175 g/km en 2017 a 147 g/km en 2020. Para automóviles y furgonetas el límite se promediará para todo el parque de vehículos nuevos.

El acuerdo tripartito está todavía pendiente de confirmación en un pleno del Parlamento, a principios de 2014.

Las emisiones del transporte marítimo

En junio la Comisión propuso una medida legislativa para establecer un sistema de seguimiento y notificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo. La propuesta aborda los grandes buques que utilizan puertos de la UE. Constituye la primera de las tres etapas de una estrategia para la reducción de emisiones del sector presentada por la Comisión en una Comunicación, que se adoptó también en el mes de junio. El sistema de seguimiento y notificación de la UE, que comenzará en 2018, se ha concebido como piedra angular de un sistema mundial para abordar las emisiones de los buques a través de la Organización Marítima Internacional.

El comercio de derechos de emisión de la Unión Europea

En diciembre, el Parlamento y el Consejo aprobaron una enmienda a la Directiva sobre el Comercio de Derechos de Emisión de la UE a fin de clarificar que el calendario de las subastas de derechos de emisión puede modificarse para garantizar el funcionamiento correcto del mercado del carbono. La enmienda abre el camino para que la Comisión pueda posponer la subasta de 900 millones de derechos de emisión hasta aproximadamente finales de la presente década. Con esta iniciativa de «concentración» se pretende contribuir a reducir el impacto de los excedentes de los derechos de emisión en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE.

Apoyo de la política de cohesión de la Unión Europea a la economía con bajas emisiones de carbono

La reforma de la política de cohesión aprobada en diciembre exige por primera vez que todas las regiones de la UE dediquen un porcentaje mínimo de los fondos disponibles durante el período 2014-2020 a la economía con bajas emisiones de carbono (el 20% de los fondos disponibles en las regiones más desarrolladas, el 15% en las regiones de transición y el 12% en las regiones menos desarrolladas). De este modo, se garantizará una inversión mínima del Fondo Europeo de Desarrollo Regional de al menos 23 millones de euros para 2014-2020, mientras que se seguirá apoyando la transición hacia una economía con bajas emisiones de carbono a través de inversiones adicionales con cargo al Fondo de Cohesión.

Energía

Derechos de los consumidores

Las subidas de los precios del gas y la electricidad constituyen un motivo de preocupación y requieren un análisis en profundidad. La Comisión ha emprendido un

estudio sobre los precios y costes de la energía a fin de analizar la composición de los precios de la energía para los consumidores domésticos e industriales en la UE, el coste de la energía en la industria y en los hogares, y la evolución de los precios en la UE con respecto a la evolución de los precios en otras economías importantes.

A fin de que los consumidores conozcan mejor sus derechos y, de este modo, desempeñen un papel más activo en el mercado de la energía, los servicios de la Comisión prepararon una lista de fácil lectura con los derechos de los consumidores de energía europeos. Dicha lista incluye las disposiciones de protección de los consumidores especificadas en las Directivas sobre la electricidad y el gas, la Directiva sobre eficiencia energética y la Directiva sobre eficiencia energética de los edificios.

El grupo de trabajo sobre consumidores vulnerables, organizado bajo los auspicios del Foro de los Ciudadanos y la Energía, concluyó la redacción de un informe de orientación que aborda los requisitos legislativos de las Directivas de la electricidad y el gas para definir el concepto de cliente vulnerable y luchar contra la pobreza energética cuando se detecte. El informe presenta los principales factores de vulnerabilidad, así como ejemplos de instrumentos y prácticas de los Estados miembros con el objetivo de compartir información y experiencia entre los Estados miembros para reducir el riesgo de pobreza energética y la vulnerabilidad del sector de la energía.

Diseño ecológico y etiquetado energético

La principal prioridad del plan de trabajo para el período 2012-2014 en el marco de la Directiva sobre diseño ecológico fue recuperar el retraso en la aplicación de veintinueve medidas de anteriores programas de trabajo en el marco de la Directiva precedente. En 2012 y 2013, se habían completado veinticuatro medidas sobre diseño ecológico y etiquetado energético, así como un documento de orientación sobre el diseño ecológico. Se calcula que el ahorro total generado por los reglamentos ya adoptados asciende a 760,5 TWh por año de aquí a 2020. Junto con el efecto rebote y los solapamientos con otros actos legislativos, estas medidas han contribuido a cumplir casi un tercio del objetivo de la Estrategia Europa 2020.

Consejo Europeo de mayo de 2013

El debate político sobre la energía, celebrado durante el Consejo Europeo del mes de mayo, definió las cinco prioridades para los Estados miembros y la Comisión en el ámbito de la política energética: el mercado único de la energía, las inversiones, la diversificación de las fuentes de energía, la eficiencia energética y la competitividad.

Los jefes de Estado o de Gobierno reiteraron su compromiso en favor de la consecución de un verdadero mercado único europeo de la energía antes de 2014 y declararon que ningún país debe quedar descolgado de la red común de aquí a 2015. Los dirigentes señalaron, en particular, la necesidad de realizar inversiones significativas en infraestructuras energéticas nuevas e inteligentes a fin de garantizar el suministro ininterrumpido de energía a precios asequibles. Esto es también vital para la creación de empleo y el crecimiento sostenible, y contribuirá asimismo a aumentar la competitividad.

En las conclusiones de la cumbre, los dirigentes recordaron que sigue siendo fundamental incrementar la diversificación del suministro energético de Europa y desarrollar los recursos autóctonos a fin de garantizar la seguridad del abastecimiento, reducir la dependencia energética exterior de la UE y estimular el crecimiento económico.

La seguridad de las actividades mar adentro

La Directiva sobre la seguridad de las operaciones relativas al petróleo y al gas mar adentro establece requisitos mínimos para prevenir accidentes graves y limitar las consecuencias de los mismos. Las nuevas normas garantizarán la aplicación de las normas de seguridad más exigentes en las instalaciones de petróleo y gas mar adentro que operan con licencias concedidas por los Estados miembros, así como la respuesta efectiva y temprana en caso de accidente. Esto contribuirá a reducir al mínimo los posibles daños para el medio ambiente y los medios de subsistencia de las comunidades costeras. Los Estados miembros deberán transponer la Directiva a su legislación nacional en julio de 2015 a más tardar.

Medio ambiente

El séptimo programa de acción en materia de medio ambiente, «Vivir bien, respetando los límites de nuestro planeta», orientará la política medioambiental hasta 2020. La propuesta, adoptada por el Parlamento y el Consejo en el mes de noviembre, aspira a reforzar la resistencia de la economía verde de Europa y transformar a la UE en una economía verde, integradora y sostenible. Proteger y mejorar el capital natural, fomentando la eficiencia en el uso de los recursos y la aceleración de la transición a una economía con bajas emisiones de carbono, son elementos clave del programa, que también trata de abordar las causas medioambientales de las enfermedades. Los resultados deberían contribuir a estimular el crecimiento sostenible y crear nuevos puestos de trabajo para poner a la Unión en la senda de convertirse en un lugar mejor y más saludable para vivir.

Política agrícola, pesquera y marítima

Política marítima europea

La prioridad de 2013 fue la ejecución de la agenda de crecimiento azul, con una atención especial a las zonas con un mayor potencial económico. La iniciativa Conoci-

miento del Medio Marino 2020 ha avanzado de la fase piloto a la fase operativa; más de cien organizaciones de Europa han acordado aportar los datos de que disponen sobre nuestros mares y costas, y que hasta ahora no han estado disponibles.

La propuesta de Directiva para la ordenación del espacio marítimo y la gestión integrada de las costas se encuentra en las últimas fases de debate en el Parlamento y el Consejo. Constituye una pieza maestra de la agenda de crecimiento azul de la UE, ya que es de esperar que la ordenación del espacio marítimo y la gestión integrada de las costas impulsen el crecimiento sostenible del medio marino facilitando el desarrollo espacial de sectores emergentes, tales como las energías renovables o la acuicultura, teniendo además en cuenta el buen estado de los ecosistemas marinos.

A través de la colaboración con las partes interesadas pertinentes a nivel regional, la Comisión ha podido atender las necesidades específicas de las diferentes cuencas marítimas. El Plan de Acción Atlántico, adoptado este año, refleja la importancia de las cuencas marítimas en la política marítima integrada de la UE por su potencial de estímulo del crecimiento. El plan proporciona un modelo de cómo los Estados miembros atlánticos de la UE, así como sus regiones y la Comisión, pueden colaborar para generar un desarrollo sostenible en las regiones costeras.

La importancia de la investigación marina en el Atlántico fue puesta de relieve en la Declaración de Galway sobre Cooperación en el Océano Atlántico que firmaron la Unión Europea, los Estados Unidos y Canadá en mayo de 2013. Su objetivo es ampliar, tanto en extensión como en profundidad, la investigación acerca del océano Atlántico y su interacción con el Ártico.

También se han efectuado avances en otras zonas, especialmente en el mar Báltico. La Estrategia de la Unión Europea para la Región del Mar Báltico reconoce que la región debe avanzar sobre la base de sus recursos y maximizar su potencial a partir de los sectores líderes de la investigación y la innovación, de asociaciones fuertes del ámbito marítimo, de un enfoque proactivo frente a los retos que supone el medio ambiente marino y de una cooperación bien consolidada.

2.4.4. Hacia una Europa de los ciudadanos, los derechos, la justicia y la seguridad

Para conmemorar el vigésimo aniversario de la creación de la ciudadanía de la Unión Europea (UE) en virtud del Tratado de Maastricht, 2013 fue designado Año Europeo de los Ciudadanos. Ese Año Europeo ha brindado a los europeos la oportunidad de conocer mejor sus derechos y las oportunidades de que disponen como ciudadanos de la UE.

Al tiempo que Europa supera la crisis financiera y económica, sigue dando pasos hacia una integración más estrecha que ni siquiera cabía imaginar hace tan solo unos años. Cada vez son más las decisiones que repercuten directamente en nuestras vidas y que se adoptan a escala europea, lo que hace importante que las instituciones y los procesos de toma de decisiones sean más democráticos y transparentes.

Ello requerirá cambios de calado, pero antes de pensar en nuevas estructuras hemos de mantener un debate a fondo, y lo que contará en este debate acerca del futuro de Europa será la voz de los ciudadanos. Esta es la razón por la que la Comisión Europea ha puesto en marcha una serie de diálogos de ciudadanos para escuchar qué es lo que esperan las personas de toda la Unión, así como para dejar constancia de que las próximas elecciones al Parlamento Europeo les darán una oportunidad real para decantarse por el tipo de Europa que quieren. En este contexto, la Comisión considera que es apropiado continuar realizando acciones relacionadas con el Año Europeo de los Ciudadanos en 2014.

Europa es para los ciudadanos, y en 2013 la UE ha continuado velando por que sus derechos sean defendidos y fortalecidos, bien protegiendo los derechos fundamentales o bien haciendo frente a los problemas cotidianos de los ciudadanos. La UE también ha seguido construyendo un auténtico espacio europeo de libertad, justicia y seguridad al servicio de los ciudadanos: uno de los objetivos fundamentales de la Unión, tal como contempla el Tratado de Lisboa.

2013: Año Europeo de los Ciudadanos

El acto de lanzamiento oficial del Año Europeo de los Ciudadanos tuvo lugar en Dublín el 10 de enero, coincidiendo con la inauguración de la Presidencia irlandesa del Consejo; a ello siguió inmediatamente el primer diálogo de los ciudadanos del año.

En toda la UE han tenido lugar actos como la serie de diálogos de los ciudadanos organizados por la Comisión, pero también exposiciones, seminarios y talleres, para incorporar al público al debate acerca del futuro de la UE y para debatir sobre sus inquietudes, esperanzas y expectativas acerca de su ciudadanía de la UE. Estos actos han constituido un valioso catalizador para contribuir a dialogar con el público en toda la UE.

Durante el Año Europeo de los Ciudadanos se adoptaron una serie de documentos para contribuir a garantizar un impacto duradero y significativo para los ciudadanos durante mucho tiempo después de la conclusión del Año. El primero de dichos documentos fue la edición de 2013 del Informe de la UE sobre la ciudadanía, adoptado el 8 de mayo, que recibió una calurosa acogida de los Estados miembros en un documento de conclusiones del Consejo del 6 de diciembre.

El 13 de diciembre, la Alianza del Año Europeo de los Ciudadanos (EYCA), una gran red de organizaciones de la sociedad civil que trabaja en la promoción del compromiso cívico y en el fomento de la integra-

ción europea, publicó una serie de recomendaciones políticas. El documento político de la EYCA aporta importantes consideraciones desde la perspectiva de la sociedad civil organizada.

En el acto de clausura del 13 de diciembre en Vilna, organizado junto con la Presidencia lituana del Consejo, se presentaron los resultados clave del Año Europeo de los Ciudadanos. El mismo día tuvo lugar un diálogo con los ciudadanos, con la participación de Viviane Reding, vicepresidenta de la Comisión y responsable de Justicia, Derechos Fundamentales y Ciudadanía.

A lo largo del año tuvieron lugar treinta y seis diálogos con los ciudadanos en veintiún Estados miembros, en los que participaron numerosos diputados al Parlamento Europeo, casi todos los comisarios y representantes de los gobiernos nacionales, regionales y locales. Los políticos se reunieron y debatieron con los ciudadanos de todos los ámbitos de la vida en cada uno de los actos; muchos más ciudadanos siguieron en directo cada debate a través de internet o participaron mediante las redes sociales. Los diálogos con los ciudadanos se centraron en cómo está superando la crisis la UE, los derechos de los ciudadanos y el futuro de Europa. Los actos suscitaron un profundo interés en los medios y ampliaron el debate para incluir a una audiencia mucho más amplia.

La serie completa de diálogos de los ciudadanos abarca desde septiembre de 2012 a marzo de 2014, con unos cincuenta acontecimientos en los veintiocho Estados miembros. La Comisión va a presentar un documento sobre los diálogos en 2014.

Derechos fundamentales

La Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea

Informe sobre la aplicación de la Carta

Tres años después de que comenzase a ser jurídicamente vinculante, el impacto de la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE es cada vez más claro. Se está convirtiendo en un punto de referencia no solo para las instituciones de la UE a la hora de elaborar la legislación, sino también para los tribunales europeos y nacionales, convirtiendo los derechos fundamentales en una realidad para los ciudadanos en Europa.

El informe de 2012 ofrece un amplio panorama de cómo se han aplicado los derechos fundamentales en la UE el pasado año. Por ejemplo, subraya cómo las instituciones de la UE consideran con la debida atención los derechos consagrados en la Carta a la hora de proponer y adoptar la legislación de la UE, mientras que los Estados miembros han de atenerse a la Carta solamente en aquellos casos en que aplican las políticas y el Derecho de la UE. El informe aborda los seis títulos de la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE: «Dignidad», «Libertades», «Igualdad», «Solidaridad», «Ciudadanía» y «Justicia».

Allí donde la UE tiene competencias para actuar, la Comisión puede proponer legislación de la UE que sirva para plasmar en la realidad los derechos y los principios de la Carta, como:

- la gran reforma propuesta de las normas de la UE relativas a la protección de los datos personales;
- el enfoque proactivo adoptado para acelerar el progreso en pos de un mejor equilibrio de género en los consejos de administración de las empresas europeas que cotizan en bolsa;
- las medidas adoptadas para salvaguardar los derechos procesales así como los de las víctimas.

Ciudadanía

Informe sobre la ciudadanía 2013

El informe sobre la ciudadanía de la UE 2013 establece doce acciones concretas para eliminar los obstáculos que todavía encuentran los ciudadanos cuando desean ejercer sus derechos derivados de la UE, en particular la libre circulación y los derechos políticos. Constituye un seguimiento del primer informe sobre la ciudadanía de 2010 y puede utilizarse como herramienta para informar a los ciudadanos de la UE sobre sus derechos y sobre las ventajas derivadas de su condición de ciudadanos de la UE y como motor para desarrollar nuevas iniciativas para lograr un espacio común de derechos para todos los ciudadanos de la Unión Europea.

Desde que se incluyó por primera vez en los Tratados en 1993, la ciudadanía de la UE ha evolucionado, aunque todavía no ha alcanzado su pleno potencial; la gente sigue enfrentándose a obstáculos en el ejercicio cotidiano de sus derechos. La Comisión recibe cada año más de un millón de preguntas de los ciudadanos sobre cuestiones relacionadas con sus derechos. Esta es la razón por la que es necesario actuar para reforzar los derechos de los ciudadanos en situaciones cotidianas.

Este informe se basaba en amplias consultas con los ciudadanos, con la sociedad civil y con expertos. Otras instituciones mostraron gran interés por el informe y llevaron a cabo un seguimiento del mismo mediante eventos y dictámenes. El Consejo adoptó unas conclusiones que se presentaron en Vilna durante la ceremonia de clausura del Año Europeo de los Ciudadanos. La Comisión ya ha puesto en práctica algunas de las acciones incluidas en el informe: el marco de calidad para los períodos de prácticas (acción 2 aprobada en diciembre de 2013); el paquete de medidas sobre los derechos procesales (acción 7, propuesta aprobada en noviembre de 2013); y la revisión del procedimiento para reclamaciones de menor importancia (acción 8, propuesta aprobada en noviembre de 2013).

2.4.5. Hacia un mayor protagonismo de la Unión Europa en el mundo

La Unión Europea (UE) desempeña un papel único en su manera de abordar las cuestiones internacionales. Actuando de manera conjunta, los veintiocho países de la UE están en mejores condiciones de defender los intereses de los ciudadanos, y la Unión puede establecer unas mejores condiciones de estabilidad, seguridad, prosperidad y paz entre sus vecinos y el resto de países.

Uno de los acontecimientos más significativos del año fue el acuerdo alcanzado en torno al programa nuclear de Irán. Catherine Ashton, la alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad y vicepresidenta de la Comisión, desempeñó un papel crucial para que este acuerdo fuera posible. También trabajó para mantener un diálogo político en Siria con el fin de alcanzar una solución al devastador conflicto que se vive en el país. Al mismo tiempo que se han continuado aplicando sanciones contra el régimen sirio, la UE y sus Estados miembros se han mantenido, a nivel mundial, como la fuente más importante de ayuda humanitaria a favor de la población afectada por el conflicto.

El año 2013 se caracterizó por un nuevo compromiso para fomentar una estabilidad sostenible y la democracia en los países vecinos del sur de Europa, en el norte de África y dar un nuevo impulso a la asociación con Europa Oriental. Todo esto se combinó con continuos esfuerzos para reforzar las asociaciones existentes y emergentes en todo el mundo.

El año 2013 también registró un acuerdo entre Kosovo y Serbia promovido por la UE que abrió el camino a una normalización de sus relaciones, lo que redundará en beneficio de los ciudadanos de estos países, los Balcanes Occidentales y el conjunto de Europa.

El servicio exterior de la UE, el Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE), que se encuentra en su tercer año de actividad, trabaja para que las políticas y los valores europeos estén representados y tengan una proyección a escala mundial a través de su red de 141 delegaciones en todo el mundo

2.4.6. Labor de las instituciones y órganos europeos

La gran carga de trabajo que las instituciones de la Unión Europea (UE) tuvieron en 2013 fue trasunto fiel de los retos de la economía europea. Las instituciones prosiguieron el trabajo legislativo encaminado a la reconstrucción de la unión económica y monetaria (UEM). Se han logrado avances muy importantes en materia de gobernanza económica, regulación y supervisión financieras y creación de una unión bancaria.

Habida cuenta de la consolidación de la recuperación económica en 2013, la atención de las instituciones se desplazó a la agenda de crecimiento y empleo, en particular la lucha contra el desempleo juvenil. La importante labor realizada a lo largo del año sobre el marco financiero plurianual (MFP) —el presupuesto de la Unión para 2014-2020— puso un fuerte énfasis en las políticas y medidas orientadas al crecimiento, con el fin de seguir prestando apoyo a una agenda positiva favorable al empleo.

Las instituciones y órganos de la Unión trataron muchos otros temas en 2013, desde la lucha contra la delincuencia organizada y la corrupción a los asuntos exteriores y el comercio internacional, pasando por los derechos fundamentales y los derechos de los ciudadanos.

Legislación

Desde una perspectiva general, una de las características del año fue el rechazo, en abril, del informe sobre el calendario de las subastas de los derechos de emisión de gases de efecto invernadero. De conformidad con el Reglamento del Parlamento, el informe fue devuelto a la comisión competente, que posteriormente presentó al pleno una versión reelaborada en julio. Después de que el Consejo aceptara las modificaciones del Parlamento, el texto volvió por segunda vez en diciembre al pleno, que refrendó el acuerdo alcanzado con el Consejo. De igual forma, también el informe sobre los servicios de asistencia en tierra se presentó al pleno dos veces; tras un primer rechazo y su devolución a la comisión correspondiente en diciembre de 2012, la versión reelaborada fue aprobada en abril.

El informe sobre una mayor asistencia macrofinanciera para Georgia fue aprobado en conciliación en octubre, y el acuerdo final suscitó un fuerte apoyo del Parlamento, aplaudiendo el ponente la solución encontrada para desbloquear finalmente la prolongada batalla interinstitucional. La Comisión había retirado previamente su propuesta.

En lo que respecta al acuerdo de asociación en el sector pesquero con Mauritania, el rechazo se evitó al dar el pleno un vuelco a la posición del Parlamento, votando en favor de dar su consentimiento, en contra de la propuesta que concitaba más respaldo en la Comisión de Pesca (PECH).

El pleno también se pronunció en contra de varios intentos por parte de las comisiones de oponerse a los proyectos de medidas de ejecución de la Comisión. Entre ellas, resultó ser particularmente sensible y suscitó enorme interés la cuestión de las limitaciones del tiempo de vuelo.

En el caso del informe sobre el Reglamento relativo a los terceros países cuyos nacionales están sometidos o exentos de la obligación de visado, el pleno respaldó por una exigua mayoría el texto acordado con el Consejo, en apoyo de un acuerdo en primera lectura, pese a las claras

advertencias del presidente Schulz y de la Comisión sobre la arriesgada posición jurídica adoptada en relación con los actos delegados y de ejecución, al tiempo que la Comisión declaraba explícitamente que se reservaba el derecho a someter el asunto al Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

El Parlamento adoptó en varios campos informes de iniciativa en los que se pedía a la Comisión que presentara propuestas legislativas. Cabe destacar al respecto un informe en el que se instaba a la Comisión a presentar una propuesta legislativa sobre el estatuto de la sociedad mutua europea, mientras que otro informe pedía la adopción de una Ley europea de procedimiento administrativo. En un tercer informe se pedían normas sociales mínimas para la reestructuración mediante una propuesta de acto legislativo sobre la información y la consulta de los trabajadores, la anticipación y la gestión de la reestructuración. Además, el informe sobre la gobernanza del mercado único pedía a la Comisión que presentara una propuesta de acto destinado a reforzar la gobernanza del mercado único, incluida la idea de «establecer un pilar del Semestre Europeo específicamente consagrado a este ámbito».

Una vez conocida la intención de la Comisión de retirar su propuesta de 2005 sobre la indicación de origen obligatoria de productos importados, el debate plenario y la consiguiente Resolución pusieron de manifiesto que todos los grupos lamentaban la intención de la Comisión, pero esta apuntó al bloqueo en el Consejo y al hecho de que la propuesta original no respetaba las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

En varios casos, el Parlamento adoptó sus modificaciones al tiempo que posponía la votación sobre la resolución legislativa, enviando así un claro mensaje sobre cuál era su posición al tiempo que dejaba la puerta abierta a un acuerdo con el Consejo mediante negociaciones informales (diálogo tripartito). Así sucedió con los informes del Parlamento sobre la unión bancaria, así como sobre las responsabilidades del Estado del pabellón, las estadísticas europeas en materia de demografía, el reciclaje de buques, el paquete sobre la inspección técnica de vehículos, OICVM V (organismos de inversión colectiva en valores mobiliarios), los productos sanitarios, la Directiva relativa a la evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente y la muy esperada Directiva sobre el tabaco.

Además, en aplicación de las normas revisadas del Parlamento sobre las negociaciones interinstitucionales (artículos 70 y 70 bis), algunos textos se sometieron a un debate plenario antes de que se adoptara el informe de la comisión correspondiente, con miras a obtener el refrendo político (mandato) del pleno para una posición negociadora del Parlamento. El primero de tales casos atañía a los textos que componen el paquete de reforma de la política agrícola común.

Tribunal de Justicia de la Unión Europea

El Tribunal de Justicia y el Tribunal General dictaron importantes sentencias en una gran variedad de ámbitos de la legislación de la UE que tienen incidencia en una amplia gama de derechos y actividades en la UE.

Protección de los consumidores

El Tribunal dictaminó que la Directiva 93/13/CEE sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores debe brindar al consumidor la posibilidad de solicitar la suspensión de cualquier procedimiento de ejecución mientras que ese consumidor cuestione la validez del contrato que se está ejecutando, o cualquiera de sus condiciones. El Tribunal también dictaminó que el juez nacional debe examinar la situación jurídica del consumidor, teniendo en cuenta la legislación nacional aplicable en ausencia de un acuerdo entre las partes, con el fin de determinar la existencia de un «desequilibrio importante». El Tribunal reiteró que el anexo de la Directiva 93/13/ CEE solo contiene una lista indicativa y no exhaustiva de cláusulas que pueden ser declaradas abusivas. El Tribunal consideró que corresponde a los órganos jurisdiccionales nacionales apreciar si las cláusulas específicas contenidas en un préstamo hipotecario son equitativas.

El Tribunal dictaminó, en lo que respecta a la Directiva 2005/29/CE relativa a las prácticas desleales de las empresas en sus relaciones con los consumidores, que una práctica comercial que pueda inducir a error al consumidor es desleal y por lo tanto debe prohibirse, sin que sea necesario demostrar que es contraria a los requisitos de la diligencia profesional.

El Tribunal llegó a la conclusión de que la Directiva 2005/29/CE relativa a las prácticas comerciales desleales de las empresas en sus relaciones con los consumidores debe interpretarse en el sentido de que la definición de «comerciante» que figura en dicha Directiva incluye a los organismos de Derecho público y a los organismos que tengan encomendada una misión de interés general. Los consumidores estarán, pues, protegidos frente a las prácticas comerciales desleales de tales organismos.

El Tribunal decidió que el término «publicidad», tal como se define en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 84/450/CEE sobre publicidad engañosa y en el artículo 2, letra a), de la Directiva 2006/114/CE sobre publicidad engañosa y publicidad comparativa, abarca también el uso de un nombre de dominio y el de indicadores de hipertexto en los metadatos de un sitio de internet. En cambio, no está comprendido en dicho concepto el registro, como tal, de un nombre de dominio.

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 2013. 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

Gestión de la seguridad operacional

Apoyo del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)

El Consejo aprobó, en su 199° período de sesiones, el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) [Global Aviation Safety Plan (GASP)] correspondiente a 2013-2016. Posteriormente, el documento fue respaldado por el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI. El GASP se ha actualizado para reforzar su función como documento de alto nivel sobre política, planificación e implantación en materia de seguridad operacional, que ha de utilizarse a escala mundial, regional y estatal.

El GASP establece que un sistema de vigilancia de la seguridad operacional es uno de los prerrequisitos de la implantación de un Programa estatal de seguridad operacional (SSP). En la seguridad operacional de la aviación, hay tres aspectos que siguen siendo prioridades a escala mundial: 1) mejoramiento de la seguridad operacional en la pista; 2) reducción del número de accidentes de impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT); y 3) reducción del número de accidentes e incidentes de pérdida de control en vuelo.

Las enmiendas futuras del GASP se tramitarán siguiendo un proceso estructurado de consulta con los Estados y organizaciones internacionales.

Adopción del Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional

EL 25 de febrero de 2013, el Consejo adoptó un nuevo Anexo al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* que trata de la gestión de la seguridad operacional. En este nuevo Anexo se consolidan las disposiciones relativas a las responsabilidades funcionales de los Estados respecto de la gestión de la seguridad operacional.

Con la elaboración del Anexo 19 (Annex 19) se respalda la evolución ininterrumpida de una estrategia proactiva para mejorar la seguridad operacional, teniendo como base la implantación de un Programa estatal de seguridad operacional (SSP) que aborda sistemáticamente los riesgos de seguridad operacional. La fecha de aplicación del Anexo 19 fue el 14 de noviembre de 2013.

A la publicación del nuevo Anexo 19 se sumó la publicación de la tercera edición del *Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)* (Doc 9859) de la OACI y una versión actualizada del sitio web de seguridad operacional (Safety Management website). Además, se está actualizando el material didáctico de gestión de la seguridad operacional, de la OACI.

Seguridad operacional en la pista y los aeródromos

Elaboración de un Manual de la OACI para equipos de seguridad operacional en la pista

La primera edición del *Manual de la OACI para equipos de seguridad operacional en la pista* [ICAO *Runway Safety Team Handbook*] se está elaborando conjuntamente con los asociados de la OACI en la materia; un proyecto del documento está disponible en el sitio web de seguridad operacional en la pista (Runway Safety website). El Manual está destinado a proporcionar orientación a los grupos que se encargan de la seguridad operacional en la pista en los aeropuertos y contiene información sobre objetivos, posibles miembros de los equipos y la forma de establecer estos grupos; además, incluye ejemplos de los temas que podrían considerarse en las reuniones. Idealmente, las líneas aéreas, los controladores del tránsito aéreo, los explotadores de aeródromos y las autoridades estatales de reglamentación, entre otros, podrían participar como miembros, observadores o facilitadores de las ideas que puedan proponerse. Se prevé que el manual se publicará a principios de 2014.

Seminarios regionales sobre seguridad operacional en la pista

Como resultado del Simposio mundial sobre la seguridad operacional en la pista (GRSS) de 2011, en el cual se estableció el marco para celebrar una serie de seminarios regionales al respecto con el compromiso de organizaciones asociadas, siguieron ofreciéndose estos seminarios en las Regiones de la OACI para tratar los temas pertinentes. Con estos seminarios se ha establecido un diálogo y se ha brindado orientación específica según la región mediante el intercambio de información y la determinación de las mejores prácticas para mejorar la seguridad operacional en la pista. Se realizaron cuatro semina-

Fuente: «Informe Anual del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)». Año 2013. Publicado con autorización de dicha Organización.

rios sobre seguridad operacional en la pista en 2013 — en Agadir (Marruecos), St. John´s (Antigua y Barbuda), Estambul (Turquía) y Kuala Lumpur (Malasia). El objetivo principal de los seminarios es promover y apoyar la creación de equipos de seguridad operacional en la pista (RST) multidisciplinarios en los aeropuertos.

Adopción de una enmienda global del Anexo 14 relativa a diseño y operaciones de aeródromos

El Consejo de la OACI adoptó, el 27 de febrero, una enmienda global del Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos* (Enmienda 11-A, sexta edición), y Volumen II — *Helipuertos* (Enmienda 5, cuarta edición), destinada a mejorar la seguridad operacional y la eficiencia en los aeródromos, con fecha de aplicación el 14 de noviembre de 2013. La enmienda cubre una amplia gama de aspectos relacionados con aeródromos, como el diseño de aeródromos, operaciones y servicios de aeródromos, ayudas visuales para la navegación, salvamento y extinción de incendios y helicópteros, e incluye nuevas disposiciones para ayudar a prevenir y reducir las consecuencias que tienen las salidas de pista, por ejemplo, en la medición y notificación de la fricción, las áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) y los sistemas de detención.

Elaboración de la primera edición de los PANS - Aeródromos

Se está consultando a los Estados con respecto al proyecto de la primera edición de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Aeródromos* (PANS-Aeródromos). El documento se preparó como ayuda para que los Estados y los explotadores de aeródromos puedan abordar las cuestiones prioritarias detectadas en las auditorías USOAP de la OACI. Contiene procedimientos sobre la certificación de aeródromos y la metodología para llevar a cabo un estudio de compatibilidad del aeródromo que incluye una evaluación de la seguridad operacional, a fin de manejar los cambios en las operaciones de los aeródromos que se propongan. Se prevé que la primera edición de los PANS-Aeródromos estará disponible en noviembre de 2015, conjuntamente con los SARPS conexos del Anexo 14, Volumen I.

Curso de certificación de aeródromos ACI/OACI

La OACI y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) siguen ampliando su cooperación en la creación de competencias del personal aeroportuario para el funcionamiento seguro de los aeropuertos en todo el mundo. Un ejemplo clave de esta cooperación es el curso sobre certificación de aeródromos ACI-OACI que se inició en 2013. El curso sobre creación de competencias aplica un enfoque de aprendizaje mixto que combina aprendizaje electrónico con instrucción práctica presencial de cinco días impartida por expertos del ACI y la OACI. El curso ha demostrado ser sumamente beneficioso para el personal de gestión y operacional que tiene la tarea de garantizar que los procesos de certificación del aeródromo se ajusten a los SARPS de la OACI.

Seguridad de las operaciones y de a bordo

Clasificación de las aproximaciones

El Consejo adoptó enmiendas del Anexo 2 — *Reglamento del aire; Anexo 6 — Operación de aeronaves;* Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas;* y Anexo 14 — *Aeródromos*, y aprobó enmiendas de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea: Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) y *Operación de aeronaves* (PANS-OPS, Doc 8168), relativas a la nueva clasificación de las aproximaciones, con fecha de aplicación el 13 de noviembre de 2014. Esta nueva clasificación tiene por objeto reducir la confusión con respecto a la terminología de operaciones de aproximación y aumentar la eficiencia mediante la aplicación de un concepto de operaciones de aproximación basadas en la performance que disminuye la necesidad de iluminación excesiva en las pistas. Se está preparando una circular con orientación para la aplicación de estas nuevas disposiciones.

Prevención y recuperación de la pérdida de control de la aeronave – Mitigación de la pérdida de control en vuelo

Se elaboraron enmiendas de los Anexos 1 — *Licencias al personal*, y Anexo 6 — *Operación de aeronaves,* Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional — Aviones* y de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción* (PANS-TRG, Doc 9868), relativas a la prevención y recuperación de la pérdida de control de la aeronave (UPRT) y la instrucción para que los pilotos eviten y, de ser necesario, se recuperen de las pérdidas de control. Esto contribuirá a reducir el número de accidentes mortales debido a pérdida de control en vuelo (LOC-I). En el *Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo* (Doc 9625) figuran textos de orientación que respaldan estas enmiendas. Además, se está elaborando el *Manual de instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control de la aeronave* (Doc 10011).

Simposio sobre la licencia de piloto con tripulación múltiple (MPL)

Cerca de 300 participantes asistieron al Simposio MPL (MPL Symposium) en Montreal del 10 al 12 de

diciembre, donde se compartieron experiencias sobre la implantación de la nueva licencia MPL y se abordaron los desafíos que enfrentan los encargados de la reglamentación y la industria con respecto a la implantación de programas de instrucción pertinentes. Como resultado principal del simposio, se definió la labor futura para el mejoramiento y la implantación de MPL.

Inicio del Programa de la OACI sobre seguridad en la cabina y elaboración de un Manual de instrucción

En las operaciones de vuelo, la seguridad en la cabina es un aspecto que contribuye al mejoramiento de la seguridad de los y de los vuelos. Incluye distintos aspectos, entre ellos, la reglamentación, los procedimientos del explotador, la instrucción y el equipo de seguridad y de emergencia que se requiere a bordo.

Como parte de su nuevo Programa de seguridad en la cabina (Cabin Safety Programme), la OACI estableció un enfoque basado en las competencias para la instrucción de la tripulación de cabina al respecto, con el propósito de fijar una referencia internacional para las competencias de los miembros de las tripulaciones de cabina. La labor ha avanzado con la ayuda de un grupo conjunto de la industria y encargados de la reglamentación, el Grupo especial sobre seguridad en la cabina de la OACI (ICSG), compuesto de expertos de las autoridades de aviación civil, líneas aéreas, fabricantes de aeronaves y organizaciones internacionales. En la tercera edición del *Manual de instrucción sobre seguridad de la tripulación de cabina* (Doc 7192, Parte E-1) de la OACI, que se publicará próximamente, figura orientación sobre los requisitos de instrucción de la tripulación de cabina del Anexo 6-*Operación de aeronaves,* Parte I-*Transporte aéreo comercial internacional-Aviones,* y se detalla un enfoque basado en las competencias para la instrucción de las tripulaciones de cabina.

Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760)

El *Manual de aeronavegabilidad* se ha restructurado completamente para poner de relieve la aeronavegabilidad. Se presenta en un formato fácil de usar para así ayudar a los Estados con capacidades limitadas de aeronavegabilidad. En lugar de incluir divisiones por tema, ahora se destacan las funciones del Estado: el Estado de matrícula, el Estado del explotador y/o el Estado de fabricación y diseño. La tercera edición sin editar del *Manual de aeronavegabilidad* (Doc 9760) se publicó en la ICAO-NET y se celebraron seminarios en las Regiones (China, República de Corea, Emiratos Árabes Unidos, India y Tailandia) para presentar la nueva estructura de la tercera edición del manual.

Investigación de accidentes

Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares y Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares (Doc 9973)

Reconociendo que era necesario promover la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, en marzo el Consejo aprobó una *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) [*ICAO Policy on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families* (Doc 9998)]. El documento contiene un enfoque estratégico para abordar asuntos de asistencia a los familiares que incluye legislación, reglamentación y políticas pertinentes de los Estados, y estructura de los planes de asistencia a los familiares, y que especifica los grupos principales de proveedores de asistencia a los familiares.

Para ayudar a los Estados en la aplicación de las políticas de asistencia a los familiares, en diciembre se publicó un nuevo *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973). El propósito del documento es proporcionar orientación acerca de los tipos de asistencia que puede prestarse a las víctimas y sus familiares y los medios disponibles para hacerlo. El objetivo es preparar mejor a todos los participantes, facilitar la coordinación entre ellos y describir el alcance de su participación. Asimismo, se considera el establecimiento de la legislación apropiada, la reglamentación y/o las políticas de los Estados y sus explotadores de servicios aéreos para dar apoyo a las víctimas y sus familiares.

Auditorías de la seguridad operacional

Enfoque de observación continua

Conforme a la Resolución A37-5 de la Asamblea, la evolución del Programa universal de auditoría de la seguridad operacional (USOAP) [Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)] hacia un enfoque de observación continua (CMA) siguió en 2013.

Se perfeccionaron las herramientas necesarias para llevar a cabo las actividades CMA y se pusieron a disposición de los usuarios para su utilización interactiva en «tiempo real» en el marco en línea (OLF) del CMA. Se elaboraron textos de orientación y documentación adicional en apoyo del CMA, con sesiones didácticas sobre el uso del OLF.

Se impartió instrucción por computadora (CBT) a fin de preparar a auditores y expertos para que realicen las actividades del CMA, comprendidas las misiones de validación coordinada de la OACI (ICVM) y las auditorías CMA del USOAP. La CBT también se utilizó para familiarizar a los empleados de los Estados con

la metodología y otros aspectos del programa. A fines de 2013, 205 participantes procedentes de 27 Estados y seis organizaciones internacionales habían recibido la instrucción para auditores del USOAP/ICVM, y 239 participantes de 62 Estados y seis organizaciones internacionales habían asistido al curso de familiarización.

Además, la OACI celebró ocho seminarios y talleres en todas las regiones en las que estaba presente a fin prestar asistencia a los Estados miembros en su preparación para el CMA. Asistieron a ellos 291 participantes de 72 Estados y seis organizaciones internacionales.

Se llevaron a cabo ICVM en 24 Estados miembros, para determinar si las deficiencias de seguridad operacional previamente señaladas se habían resuelto satisfactoriamente. Además, en este período se realizaron ocho auditorías CMA del USOAP. Las actividades de los Estados se observan continuamente por medio del marco en línea del CMA que está disponible para su utilización interactiva en «tiempo real» mediante un conjunto de sistemas integrados de aplicaciones web.

El 38° período de sesiones de la Asamblea apoyó la decisión del Consejo de compartir con el público las preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) sin resolver a partir de enero de 2014. Las Oficinas regionales de la OACI participaron activamente en la elaboración de planes de acción específicos para cada Estado en los que se les ofrecía un marco de asistencia para resolver oportunamente las SSC y/o las deficiencias en la vigilancia de la seguridad operacional identificadas por la OACI. Las Oficinas regionales de la OACI presentaron los planes de acción a los Estados miembros, a nivel ministerial, para que los respaldaran y se comprometieran a ejecutarlos. Asimismo, trabajaron con los Estados en actividades sobre el terreno, tales como las auditorías USOAP-CMA, las auditorías USOAP-CMA limitadas y las ICVM.

El Sistema de gestión de la calidad de la Sección de observación continua y vigilancia fue auditado en octubre y recertificado conforme a la norma ISO 9001:2008 sobre sistemas de gestión de la calidad (gráfico 2.5.1).

Junta de examen de la observación y la asistencia (MARB)

En diciembre de 2011, el Secretario General constituyó la Junta de examen de la observación y la asistencia (MARB) para supervisar y dirigir de manera experta la gestión de las actividades de observación y asistencia de la OACI en los Estados remitidos a ella por motivos de seguridad operacional y/o de seguridad de la aviación. Para los fines de la MARB, observación se refiere a las actividades tanto de auditoría como de observación continua, y asistencia se refiere a las actividades tanto de asistencia técnica como de cooperación técnica.

La MARB celebró tres reuniones en 2013 y, al momento de rendir informe al 200° período de sesiones del Consejo, se le habían remitido 18 Estados en total. La MARB es presidida por el Secretario General y forman parte de ella los directores de navegación aérea, transporte aéreo y cooperación técnica, además de los directores de las Oficinas regionales de la OACI.

La MARB elabora y promueve la implantación de estrategias de alto nivel diseñadas para coordinar las actividades de observación y asistencia en los Estados que presentan preocupaciones significativas de seguridad operacional o de seguridad de la aviación, en los Estados que no participan en los procesos de auditoría y observación de la OACI, y en los Estados que no cumplen sus compromisos de ejecución de los planes de medidas correctivas.

Instrucción

Evolución de la instrucción en seguridad operacional de la aviación

El Programa de instrucción para inspectores gubernamentales de la seguridad operacional (GSI) (Government Safety Inspector (GSI) Training Programme) se elaboró para garantizar la calidad y normalización de la instrucción de dichos inspectores a escala mundial con el fin de abordar las insuficiencias detectadas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) debido a la falta de personal técnico cualificado para desempeñar las responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional. La OACI siguió trabajando con centros de capacitación reconocidos para impartir instrucción a inspectores en todo el mundo en materia de certificación de explotadores de servicios aéreos y organismos de mantenimiento reconocidos (GSI-AIR), certificación de explotadores de servicios aéreos (GSI-OPS) y otorgamiento de licencias al personal (GSI-PEL).

La OACI, en el marco del Plan AFI, trabajó exhaustivamente en 2013 para establecer un cuadro de instructores GSI de la región en las áreas de aeronavegabilidad, operaciones, y licencias al personal. La OACI está trabajando además para establecer en 2014 dos nuevos centros en África, en los cuales los instructores de la región impartirán instrucción sobre GSI. Estos nuevos centros de instrucción complementarán la labor de un centro de instrucción GSI que ya existe en la región.

Programa TRAINAIR PLUS — Apoyo al desarrollo de recursos humanos en el ámbito de la aviación

La misión del Programa TRAINAIR PLUS (TRAINAIR PLUS Programme) es mejorar la seguridad operacional y la eficiencia del transporte aéreo mediante el establecimiento, mantenimiento y seguimiento de normas de alto nivel para la instrucción y competencia del personal de aviación a escala mundial, de manera rentable.

En 2013, la red mundial de instrucción en cooperación recibió a 20 nuevos miembros asociados, con lo cual pasó a contar con un total de 65 miembros en 58 Estados. La biblioteca de conjuntos de material didáctico normalizado (STP), plataforma en línea que facilita el intercambio de cursos que dependen de este material y que están validados por la OACI, recibió 18 nuevos STP, elevando a 28 el número total de STP que pueden compartirse en la comunidad de TRAINAIR PLUS. Además, con el curso de preparadores de instrucción, se capacitó a cerca de 350 preparadores de cursos, a escala mundial, en relación con la metodología TRAINAIR PLUS de preparación de cursos basada en las competencias, documentada en la *Guía para la Preparación de Programas de Instrucción — Metodología de instrucción por competencias* (Doc 9941), de la OACI.

Nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP):

Desarrollo de las competencias

Los pronósticos del tránsito aéreo apuntan a un incremento significativo en un entorno cada día más complejo, lo cual exige un enfoque de colaboración con respecto a la seguridad operacional y la eficiencia del sistema de navegación aérea del futuro. Para lograr este objetivo, es esencial determinar cuáles son las competencias que el personal clave en el sistema de gestión del tránsito aéreo debería demostrar, para capacitarlo y evaluarlo en consecuencia.

En 2013, el Grupo NGAP ATM finalizó un proyecto de marcos de competencia para controladores de tránsito aéreo (ATC) y especialistas en sistemas electrónicos para la seguridad del tránsito aéreo (ATSEP), al igual que textos de orientación conexos para incluirlos en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción* (PANS-TRG, Doc 9868) de la OACI. A fin de ayudar en la implantación del enfoque basado en las competencias para ATC y ATSEP, el grupo empezó a trabajar en la elaboración de un manual de instrucción de la OACI para ATC y una actualización del *Manual de instrucción* — Parte E 2 — *Especialistas en sistemas electrónicos para la seguridad operacional del tránsito aéreo (ATSEP)* (Doc 7192, Parte E-2) de la OACI.

NGAP: Divulgación

En 2013, el Comité de divulgación NGAP organizó cuatro simposios NGAP y TRAINAIR PLUS regionales en cada una de las regiones de la OACI (www.icao.int/safety/TrainairPlus/Pages/RegionalSymposia). El primero, para las Américas, tuvo lugar en febrero con el patrocinio de la Autoridad de aviación civil de Jamaica; el segundo, para Asia/Pacífico, se celebró en abril de 2013, con el patrocinio de la Agencia de desarrollo de recursos humanos en transporte aéreo de Indonesia; el tercero, para Europa y Oriente Medio, se realizó en junio de 2013, con el patrocinio de Turkish Airlines Academy; y el cuarto, para África, se celebró en diciembre de 2013, con el patrocinio de Air Traffic and Navigation Services (ATNS) de Sudáfrica. A estos eventos asistieron más de 1.000 participantes de todos los ámbitos del sistema de transporte aéreo y resultaron ser una excelente plataforma para el intercambio de información sobre las mejores prácticas en recursos humanos e instrucción.

Coordinación regional de la seguridad operacional

Arreglos regionales sobre vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) Financiamiento de una RSOO — Orientaciones contenidas en el Manual de vigilancia de la seguridad operacional *(Doc 9734), Parte B.*

La tercera edición de este manual proporciona orientaciones adicionales y más detalladas sobre el financiamiento de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) basándose en los resultados del Simposio sobre RSOO de 2011 (www.icao.int/Meetings/RSOOSYMPO/Pages). Las partes interesadas pertinentes han participado en la elaboración del documento. En las nuevas opciones de financiamiento se consideran medios más prácticos de movilizar los fondos requeridos para cumplir los mandatos de una RSOO incluyendo, entre otras cosas, la posible aplicación de un derecho por seguridad operacional de la aviación, a discreción de la RSOO y sus Estados miembros, recalcándose la necesidad de salvaguardas rigurosas, como son la rendición de cuentas y la transparencia para los Estados miembros de una RSOO que quieren hacer uso de este mecanismo. En el sitio web público de la OACI figura una lista de RSOO (list of RSOOs).

Asistencia a los Estados — 28 Planes de acción OACI/Estado

Para ayudar a los Estados a resolver las deficiencias de seguridad operacional detectadas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), la OACI ha elaborado planes de acción adaptados a ellos, donde proponía un conjunto de medidas correctivas relativas a aspectos tanto técnicos como políticos. Desde noviembre, la OACI ha elaborado 28 planes de acción que han sido aceptados por los Estados para su ejecución. En los planes se tienen en cuenta, a fin de evitar duplicaciones, todas las iniciativas de asistencia de otras entidades internacionales como la Unión Europea, la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, y el Banco Mundial, entre otras. Los planes

de acción de los Estados están disponibles en el sitio web público de la OACI.

Contribuciones voluntarias recibidas — Fondo SAFE

Conforme a la Resolución A37-16 de la Asamblea, el Fondo SAFE (SAFE Fund se creó para garantizar asistencia ininterrumpida a los Estados en la resolución de deficiencias de seguridad operacional. La participación en el fondo, que es financieramente independiente del Presupuesto del Programa regular de la OACI, es voluntaria y las contribuciones se reciben de los Estados miembros de la OACI, organizaciones internacionales y entidades públicas y privadas relacionadas con la aviación civil internacional. En 2013, la OACI recibió contribuciones de Arabia Saudita, Chile, China, Federación de Rusia, Malasia, Noruega y República de Corea, por un total de 463.579 CAD.

En 2013, Arabia Saudita, Chile, China, Federación de Rusia, Malasia, Noruega, República de Corea y Boeing hicieron contribuciones voluntarias al Fondo SAFE de la OACI. Estos fondos de donantes están contribuyendo a financiar la ejecución de proyectos relacionados con la seguridad operacional de la aviación que fueron seleccionados conforme a criterios establecidos para la selección de proyectos y la asignación de prioridades. Estos proyectos forman parte de un programa de asistencia técnica para apoyar a los Estados a resolver SSC y mejorar las EI del USOAP, centrándose especialmente en mejoras de los procesos para la expedición de certificados de explotador aéreo mediante la creación de capacidades en las CAA de los Estados.

Actividades de la Red de colaboración y asistencia en seguridad operacional (SCAN)

En respuesta a una propuesta formulada en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional celebrada en marzo de 2010, la OACI estableció la Red de colaboración y asistencia en seguridad operacional (SCAN) [Safety Collaborative Assistance Network] para facilitar y coordinar el intercambio de información de seguridad operacional relativa a proyectos de asistencia financiera y técnica. Mediante la SCAN los donantes y los proveedores de asistencia pueden comunicarse con respecto a proyectos en curso, planificar futuras iniciativas de asistencia y ayudar en la determinación de proyectos que pueden requerir financiamiento.

En 2013, el sitio web de la SCAN se renovó y la información de su base de datos se actualizó para seguir facilitando el intercambio. El 23 de septiembre se celebró la segunda Reunión de socios en seguridad operacional, a la cual asistieron 44 representantes de Estados y socios en seguridad operacional de la aviación que convinieron en mejorar la colaboración entre las partes interesadas, utilizar de manera óptima los recursos limitados y promover el intercambio de información de seguridad operacional.

Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África

El Comité directivo del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI), creado para proporcionar orientación al respecto, celebró dos reuniones en 2013. En estas reuniones el Comité reconoció el avance logrado en la ejecución del Plan y aprobó los programas de trabajo para 2013 y 2014, al igual que las actividades conexas propuestas por el secretario del Plan AFI. En 2013, esta iniciativa se centró en:

a) La prestación de asistencia a los estados mediante la elaboración de planes de acción de la OACI.
b) La prestación de asistencia a los Estados en apoyo de sus esfuerzos por alcanzar las metas de seguridad operacional regionales y abordar problemas emergentes de seguridad operacional.
c) La promoción del establecimiento y reforzamiento de las RSOO.
d) La intensificación de actividades de instrucción.

Sesión de información ministerial AFI

En una sesión que tuvo lugar el 23 de septiembre, oficiales superiores de la OACI proporcionaron información acerca de la situación de la seguridad operacional de la aviación en África, la ejecución del Plan AFI y su continuación en el próximo trienio (2014-2016), a 22 ministros africanos y más de 200 participantes entre los que se incluían Directores generales de aviación civil, representantes de organizaciones internacionales y regionales, socios en seguridad operacional de la aviación e instituciones financieras.

Plan de inspección cooperativa AFI (AFI-CIS)

La OACI ha participado activamente en el plan de inspección cooperativa en la región AFI (AFI-CIS), desde su inicio en diciembre de 2010. El propósito de este programa es compartir inspectores cualificados en la región de manera rentable y eficiente, con el fin de proporcionar asistencia directa a los Estados en la resolución de las deficiencias de seguridad operacional detectadas en el marco del USOAP de la OACI. La Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) ejecuta el plan con el apoyo de la OACI. A fines de año, 33 de los 55 Estados y organizaciones regionales AFI, incluyendo RSOO y COSCAP, habían firmado el Memorando de Acuerdo (MOU).

Proyectos de cooperación técnica y de asistencia técnica en el ámbito de la seguridad operacional ejecutados mediante la Dirección de cooperación técnica (TCB) (Technical Co-operation Bureau (TCB)) de la OACI

Proyectos y actividades de cooperación técnica

En 2013, hubo 78 proyectos nacionales y 27 proyectos regionales de cooperación técnica operacionalmente activos dedicados completamente a la seguridad operacional de la aviación o con elementos que contribuyen a mejorarla en todo el mundo. Entre los principales logros del período figuran:

Región África-Océano Índico (AFI)

— Aumento de la disponibilidad de servicios de tránsito aéreo en un Estado.
— Asistencia a cinco Estados para la implantación de elementos del Plan de medidas correctivas.
— Impartición de instrucción a los explotadores de aeródromos en un Estado y a los inspectores de aeródromos en dos Estados.
— Elaboración de textos de orientación técnicos sobre aeródromos para un Estado.
— Finalización de una nueva Ley de aviación civil para un Estado.
— 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 para el establecimiento de la Organización de la seguridad operacional de la aviación de la SADC (SASO).
— Asistencia continua para el establecimiento de la Autorité Africaine et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC).
— Elaboración de reglamentación, orientación y material didáctico de meteorología para cinco Estados.
— Evaluación de aeródromos en un Estado para una misión de las Naciones Unidas.
— Impartición de cursos de instrucción en diversos ámbitos, como seguridad operacional e inspección de aeródromos, aeronavegabilidad, mercancías peligrosas, resolución de preocupaciones significativas de seguridad operacional, sistemas de gestión de la seguridad operacional y enfoque de observación continua (CMA) del USOAP, para funcionarios nacionales de 29 Estados.
— Asistencia a una Administración de aviación civil para la validación del certificado de tipo para una aeronave.
— Adquisición de radares primarios y secundarios para diversos centros de control de área para los Estados de ASECNA, y la instrucción conexa para el personal de mantenimiento.
— Realización de un análisis de brechas en relación con los sistemas de investigación de accidentes de aviación de cinco Estados y asistencia en el examen de los planes de medidas correctivas.
— Asistencia a un Estado para la lectura de registradores de vuelo y examen del motor tras un suceso en el que estuvo involucrada una aeronave.

Región Asia y el Pacífico (APAC)

— Asistencia continua a 24 Estados y Regiones Administrativas Especiales (RAE) en cuanto a 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). Se proporcionó asistencia en la resolución de preocupaciones significativas de seguridad operacional, deficiencias identificadas mediante el USOAP y otras constataciones relacionadas con la seguridad operacional, así como en la transición hacia el enfoque de observación continua (CMA) del USOAP, lo cual incluyó: la instrucción de inspectores y otra capacitación en el ámbito de la seguridad operacional; la participación en el Equipo regional de seguridad operacional de la aviación en Asia y el Pacífico (APRAST) con la facilitación de los tres grupos de trabajo ad hoc sobre impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), pérdida de control en vuelo (LOC) y seguridad operacional en la pista (RS); y la participación en el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación (RASG).
— Asistencia continua a 25 Estados y RAE para mejorar los procedimientos de vuelo mediante la preparación de documentos y cursos de instrucción, incluida la realización de un curso inicial sobre PANS-OPS, un curso para instructores de diseño de procedimientos, un curso de diseño de procedimientos de navegación basada en la performance (PBN), dos cursos en el puesto de trabajo sobre diseño de procedimientos, y un curso de repaso sobre diseño de procedimientos. Se avanzó gracias a la aplicación de la Decisión del Consejo de la OACI, respaldada por el Comité directivo del Programa de procedimientos de vuelo (FPP) de integrar el FPP en la nueva Suboficina regional en Beijing, China.
— Asistencia continua a 20 Estados y regiones administrativas especiales (RAE) a través del Arreglo de cooperación para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil - Asia Pacífico (CAPSCA-AP). Este avance se logró con seminarios y formación en el puesto de trabajo sobre planificación de la preparación en caso de pandemia y evaluaciones aeroportuarias al respecto, comprendida una visita de asistencia CAPSCA de dos días a un Estado, a la cual asistieron 40 participantes.

— Refuerzo de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de una Autoridad de Aviación Civil en los ámbitos de aeródromos, seguridad de vuelos y servicios de navegación aérea, que incluyó, entre otras cosas, propuestas para la revisión de reglamentos de seguridad operacional de la aviación civil, instrucciones al personal y circulares de asesoramiento, así como asesoramiento para la certificación inicial del nuevo proveedor único de servicios de navegación aérea (ANSP), e impartición de un curso de instrucción para la implantación de la PBN y la vigilancia dependiente automática-radiodifusión (ADS-B).
— Preparación del plan de modernización de una institución de instrucción que incluyó, entre otros elementos, la realización de un análisis de las necesidades de instrucción, la revisión de los programas de estudio y un plan para introducir un sistema de gestión de la calidad (QMS).
— Realización de un análisis de brechas con respecto al Anexo 14 — *Aeródromos* de la OACI en relación con el emplazamiento de un nuevo aeropuerto en un Estado;
— Asistencia a un Estado y a su ANSP para la implantación y aplicación operacional de tecnología ADS-B.
— Asistencia a un explotador de aeropuerto en la realización de un programa interno de auditoría de la seguridad operacional, en preparación para la renovación de su certificación de aeródromo en materia de reglamentación.
— Realización en un Estado de un curso de cinco días de duración sobre vigilancia de la seguridad operacional de los servicios de navegación aérea, al que asistieron 27 funcionarios de diversas disciplinas del Departamento de aviación civil.
— Impartición de cursos de instrucción sobre mercancías peligrosas, certificación de aeródromos, sistema de gestión de la seguridad operacional, vigilancia de la seguridad operacional, mantenimiento de VOR Doppler/equipo radiotelemétrico (DVOR/DME), mantenimiento de sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS), criterios de navegación aérea, operaciones aeroportuarias, herramientas electrónicas de seguridad operacional, navegación basada en la performance (PBN), control de aproximación radar, búsqueda y salvamento y CNS/ATM, en el marco de los programas de instrucción para países en desarrollo que ofrecieron tres Estados al personal nacional de 74 Estados.

Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

— Prórroga del contrato de servicios de MEVA II para el suministro de servicios de telecomunicaciones aeronáuticas para las operaciones basadas en satélite, conforme a lo solicitado por los Estados miembros de la OACI y las organizaciones internacionales de la región del Caribe central y las zonas adyacentes.
— Asistencia a un Estado para el examen y resolución de deficiencias relacionadas con la gestión del tránsito aéreo (ATM).
— Firma de un contrato para la adquisición de radares primarios y secundarios para un Estado.
— Impartición de instrucción en simulador para pilotos para el personal de la DGAC de un Estado.
— Asistencia en la revisión de la reglamentación de aviación civil de un Estado.
— Asistencia a un Estado en la certificación de programas de instrucción para la obtención de la licencia de piloto de transporte de línea aérea (ATPL).
— Asistencia en la preparación de un Informe de cumplimiento relacionado con las inspecciones de aeronaves extranjeras.
— Actualización de un manual sobre investigación de accidentes de aviación para un Estado.
— Asistencia a un Estado para la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI en los ámbitos de aeronavegabilidad, otorgamiento de licencias al personal y operaciones de vuelo.
— Asistencia a un Estado en la preparación e impartición de cursos de instrucción básicos sobre otorgamiento de licencias al personal aeronáutico.
— Elaboración y revisión de manuales de otorgamiento de licencias al personal, aeronavegabilidad y operaciones de vuelo para un Estado.
— Asistencia a un Estado en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de equipos.
— Asistencia en la preparación de documentación para los inspectores nacionales de un Estado a fin de que puedan participar en el Equipo de auditores de programas FAA IASA.
— Instrucción en el campo de operaciones de vuelo para el personal nacional de un Estado.
— Realización de inspecciones de vigilancia de la seguridad operacional bajo el enfoque de observación continua para tres Estados.
— Asistencia continua a siete Estados mediante el suministro de conocimientos especializados en comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), gestión del tránsito aéreo (ATM), operaciones de vuelo, factores humanos, investigación de accidentes, fortalecimiento institucional y planificación de aeropuertos.
— Adquisición de equipos de tecnología avanzada para modernizar las instalaciones y sistemas CNS en dos Estados.
— Implantación de procedimientos automatizados de planes de vuelo en un Estado.
— Asistencia a un Estado para la implantación ininterrumpida del Plan de navegación aérea de la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM) y el Documento sobre las instalaciones y servicios (FASID).

— Adquisición, instalación y mantenimiento de equipo para tres Estados, tales como sistemas de conmutación vocal, sistemas de comunicaciones de muy alta frecuencia (VHF), incluidos servicios automáticos de información terminal (ATIS) para el control de aproximación y de aeródromo, equipos de comunicaciones VHF para control de área, red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN), radioenlaces, registradores de voz asociados con el sistema de control de comunicaciones ATC orales ATC (VCS), sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS), equipo de radiofaro omnidireccional VHF (VOR), sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM), sistema automático de inspección en vuelo (AFIS), sistema de información geográfica (GIS), equipo radiotelemétrico (DME), sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (AMHS) y sistema automatizado de observación meteorológica (AWOS).
— Reparación de una barredora de pistas de aeropuerto, para un Estado.
— Adquisición de una aeronave de calibración en vuelo equipada con un sistema automático de inspección en vuelo (AFIS) para un Estado.
— Implementación de una solución de software para procedimientos de control de planificación de vuelo, otorgamiento de licencias y meteorología, para un Estado.
— Apoyo a un Estado en la preparación de planes de contingencia.
— Realización de un estudio sobre el uso y capacidad de los helicópteros para actividades de búsqueda y salvamento, para un Estado.
— Construcción de una plataforma remota, para un Estado.
— Realización de un estudio medioambiental de un aeropuerto para un Estado, incluyendo el impacto de la construcción en las aves.
— Preparación de especificaciones técnicas para la adquisición de un sistema de iluminación portátil, para un Estado.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

— Asistencia continua a un Estado para mejorar su capacidad de operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, investigación de accidentes e incidentes de aviación, comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), aeropuertos, aspectos económicos del transporte aéreo, salvamento y extinción de incendios (RFF) y capacitación de recursos humanos.
— Asistencia continua a un Estado en los ámbitos de vigilancia de la seguridad operacional (operaciones de vuelo), medicina aeronáutica y otorgamiento de licencias al personal.
— Asistencia continua a tres Estados para mejorar su capacidad de supervisión de las operaciones de vuelo.
— Apoyo a un Estado en relación con su Plan de medidas correctivas y creación de capacidad para rectificar preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC).
— Asistencia continua por medio de tres proyectos regionales para mejorar la seguridad operacional y la eficiencia del transporte aéreo en 27 Estados participantes.
— Asistencia a un Estado para llevar a cabo funciones de inspección/auditoría/vigilancia de mercancías peligrosas.
— Asistencia continua al equipo nacional de investigación de accidentes de un Estado.

Proyectos y actividades de asistencia técnica

En 2013, no hubo proyectos regionales de asistencia técnica operacionalmente activos relacionados con la seguridad operacional de la aviación.

Otras iniciativas de seguridad operacional

Modelo de legislación y reglamentación, de la OACI, en relación con aeródromos, investigación de accidentes y servicios de navegación aérea

Las auditorías realizadas en el marco del enfoque sistémico global (CSA) del USOAP revelaron un 28% global de falta de aplicación eficaz (LEI) de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI para la Legislación aeronáutica básica (CE 1), y un 34% para los Reglamentos de explotación específicos (CE 2).

Reconociendo que muchos Estados no tienen la capacidad necesaria para elaborar leyes y/o la reglamentación conexa, la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, en cooperación con la OACI en 1991, elaboró y publicó los Modelos de legislación de seguridad operacional de aviación civil y de reglamentación (MCAR). No obstante, los MCAR no son exhaustivos y no incluyen los aspectos técnicos de aeródromos (AGA), investigación de accidentes e incidentes (AIG) y servicios de navegación aérea (ANS).

Para abordar las deficiencias detectadas en las auditorías del USOAP y asistir a los Estados que tienen dificultades para elaborar su propia legislación y reglamentación, se empezaron a preparar modelos de reglamentación sobre estos tres aspectos en el marco de un proyecto a corto plazo financiado mediante el fondo SAFE. Estos modelos de legislación y reglamentación están disponibles ahora (now available) en el sitio web público de la OACI, en versión no editada.

Capacidad y eficiencia de la navegación aérea

Apoyo del Plan mundial de navegación aérea (GANP)

El Consejo, en su 199° período de sesiones, aprobó el nuevo Plan mundial de navegación aérea (GANP) [Global Air Navigation Plan (GANP)], con las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), desarrollado por un equipo técnico basado en la industria y considerado por los Estados en la Duodécima Conferencia de navegación aérea (Twelfth Air Navigation Conference) (AN-Conf/12, 2012). El GANP fue apoyado por el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en su Resolución A38-2, como la dirección estratégica del programa de trabajo técnico de la OACI en relación con la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea.

Navegación basada en la performance (PBN)

Actualización de la situación a escala mundial

La implantación de la PBN sigue extendiéndose de manera significativa en todo el mundo. Actualmente, 104 países o cerca del 55% de los Estados miembros se han comprometido con la PBN mediante la publicación de un plan estatal para implantarla. Igualmente, con el aumento constante año tras año en el número global de procedimientos de vuelo por instrumentos PBN — llegadas, salidas y aproximaciones (incluyendo aquellas con guía vertical), en más de la mitad de las pistas internacionales del mundo se cuenta ahora con capacidad PBN.

Criterios de diseño de procedimientos por instrumentos para PBN

Para hacer posible la utilización de todas las especificaciones de navegación PBN y perfeccionar los criterios de aproximación actuales, se elaboró y aprobó para su aplicación en 2014, una enmienda considerable de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves,* Volumen II — *Construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos* (Doc 8168). Con esta enmienda se introducen criterios de diseño que consideran cuatro especificaciones nuevas de navegación PBN relacionadas con requisitos funcionales, modificaciones para satisfacer los requisitos de funcionamiento del sistema de aumentación basado en satélites (SBAS) y del sistema de aumentación basado en tierra (GBAS) perfeccionados, criterios de diseño revisados de navegación vertical barométrica (Baro-VNAV) que reducen la complejidad y mejoran los mínimos de aproximación y, finalmente, la incorporación de guía vertical y operaciones a un punto en el espacio para helicópteros.

Visitas Global Go Team e iniciativas de ejecución regionales

La IATA y la OACI acordaron proceder con una segunda fase de las visitas Global Go Team, centrándose en la instrucción en diseño del espacio aéreo y aprobación operacional. Se realizaron visitas a Miami (Centroamérica y Sudamérica), Johannesburgo (África), y Bangkok (Asia/Pacífico). Una cuarta visita a los Emiratos Árabes Unidos está programada para enero de 2014. Además, las iniciativas de divulgación regional incluyeron visitas y reuniones del Equipo especial sobre PBN (Kazajstán, Federación de Rusia, Chipre, Francia y Senegal), cursos de diseño de procedimientos PBN (China, México), talleres sobre diseño del espacio aéreo y aprobación OPS (Ciudad de México) y una reunión del Grupo de trabajo sobre desarrollo de la red de rutas PBN (Nairobi).

Cursos en línea sobre PBN y documentación relativa a PBN

Se elaboraron cursos en línea de PBN sobre diseño del espacio aéreo y aprobación OPS en apoyo de las visitas Go Team y para profundizar el conocimiento general al respecto. Además, la OACI finalizó y publicó documentos enmendados y nuevos sobre la PBN, entre los que se incluyeron el *Manual de navegación basada en la performance (PBN)* (Doc 9613, cuarta edición), el *Manual de aprobación operacional de la navegación basada en la performance (PBN)* (Doc 9997), el *Manual sobre el uso de la navegación basada en la performance (PBN) en el diseño del espacio aéreo* (Doc 9992) y el *Manual de operaciones de ascenso continuo (CCO)* (Doc 9993).

Establecimiento de la Suboficina regional APAC y la Oficina del Programa de Procedimientos de vuelo (FPP) en AFI

En junio, la Oficina FPP en Asia/Pacífico (APAC) se integró a la Suboficina regional Asia/Pacífico, responsable del mejoramiento de la organización y gestión del espacio aéreo para maximizar el rendimiento de la gestión del tránsito aéreo en la región APAC. Además, la OACI, en cooperación con la DGAC de Francia y ASECNA, estableció la Oficina FPP de África-Océano Índico (AFI) en Dakar, Senegal, para prestar asistencia a los Estados en el desarrollo sostenible de la capacidad PBN en los procedimientos de vuelo por instrumentos, el diseño del espacio aéreo y la aprobación OPS.

Gestión del tránsito aéreo (ATM): Espacio aéreo

Conferencia sobre la reglamentación de los modos emergentes de transporte aeroespacial

En mayo, la Universidad McGill, con la OACI y la Asociación Internacional para el Avance de la Seguridad Espacial (IAASS), celebraron la conferencia (REMAT) Manfred Lachs Conference on the Regulation of Emerging

Modes of Aerospace Transportation. En la conferencia se evaluaron la situación actual y los planes futuros respecto del transporte aeroespacial y se consideraron los desafíos que plantea la reglamentación para las operaciones de los vehículos aeroespaciales. Asimismo, se debatió acerca de una política viable y las medidas normativas (mecanismos) que podrían considerar los Estados y otras partes interesadas para facilitar el transporte aeroespacial y garantizar la seguridad operacional de la aviación mundial.

Se abordaron asuntos clave y, en particular, se estableció la necesidad de comprender mejor y tener más conocimiento de las operaciones aeroespaciales como primer paso crítico antes de elaborar textos de orientación en apoyo de un marco normativo para las operaciones de vehículos aeroespaciales. Una vez terminada la conferencia, se informó al Consejo de la OACI acerca de los planes provisionales para celebrar un simposio organizado por la OACI y la Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre de la Naciones Unidas (OOSA) en 2015.

Simposio sobre técnicas avanzadas de ATM

En noviembre, se celebró el Simposio sobre técnicas avanzadas de ATM (Advanced ATM Techniques Symposium) para comprender mejor cómo, mediante la tecnología y competencias actuales, pueden obtenerse beneficios operacionales que podrían traducirse en una reducción de las emisiones. El simposio se centró en la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM), la toma de decisiones en colaboración (CDM), incluyendo CDM a nivel de aeropuerto (A-CDM), y las operaciones en descenso y ascenso continuos (CDO/CCO).

La OACI, CANSO, la IATA, EUROCONTROL y la FAA organizaron conjuntamente el evento que permitió comprender claramente la forma en que la cooperación entre las organizaciones puede facilitar una implantación eficiente.

El simposio, diseñado como actividad de aprendizaje, combinó escenarios de implantación didácticos y de la vida real que presentaron los proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATS) de 14 Estados de cinco continentes. Los participantes recibieron instrucción operacional básica y avanzada sobre la forma de implantar y utilizar las técnicas.

Meteorología

Nuevas capacidades de intercambio de datos digitales para información meteorológica para las operaciones en apoyo del entorno SWIM del futuro

En noviembre, al aplicarse la Enmienda 76 del Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional,* la OACI habilitó nuevas capacidades de intercambio de datos digitales para la información meteorológica para las operaciones.

Conforme a las nuevas disposiciones, los Estados pueden intercambiar, bilateralmente, informes de aeródromos ordinarios y especiales, pronósticos de aeródromo e información SIGMET en forma digital. Éste es el primero de una serie de pasos importantes para integrar apropiadamente toda la información meteorológica aeronáutica en el futuro sistema de gestión del tránsito aéreo interoperable mundialmente.

Servicios de meteorología del espacio y nubes radiactivas

El Grupo de operaciones para vigilancia de volcanes en las aerovías internacionales (IAVWOPSG) elaboró conceptos de operaciones relativos a servicios de meteorología del espacio y nubes radiactivas para la aviación. Los sucesos relacionados con las condiciones meteorológicas espaciales, como las tormentas geomagnéticas, tormentas de radiación solar, ráfagas solares y actividad ionosférica, además de la liberación de material radiactivo en la atmósfera, representan un riesgo para la seguridad de vuelo y para la salud de los ocupantes de las aeronaves.

Los conceptos de operaciones están contenidos en documentos vivos que evolucionarán en la medida que evolucionen los requisitos tecnológicos y operacionales, y cada uno permite fundamentar la especificación de requisitos funcionales y de rendimiento y estrategias de ejecución. Los conceptos de operaciones se presentarán como información a la Reunión departamental de meteorología de la OACI, en julio de 2014.

Servicios de avisos SIGMET regionales

El Grupo de estudio sobre alertas meteorológicas (METWSG) elaboró el concepto de operaciones para los servicios de avisos de condiciones meteorológicas peligrosas a escala regional para la aviación. Reconociendo las deficiencias que desde hace tiempo existen en algunas regiones de la OACI con respecto al suministro de información SIGMET, o su ausencia, para las condiciones meteorológicas peligrosas en ruta y atendiendo al ensayo de avisos SIGMET regionales que se realizó con éxito en 2011, el METWSG concibió un concepto de operaciones como base para definir los requisitos funcionales y de rendimiento y las estrategias de ejecución de un nuevo plan regionalizado.

El concepto de operaciones está respaldado por una declaración estratégica de alto nivel y por un plan para la futura gobernanza y recuperación de costos de un servicio de avisos de condiciones meteorológicas peligrosas a escala regional que se someterá a la consideración de la Reunión departamental de meteorología de la OACI en julio de 2014.

Perfeccionamiento de la información meteorológica para planificación de vuelo

En noviembre, al aplicarse la Enmienda 76 del Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional,* la OACI perfeccionó el complemento de la información meteorológica que se utiliza para la planificación de

vuelo. En el marco del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS), los pronósticos mundiales reticulados para engelamiento, turbulencia y nubes cumulonimbos están ahora disponibles en formato digital para uso operacional.

Al mismo tiempo, los WAFS presentan actualmente una resolución vertical mejorada (aumentada) para los pronósticos mundiales reticulados de viento y temperatura en altitud en formato digital a altitudes de crucero. Con esto mejoran las capacidades de planificación de vuelo de los explotadores y los miembros de las tripulaciones de vuelo, lo cual se traduce en perfiles de vuelo más seguros y eficientes.

Espectro de frecuencias para la aviación

La postura de la OACI para la próxima Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (2015) (CMR-2015) de la Unión internacional de Telecomunicaciones (UIT) fue aprobada por el Consejo de la Organización en mayo y se transmitió a todos los Estados.

El incremento ininterrumpido de los movimientos de tránsito aéreo, así como las nuevas aplicaciones que emergen, tales como los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, imponen exigencias mayores en los mecanismos de reglamentación de la aviación y de gestión del tránsito aéreo, lo que se traduce en una necesidad creciente de asignaciones de frecuencias y atribuciones de espectro.

Aun cuando estos requisitos pueden, en cierta medida, satisfacerse aumentando la eficiencia espectral de los nuevos sistemas de radio, es inevitable que para cubrir la demanda tengan que ampliarse las atribuciones existentes o solicitarse otras atribuciones de espectro para la aviación.

Sin embargo, esta tendencia en ningún caso se aplica exclusivamente a la aviación. En la CMR-15, la aviación tendrá que competir con otros sectores que están activamente intentando obtener una ampliación del espectro a su disposición. Esto aumenta la presión con respecto a las atribuciones existentes para la seguridad operacional y regularidad de los vuelos, y crea peligro de interferencia respecto de los servicios que utilizan dichas atribuciones.

Conforme a la Resolución A38-6 de la Asamblea (Apoyo a la política de la OACI en asuntos de espectro de radiofrecuencias), se insta a los Estados, organizaciones internacionales y otras partes interesadas de la aviación civil a apoyar decididamente la estrategia de la OACI sobre el espectro de frecuencias y la postura de la OACI en la CMR-15, y en otras actividades regionales e internacionales realizadas en preparación para la Conferencia.

Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA)

Visitas de asistencia a Estados y aeropuertos

El CAPSCA logró el hito de contar con el 100° Estado/Territorio participante y celebró reuniones en relación con los cinco proyectos regionales de CAPSCA. CAPSCA ha completado 54 visitas de asistencia a Estados y aeropuertos y ha capacitado al personal de 26 Estados para que participe como parte de los equipos en las visitas. En 2013, en la versión revisada de las preguntas del Protocolo del USOAP se incorporaron SARPS relativos a salud pública.

La Asamblea recalcó los beneficios significativos del CAPSCA para los Estados, reconoció la colaboración de la OACI con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otros doce organismos de la Naciones Unidas y organizaciones internacionales de aviación que participan en la ejecución del programa, apoyó la continuación del programa CAPSCA por la OACI, y alentó a los Estados y organizaciones internacionales a contribuir al CAPSCA financieramente y/o en especie.

Manual para inspectores de certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) de la OACI

Los resultados de las auditorías USOAP de la OACI demostraron que se necesitaban textos de orientación para inspectores como ayuda para la expedición eficaz de los certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) aprobados. Un examen de los datos de auditoría del USOAP indica un déficit significativo [PQ (Pregunta del protocolo): 4.079, LEI (Falta de aplicación eficaz): 41%] en el establecimiento de procedimientos y listas de verificación para apoyar las certificaciones de explotadores de servicios aéreos.

El manual que la OACI está elaborando se publicará en el Intercambio de información seguridad de vuelo (Flight Information Safety Exchange, FSIX), en el sitio web público de la OACI, como texto de orientación para los Estados, AFI-CIS de la CAFAC, COSCAP y RSOO, y se invitará a formular comentarios al respecto. Los Estados pertinentes deberían poder adaptar el Manual AOC para su uso y aprovechar no sólo de resolver las deficiencias detectadas en las auditorías de la OACI sino de realizar el proceso de certificación de manera eficaz y completa, lo cual significa cumplir plenamente con las disposiciones del Anexo 6.

Respuesta ante emergencias

Observación de los volcanes potencialmente activos por los Estados

En noviembre, al aplicarse la Enmienda 76 del Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional,* la OACI perfeccionó los requisitos relativos a la vigilancia de la actividad volcánica significativa previa a la erupción, las erupciones volcánicas y las cenizas volcánicas en la atmósfera. Históricamente, se ha requerido que los Estados con volcanes en su territorio vigilen únicamente los volcanes activos. No obstante, ahora

se les pide que vigilen también los volcanes potencialmente activos. La vigilancia de los volcanes activos y potencialmente activos por los observatorios de volcanes de los Estados aumenta su capacidad de detectar erupciones volcánicas inminentes o que están ocurriendo y, a su vez, ayuda a que estos observatorios y otros proporcionen oportunamente asesoramiento fiable a las partes interesadas de la aviación en el marco de la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales de la OACI, facilitando así tanto la toma de conciencia de la situación y decisiones en colaboración, como el desarrollo de operaciones de vuelo ininterrumpidamente seguras y eficientes ante este peligro natural.

Preparación y respuesta interinstitucional ante emergencias radiológicas

Teniendo en cuenta las lecciones y experiencias adquiridas a raíz del accidente de la central nuclear de Fukushima Daiichi TEPCO en marzo de 2011, la OACI ha prestado asistencia al Comité Interinstitucional sobre emergencias radiológicas y nucleares del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) en la mejora del *Plan conjunto de las organizaciones internacionales para la gestión de emergencias radiológicas*. En el Plan conjunto se describen las disposiciones sobre preparación y respuesta interinstitucional de emergencia en caso de incidentes o accidentes nucleares o radiológicos, independientemente de su causa. Las iniciativas de la OACI y los demás miembros del Comité culminaron en julio con la publicación por el OIEA de una nueva edición del Plan conjunto. Esta nueva edición incluye detalles acerca de un grupo de trabajo ad hoc sobre transporte aéreo y marítimo en el marco de las disposiciones del Plan conjunto, en cuya creación la participación de la OACI fue decisiva. En noviembre, la OACI participó en un ejercicio internacional (international exercise) diseñado para evaluar la respuesta ante emergencias radiológicas graves debido a sucesos relacionados con seguridad nuclear («bombas sucias»). En 2014, junto con otras organizaciones internacionales pertinentes, la OACI evaluará los resultados del ejercicio con el objeto de formular recomendaciones para perfeccionar aún más las disposiciones del Plan conjunto.

2.5.2. Seguridad de la aviación

Seguridad de la aviación

El 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI tomó nota del avance logrado en el trienio para mejorar la seguridad de la aviación (AVSEC) civil, especialmente mediante el reforzamiento de las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad* para carga aérea, prestación de asistencia técnica a todas las regiones, y finalización oportuna del segundo ciclo de auditorías de seguridad de la aviación, de la OACI. La Asamblea respaldó la propuesta del Consejo de abocarse a un Objetivo estratégico para 2014-2016 que se refiere al reforzamiento tanto de la seguridad de la aviación como de la facilitación, subrayando así la importancia de contar con procesos de facilitación y medidas de seguridad eficaces y eficientes.

Novedades en la seguridad de la aviación

El 38° período de sesiones de la Asamblea apoyó un plan de trabajo detallado para la aplicación, para fines de 2016, de las recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) de 2012, observando que algunas recomendaciones de la HLCAS debían aplicarse como prioridades de política. Estas recomendaciones se refieren a la necesidad de la OACI y sus Estados miembros de promover enfoques basados en los riesgos y centrados en los resultados para la seguridad de la aviación, y la aplicación de medidas de seguridad de la aviación sostenibles, en parte mediante la concertación de arreglos de reconocimiento mutuo y la cooperación internacional con el propósito de agilizar los procedimientos. Asimismo, se señaló que era necesario promover enfoques innovadores con respecto a la seguridad de la aviación considerando de manera más eficaz las actividades de asistencia según los resultados de las auditorías.

La Asamblea reafirmó la importancia de implantar la estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) y recalcó que era necesario seguir apoyando sus actividades mediante contribuciones financieras y en especie de los Estados. Asimismo, convino en que la Declaración sobre seguridad de la aviación de 2010 debía seguir sirviendo de guía a los Estados y todas las demás partes interesadas en sus iniciativas para reforzar la seguridad de la aviación en todo el mundo.

Atendiendo a la importancia de la sostenibilidad, la Asamblea respaldó una propuesta de elaborar un plan de acción para aplicar los principios de cooperación internacional en la seguridad de la aviación. En este contexto, se señaló que la facilitación de debía ser una de las principales consideraciones al definir e implantar medidas de seguridad de la aviación.

La Enmienda 13 del Anexo 17 se aplicó el 15 de julio. Las disposiciones revisadas y nuevas contribuyen a la implantación de medidas de seguridad de la cadena de suministro, con especial énfasis en la carga de alto riesgo y la aplicación de medidas de seguridad básicas comunes para la carga que se transporta en aeronaves de pasajeros y aeronaves exclusivamente de carga. La Enmienda incluye una norma revisada y amplia para la inspección y control de seguridad de personas que no son pasajeros.

A fines de año, 105 Estados miembros y Regiones administrativas especiales (RAE) habían respondido a la comunicación sobre la Enmienda 13, para notificar a la OACI su cumplimiento del Anexo 17 enmendado o las diferencias al respecto.

El Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación celebró su 24ª reunión en la Sede de la OACI en abril.

Entre los logros más importantes, el Grupo actualizó el *Estado OACI del contexto mundial de riesgo* que se publicó por primera vez en 2011 y convino en las nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) para el Anexo 17 — *Seguridad*. Este material contiene disposiciones que contribuirán a reforzar la seguridad de la carga y el correo, los requisitos de vigilancia y cooperación internacional, y las medidas para enfrentar amenazas a la parte pública y las ciberamenazas.

El Consejo aprobó las recomendaciones del grupo de expertos, comprendido el proyecto de Enmienda 14 del Anexo 17, que se transmitió a los Estados para recabar sus comentarios. Si más de la mitad de los Estados miembros no la desaprueba, se prevé que la enmienda será aplicable a fines de 2014.

La OACI perfeccionó el diseño y la funcionalidad de su Red de puntos de contacto (PoC) AVSEC, que es un directorio en línea de contactos internacionales designados por los Estados como coordinadores de la información sobre amenazas inminentes y otros asuntos relacionados con la seguridad de la aviación. La Red PoC modernizada cuenta con un sistema de mensajes para que las comunicaciones sean seguras y rápidas y se ejerza al mismo tiempo más control respecto de los que pueden acceder a dicha información. Los Estados tienen acceso a esta plataforma mediante el portal seguro.

Los textos de orientación sobre seguridad de la carga aérea y el correo revisados están contenidos en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973/8), que está disponible en el sitio web seguro de la OACI.

La OACI inició nuevas actividades de cooperación con la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Las dos organizaciones comenzaron un plan conjunto para mejorar los procesos de seguridad y facilitación de la carga mediante diversas iniciativas como conferencias y capacitación conjuntas. Un producto de la colaboración en 2013 fue la publicación conjunta titulada El transporte mundial de la carga aérea (Moving Air Cargo Globally). En el nuevo folleto se dan a conocer las maneras en que las partes interesadas pueden trabajan concertadamente para que la cadena de suministro de la carga aérea y el correo sea segura.

Si bien se reconoce que las disposiciones acerca de la cadena de suministro global se fortalecieron con la Enmienda 13 del Anexo 17, el 38° período de sesiones de la Asamblea convino en que los riesgos para la seguridad de la carga aérea y el correo seguían siendo significativos y dio su apoyo a una hoja de ruta destinada a reforzar de manera armonizada la seguridad de la carga aérea a escala mundial.

Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación

El Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) (Universal Security Audit Programme) completó su segundo ciclo de auditorías en junio. Se realizaron 15 auditorías en el primer semestre del año, con lo que el total de auditorías USAP del segundo ciclo se elevó a 178, incluyendo una auditoría a una Región Administrativa Especial (RAE) de China. Los resultados globales de estas auditorías se resumen en el gráfico 2.5.2 expresados como nivel de aplicación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación.

Como en el caso del primer ciclo de auditorías del USAP, no fue posible realizar auditorías del segundo ciclo en todos los Estados miembros. Algunos Estados no pudieron ser auditados debido al nivel de seguridad que les había asignado el Departamento de Seguridad de las Naciones Unidas (UNDSS). En otros casos, mediante el análisis de los resultados de las auditorías del primer ciclo y misiones de seguimiento y/o un examen de los planes de medidas correctivas (CAP) e información proporcionada en cuestionarios previos, se estableció que algunos Estados se beneficiarían al remitirlos al Programa de apoyo a la implantación y desarrollo - Seguridad de la aviación (ISD-SEC) para recibir asistencia apropiada antes la auditoría.

Además de las auditorías, un auditor del USAP y un especialista en coordinación de asistencia de ISD-SEC participaron en una misión conjunta a Djibouti. Se llevaron a cabo misiones de la OACI en dos Estados miembros para validar las medidas adoptadas para resolver preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC). En el curso del año, se notificaron en el sitio seguro del USAP dos SSeC de un Estado. A fines de año, quedaban siete SSeC sin resolver en cuatro Estados.

En el segundo semestre de 2013, la Secretaría se centró en la transición del USAP a un enfoque de observación continua basado en los riesgos (USAP-CMA). El USAP-CMA parte de la noción tradicional de ciclos de auditoría para la observación de los sistemas de seguridad y vigilancia de la aviación de los Estados miembros de manera continua. El nuevo proceso se centrará en detectar preocupaciones de seguridad y formular recomendaciones para superarlas, al igual que en proporcionar comentarios más amplios a los Estados. La transición seguirá en 2014, con su finalización prevista para principios de 2015.

Resultados globales de las auditorías:

Nivel de aplicación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación (gráfico 2.5.2.).

Asistencia y cooperación internacionales

La asistencia y la creación de capacidad relacionadas con la seguridad de la aviación se desarrollaron en el marco del Programa ISD-SEC (ISD-SEC Programme) durante todo el año con actividades de evaluación de las necesidades, elaboración de planes estatales de mejoras,

preparación de cursos de instrucción, y orientación a los Estados para elaborar sus programas AVSEC nacionales.

Estratégicamente, la OACI ofreció más instrucción en el puesto de trabajo en asociación con los Estados miembros. Además, el 38° período de sesiones de la Asamblea pidió a la Organización que priorizara la asistencia a los Estados que se comprometen a sostener las mejoras AVSEC.

La OACI y la Unión Europea (UE) firmaron un Anexo sobre seguridad de la aviación del Memorando de cooperación (MoC) de la OACI y la UE. En dicho Anexo se establece un marco para el intercambio de información y la realización de actividades conjuntas en el ámbito de la seguridad de la aviación.

Las actividades regionales en asociación con los Estados se ampliaron con la inauguración del Seminario de seguridad de la aviación para los Estados de Europa del Este, que celebró el recientemente creado Grupo AVSEC EUR/NAT de la OACI en Uzbekistán en abril. Además, se estableció el Foro de coordinación regional Asia/Pacífico de seguridad de la aviación, bajo el liderazgo de la OACI. Ambas iniciativas brindan plataformas prácticas para el fortalecimiento de la seguridad de la aviación regional de manera coordinada y uniforme.

Programa cooperativo de seguridad de la aviación para Oriente Medio (CASP-MID) inició sus actividades con el apoyo de cinco Estados miembros. El objetivo de la nueva entidad es reforzar la aplicación de las medidas de seguridad y promover la coordinación en asuntos AVSEC de la región. A corto plazo se centra principalmente en la instrucción y durante el año se celebraron sesiones de capacitación para los Estados participantes en asociación con el centro de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de Dubai, Emiratos Árabes Unidos.

La Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (ECOWAS) organizó un seminario regional en Niamey, Níger, con el Apoyo de la OACI, que se centró en la amenaza que representan los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS). Los participantes convinieron en 12 recomendaciones y una hoja de ruta para mitigar la amenaza de los MANPADS en la aviación civil.

La OACI siguió coordinando y cooperando activamente con la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (CTED). En el curso del año, la Secretaría proporcionó la información pertinente para las visitas de la CTED a Irlanda, Japón y Serbia. Además, el personal de la Sede participó en visitas a Mauritania y Gabón, aportando a los equipos de la CTED conocimientos especializados en seguridad de la aviación.

Instrucción en seguridad de la aviación

La red mundial de Centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) (Aviation Security Training Centres) respaldada por la OACI, se amplió a 27 en 2013, con la adición de centros de instrucción en Kazajstán, Líbano, República Dominicana y Singapur.

A fin de mantener la calidad de la instrucción, la OACI actualizó el proceso de certificación y requerirá en 2014 la recertificación de todos los instructores actuales. Además, preparó nuevo material didáctico en la forma de un taller general de gestión de riesgos, que se ofrecerá en toda la red ASTC y directamente previa solicitud de los Estados. Asimismo, se emprendieron iniciativas para revisar el material didáctico en función de las modificaciones introducidas en el Anexo 17 por la Enmienda 13.

Como contribución al fortalecimiento de la seguridad de la carga, la OACI inició la preparación de material didáctico específico y emprendió actividades de creación de capacidad para su implementación en 2014.

La OACI siguió brindando su apoyo al Curso de gestión profesional (PMC) que imparte la Universidad Concordia en Montreal, programa predominantemente basado en la web para desarrollar las competencias del personal de gestión AVSEC. A fines de año, 581 participantes de todas las regiones de la OACI habían obtenido el certificado PMC.

En el sitio web público (public website) se ofrece más información sobre la instrucción AVSEC de la OACI.

Facilitación

La Enmienda 23 del Anexo 9 – *Facilitación* fue aplicable en febrero. La Enmienda se centra en el Apéndice 13 del Anexo 9 y tiene por objeto mejorar el intercambio de datos de los pasajeros y la respuesta eficaz ante pandemias o epidemias de gran escala. A fines de año, 48 Estados habían respondido a la comunicación sobre la Enmienda 23, para notificar a la OACI su cumplimento, o las diferencias, con respecto al Anexo 9 enmendado.

En noviembre, el Consejo adoptó la Enmienda 24 del Anexo 9 que se refiere a la facilitación del transporte de personas con discapacidades y a cuestiones como la seguridad del proceso de expedición de documentos de viaje, la inspección de documentos de viaje en los aeropuertos, la utilización de los sistemas de datos para información anticipada sobre los (API) y registro de nombres de los (PNR), y los procedimientos para el retiro de personas no admisibles y personas deportadas.

Las directrices para la implementación por los Estados de los requisitos del sistema PNR y la divulgación del mensaje PNRGOV (PNRGOV message) están disponibles en el sitio web público de la OACI. Respaldado por la OACI, la OMA y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el mensaje PNRGOV es un formato electrónico normalizado para transmitir datos PNR de las líneas aéreas a los Estados y tiene por objeto armonizar el uso de sistemas PNR mundialmente, aumentar la eficacia de la utilización de datos y reforzar tanto la seguridad de la aviación como la facilitación. Aquí se ofrece más información acerca de los documentos de facilitación.

La OACI se unió a la IATA y la OMA para compilar un conjunto de datos de que incluye material didáctico y de

concienciación sobre API y PNR y que se utilizará en el contexto de una campaña mundial para promover normas y directrices globales para API y PNR.

La cuarta edición de las *Directrices relativas a la información anticipada sobre los* (Guidelines on Advance Passenger Information), publicada por la OACI, la OMA y la IATA, ya está disponible. El documento tiene por objeto ayudar a los Estados en la ejecución de los programas API nacionales y promover la armonización internacional. Contiene orientación acerca de la Lista de (PAXLST), que es un mensaje electrónico normalizado concebido específicamente para manejar la transmisión de manifiestos de pasajeros. Además, incluye nuevas disposiciones sobre seguridad de la aviación y cuestiones relacionadas con la protección de datos y «API interactiva» (iAPI), método más avanzado de procesar el despacho de pasajeros en los aeropuertos. Las directrices acerca del mensaje PNRGOV y de la API complementan los SARPS pertinentes del Anexo 9.

En mayo, se celebró en México un seminario de facilitación para los Estados de la Región NACC. El seminario se centró en las prioridades del programa, ciertos aspectos relativos a personas no admisibles y deportadas, y el establecimiento de programas de facilitación del transporte aéreo nacionales. Se abordaron también cuestiones relacionadas con datos API y PNR.

Programa de identificación de viajeros (TRIP)

El Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP) fue respaldado por el 38° período de sesiones de la Asamblea (endorsed by the 38th Assembly) como estrategia para reforzar la seguridad de los documentos de viajes mundialmente. El TRIP de la OACI aplica un enfoque holístico a la gestión de la identificación para maximizar los aspectos tanto de seguridad como de facilitación y, según lo previsto, aumentará la capacidad de los Estados de identificar inequívocamente a las personas gracias al suministro de herramientas de identificación y orientaciones pertinentes a las autoridades.

La ejecución del TRIP de la OACI supondrá la elaboración de un plan de actividades con resultados medibles, la formulación de una hoja de ruta con respecto a los pasaportes-e, y mejoramientos del Directorio de claves públicas de la OACI (ICAO Public Key Directory) (PKD), mecanismo que permite la verificación segura de los pasaportes-e por las autoridades de control fronterizo. La implantación de la estrategia TRIP supone además consolidar las actividades de asistencia e instrucción vocacional para los Estados.

La OACI siguió ayudando a los Estados miembros en relación con los documentos de viaje de lectura mecánica (Machine Readable Travel Documents) (MRTD), lo cual incluyó actividades de creación de capacidad con financiamiento de donantes. A escala regional, la Organización contó con los seminarios respaldados por Estados anfitriones para promover los MRTD, la tecnología biométrica y las normas de seguridad. En julio, se celebró un seminario regional (regional seminar) en Sint Maarten, Antillas Neerlandesas, y otro tuvo lugar en noviembre en Burkina Faso. En ambos eventos se promovieron las mejores prácticas para la gestión de sistemas seguros de expedición de pasaportes y control fronterizo, recalcándose al mismo tiempo la importancia de expedir MRTD conforme a la OACI y de participar en el PKD de la OACI. Se señaló la importancia de cumplir con la fecha límite del 24 de noviembre de 2015 para ajustarse a las disposiciones (norma 3.10.1) del Anexo 9 — *Facilitación* de la OACI.

Además de los seminarios MRTD regionales, la OACI celebró su noveno Simposio y exposición sobre MRTD (MRTD Symposium and Exhibition) en Montreal en octubre. El simposio anual se centró en los beneficios de la implantación de controles fronterizos automatizados conforme a las normas y especificaciones de la OACI y la ventaja de utilizar instrumentos de inspección de control fronterizo eficaces como el PKD de la OACI.

Para fines de año, el PKD habrá aumentado su número de participaciones a 39, con la adición de Bélgica, Irlanda, la República de Moldova y Tailandia. Se insta a los Estados a unirse al PKD atendiendo a la importancia de reforzar la seguridad transfronteriza y la facilitación del transporte aéreo. En 2013, la OACI siguió promoviendo la participación en el PKD mediante una serie de talleres.

Proyectos de cooperación técnica y de asistencia técnica

Proyectos de cooperación técnica y de asistencia técnica en el ámbito de la seguridad de la aviación ejecutados mediante la Dirección de cooperación técnica (TCB) (Technical Co-operation Bureau (TCB) de la OACI.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

En 2013, hubo 20 proyectos nacionales y tres regionales de cooperación técnica operacionalmente activos, dedicados completamente a la seguridad de la aviación o con elementos 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)

— Realización de inspecciones de seguridad en los aeropuertos de dos Estados.
— Actualización y elaboración de reglamentación sobre seguridad de la aviación para dos Estados.
— Elaboración de textos de orientación sobre seguridad de la aviación para dos Estados.
— Impartición de instrucción sobre seguridad de la aviación al personal de la DGAC de un Estado.

Región Asia y el Pacífico (APAC)

— Asistencia continua a 24 Estados y Regiones Administrativas Especiales (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, y la impartición de instrucción para inspectores y capacitación sobre otras cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación (primera reunión anual CASP-AP técnica y operacional; seminario sobre los aspectos jurídicos de la seguridad de la aviación; seminario práctico sobre disposiciones que tratan de la seguridad de la aviación en relación con los proveedores de servicios de tránsito aéreo; seminario especializado sobre control de calidad en la seguridad de la aviación); elaboración de modelo revisado de Programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCSASP) para el CASP-AP, de conformidad con las Enmiendas 12 y 13 del Anexo 17; y preparación de textos de orientación nuevos para disposiciones sobre seguridad para proveedores de servicios de tránsito aéreo, certificación de instructores e instrucción para la implantación.
— Impartición de cursos de instrucción con respecto a inspectores AVSEC nacionales, aspectos jurídicos de la seguridad de la aviación, administración superior de la seguridad de la aviación, seguridad de la aviación y seguridad operacional, y liderazgo de la OACI en seguridad de la aviación y gestión en el marco de los programas de instrucción para países en desarrollo ofrecidos por tres Estados al personal nacional de 34 Estados.
— Análisis de brechas sobre la expedición de pasaportes y el establecimientos de identidad en un Estado para mejorar las disposiciones sobre los documentos de viaje en general y garantizar el cumplimiento de la orientación contenida en los *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303) de la OACI y otras mejores prácticas.

Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

— Asistencia en la instalación, mantenimiento, apoyo e instrucción en la utilización de soporte lógico relacionado con los sistemas SMART (información, equipos pasivos y activos) para el aeropuerto internacional de un Estado.
— Apoyo continuo de soporte lógico para sistemas de presentación y embarque en un Estado.
— Impartición de instrucción en gestión de crisis al personal de la DGAC de un Estado.
— Asistencia en la preparación del programa nacional de instrucción en materia de seguridad de la aviación para un Estado.
— Asistencia a un Estado en la definición de los requisitos de infraestructura de seguridad, en nueve aeropuertos.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

— Adquisición de equipo AVSEC para un Estado.
— Consulta técnica para un Estado en relación con la implantación de sistemas para procedimientos transfronterizos electrónicos, pasaportes-e y visados-e, y la preparación de documentos de especificaciones técnicas.

Proyectos y actividades de asistencia técnica

En 2013, hubo dos proyectos nacionales de asistencia técnica operacionalmente activos con los cuales se ayudó a Administraciones de aviación civil (CAA) y aeropuertos internacionales a mejorar sus sistemas de seguridad de la aviación. Entre los principales logros del período figuran:

Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

Examen del Programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP); Programa de instrucción sobre el Programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASTP); Programa de certificación del personal de inspección (SCP); y Programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil (NCASQCP) para un Estado, incluyendo:

— Asistencia al personal nacional para el examen de los programas de los explotadores.
— Coordinación de reuniones con las partes interesadas en seguridad de la aviación con el fin de garantizar la disponibilidad de la información requerida para el desarrollo de programas y procedimientos, y la documentación de los procedimientos vigentes.
— Coordinación con la Policía de las Naciones Unidas (UNPOL) y la Misión de estabilización de las Naciones Unidas en Haití (MINUSTAH) para desarrollar programas de instrucción y procedimientos operacionales normalizados (SOP) para las fuerzas policiales nacionales.
— Coordinación para el restablecimiento del Comité nacional de seguridad de la aviación civil.
— Preparación de un proyecto de programa de instrucción para la Autoridad nacional de aeropuertos (AAN).
— Preparación de un proyecto de SOP para procedimientos de ensayo en SCP.
— Preparación de un proyecto de organigrama para el Departamento de seguridad de la aviación (DSA).

— Preparación de un proyecto de Código de conducta y un proyecto de credenciales para inspectores AVSEC.
— Preparación de una nota de información y un plan de acción para el Director general de aviación civil con respecto a la implantación de inspección de la carga por la Autoridad nacional de aeropuertos.
— Elaboración de exámenes de certificación prácticos para los inspectores estatales.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

Actividades preparatorias para el establecimiento del Programa CASP-MID y divulgación de información a 13 Estados en relación con operación y beneficios previstos para los Estados individualmente y la región en su conjunto, incluyendo:

— Elaboración de una estrategia para instrucción en la región MID en función de los análisis de las necesidades realizados en cuatro Estados y las deliberaciones con sus expertos AVSEC.
— Definición de las atribuciones del Grupo de trabajo de expertos CASP.
— Determinación del proyecto de plan de trabajo CASP-MID para 2013-2014.
— Firma del Documento del Programa CASP-MID por tres Estados.

2.5.3. Protección del medio ambiente

Las iniciativas medioambientales (environmental efforts) de la OACI en 2013 se centraron en la finalización del trabajo sobre aspectos clave: ruido, calidad del aire local, cambio climático, y el avance de las actividades del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP).

También se dio importancia al mantenimiento y perfeccionamiento de los instrumentos medioambientales; el mejoramiento de la cooperación con otros organismos de la Naciones Unidas; el apoyo a los Estados respecto de sus planes de acción para mitigar las emisiones de CO_2 de la aviación; la creación de capacidad y asistencia, incluyendo los acuerdos para facilitar el financiamiento de medidas destinadas a reducir las emisiones de CO_2; y otras actividades de divulgación.

Novena reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP)

La CAEP/9 se celebró del 4 al 15 de febrero de 2013. A la reunión asistieron cerca de 200 participantes, que incluyeron 23 miembros, 16 observadores y los correspondientes asesores.

La reunión convino en un conjunto de 18 recomendaciones relacionadas con el pronóstico actualizado de tráfico y flota, un incremento de la rigurosidad de la norma relativa a ruido de las aeronaves, las operaciones de aeronaves, la evolución con respecto a una nueva norma sobre CO_2 de los aviones, y el programa de trabajo para el ciclo de la CAEP/10 (2013-2016).

Con respecto a la elaboración de una norma de CO_2, el CAEP aprobó el requisito de certificación de CO_2 propuesto para el futuro Anexo 16, Volumen III, y convino en que debería publicarse como circular de la OACI. El CAEP convino además en una norma de CO_2 global estableciendo un plan de trabajo con fecha a fines de 2015 para completarlo.

Se siguió avanzando con respecto a materia particulada (PM) y el CAEP trabajó con SAE para para probar el sistema de muestreo de partículas no volátiles (nvPM) en mediciones detrás de los motores de las aeronaves. Ya casi se ha completado un proyecto de Práctica recomendada aeroespacial (ARP) sobre el tema. Es preciso realizar pruebas adicionales a gran escala para motores de todos los tamaños, pero la insuficiencia de fondos no lo ha permitido.

El CAEP también consideró dos exámenes por expertos independientes con respecto a metas operacionales para consumo de combustible y una nueva tecnología relativa al ruido. El CAEP convino en publicar ambos exámenes y utilizar las metas en su trabajo futuro.

En mayo de 2013, el Consejo aprobó todas las recomendaciones del CAEP y las que se referían a enmiendas de los SARPS se tramitaron mediante el proceso de consulta con los Estados.

Enmiendas del Anexo 16

Las enmiendas del Anexo 16, Volumen I, incluyeron una nueva norma sobre ruido para aeronaves de turborreactor y turbohélice, para introducir un aumento de 7 EPNdB en la rigurosidad con respecto a los niveles acumulativos del Capítulo 4 en vigor. De aquí resultó la recomendación de una nueva norma acústica en el Capítulo 14 que se aplicará a los nuevos tipos de aviones que se presenten para certificación el 31 de diciembre de 2017 o después de esa fecha y el 31 de diciembre de 2020 para las aeronaves de menos de 55 toneladas.

Con respecto a la nueva norma, se instó además a los Estados a que no introduzcan restricciones operacionales para los aviones que cumplen con la norma de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 4 y/o 14. Otras enmiendas incluyen una norma de homologación acústica para las aeronaves de rotor basculante, que se recomienda introducir como un nuevo Capítulo 13 del Anexo 16, Volumen I.

En julio de 2013 se transmitieron a los Estados las revisiones propuestas del Anexo 16, después de un examen preliminar del proyecto de enmienda por la Comisión de Aeronavegación (Air Navigation Commission) (ANC). En

noviembre de 2013, la ANC examinó los comentarios de los Estados con respecto a las modificaciones propuestas. Con sujeción a la aprobación del Consejo, se prevé que las nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) serían aplicables el 1 de enero de 2015.

Simposio sobre el medio ambiente

El cuarto Simposio OACI sobre la aviación y el cambio climático (fourth ICAO Symposium on Aviation and Climate Change), «Destino verde», tuvo lugar en la Sede de la Organización del 14 al 16 de mayo con la asistencia de 233 participantes de 62 Estados miembros y 23 organizaciones internacionales.

El objetivo del Simposio fue promover el diálogo entre los participantes en temas relacionados con el medio ambiente y la aviación, comprendidos el ruido, las operaciones y la tecnología, las medidas de mercado, los planes de acción de los Estados, los combustibles alternativos sostenibles para la aviación, y el financiamiento y asistencia, como preparación para el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI (38th Session of the ICAO Assembly) en septiembre de 2013.

En el Simposio se informó a los Estados sobre las actividades ambientales de la Organización en los últimos tres años. Los participantes expresaron comentarios muy positivos acerca de la organización, la calidad y la importancia de la información proporcionada, y la pertinencia de las deliberaciones del Simposio.

A final del Simposio, los Representantes de los Estados se organizaron en una mesa redonda para considerar los pasos a seguir, los posibles desafíos y las nuevas oportunidades con respecto a la aviación y el medio ambiente. Además, la OACI, en coordinación con el Grupo de acción sobre transporte aéreo (ATAG) (Air Transport Action Group), elaboró la declaración conjunta OACI-ATAG, firmada el 13 de mayo de 2013, para «cooperar en la promoción de enfoques sostenibles para la reducción de las emisiones de la aviación a escala mundial».

Resultados del 38° período de sesiones de la Asamblea

Las cuestiones medioambientales ocuparon un lugar destacado en el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI (38th Session). La Asamblea reconoció el enorme avance de la Organización con respecto a la protección del medio ambiente, reafirmó sus metas colectivas a las que aspira y convino en una estrategia global para que progresen todos los elementos del conjunto de medidas para abordar el cambio climático, a saber, tecnología, operaciones, combustibles alternativos y medidas de mercado (MBM). Además, estableció un programa de trabajo muy ambicioso para la creación de capacidad y la asistencia a los Estados en la preparación y aplicación de sus planes de acción destinados a reducir las emisiones.

La Asamblea adoptó la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (A38-17), actualizada, y la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* (A38-18), actualizada.

El resultado y las tareas técnicas posibles dimanantes del 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, incluyendo los combustibles alternativos y las medidas de mercado, se consideraron en la primera reunión del Grupo directivo del CAEP del ciclo de la CAEP/10, que tuvo lugar en noviembre de 2013 en Dubai, Emiratos Árabes Unidos.

Metas mundiales a las que se aspira

El 38° período de sesiones de la Asamblea consideró la evaluación de las tendencias con respecto al CO_2 a escala mundial, en la que se reflejaba el acuerdo de consenso del CAEP y se calculaba la contribución de las diversas categorías de medidas de mitigación para reducir las emisiones de CO_2 de la aviación (tecnologías de aeronaves y motores, mejoras operacionales y combustibles alternativos) con el fin de medir el progreso actual y proyectar el progreso futuro para lograr las metas mundiales a las que se aspira adoptadas por el 37° período de sesiones de la Asamblea *(véanse a continuación las tendencias de las emisiones, según el CAEP).*

La OACI ha desarrollado también medios que permiten a la Organización informar regularmente al proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) acerca de las emisiones de CO_2 de la aviación internacional, según lo convenido por el 37° período de sesiones de la Asamblea.

Tendencias de las emisiones de CO_2 neto de la aviación internacional — CAEP

Se recomendó que la evaluación de tendencias de CO_2 sirviera de base para la toma de decisiones del 38° período de sesiones de la Asamblea, que adoptó, para el sector de la aviación internacional, las metas colectivas a las que se aspira mundialmente de mejorar el rendimiento del combustible en 2% por año y de mantener los mismos niveles de emisiones de CO_2 neto a partir de 2020 (es decir, crecimiento neutro en carbono a partir de 2020).

La Asamblea pidió además al Consejo que examinara la meta mundial a la que se aspira a mediano plazo en cuanto al crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, y que siguiera considerando la viabilidad de establecer una meta mundial a la que se aspira a largo plazo para la aviación internacional.

Medidas tecnológicas y operacionales/ASBU

El 38° período de sesiones de la Asamblea acogió con beneplácito el avance en relación con las medidas tecnológicas y operacionales, incluyendo el trabajo dedicado al establecimiento de una norma de certificación en cuanto a CO_2 para las aeronaves, que ha emprendido el CAEP con la idea de finalizar los análisis respecto de un límite normativo apropiado respecto de la norma para fines de 2015.

El CAEP elaboró y recomendó la publicación de un nuevo manual titulado *Oportunidades operacionales de reducir el consumo de combustible y las emisiones* que reemplaza a la Circular 303. El manual contiene información sobre las prácticas actuales que aplican los Estados, los explotadores de aeronaves, los fabricantes de aeronaves, los explotadores de aeropuertos, los proveedores de servicios aéreos (ANSP) y otras organizaciones del sector. El documento incluye información sobre: operaciones de aeropuerto; mantenimiento; reducción de peso; efecto de la carga de pago en el rendimiento del combustible; gestión del tránsito aéreo; planificación de vuelos y rutas; y otras operaciones de aeronaves.

El CAEP también elaboró y recomendó un nuevo documento titulado *Orientación sobre evaluación medioambiental en relación con los cambios operacionales propuestos para la gestión del tránsito aéreo*. El documento se centra en la evaluación de las repercusiones ambientales (incluidos el ruido y las emisiones de los motores) en relación con los cambios propuestos para los procedimientos operacionales, el rediseño de los espacios aéreos y otros aspectos operativos similares.

En coordinación con las partes interesadas clave, la OACI cuantificó los ahorros en el consumo de combustible relacionados con la implantación del Bloque 0 de las ASBU. Los resultados se publicarán en el primer Informe de navegación aérea en 2014. La Organización también está trabajando en un compendio de «mejores prácticas» de evaluación ambiental ejemplificadas mediante estudios de casos que demuestren la aplicación de la *Orientación sobre evaluación medioambiental en relación con los cambios operacionales propuestos para la gestión del tránsito aéreo*.

El Grupo directivo del CAEP convino en que se recopilaran datos para llevar a cabo un análisis perfeccionado de los beneficios medioambientales del Bloque 0 de las ASBU, en el marco del CAEP.

Combustibles alternativos sostenibles para la aviación (SUSTAF)

Por conducto de la OACI, se siguió promoviendo e intensificando el intercambio de información sobre los combustibles alternativos para la aviación, entre los Estados. El grupo de expertos SUSTAF centró su labor en la identificación de los desafíos principales que se enfrentan en la utilización de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación y las posibles soluciones para abordarlos. En particular, se trató la cuestión de la sostenibilidad de estos combustibles y el propósito del grupo fue definir las opciones que los Estados podrían considerar al respecto.

El Consejo examinó los resultados y las recomendaciones del grupo, los cuales están disponibles en el sitio web del GFAAF (GFAAF website.)

En junio de 2013, se invitó a la OACI a participar en el Pabellón de combustibles alternativos, organizado conjuntamente con la Exposición aérea de París-Le Bourget. La OACI expuso las iniciativas que había emprendido con respecto a combustibles alternativos sostenibles. Además, al presentar el avance logrado desde el año anterior en materia de combustibles alternativos, la OACI conmemoró el primer aniversario de la iniciativa *En ruta hacia un futuro sostenible* (Flightpath to a Sustainable Future).

El 38° período de sesiones de la Asamblea (38th Session of the Assembly) reconoció el progreso alcanzado por la OACI en la promoción y facilitación del desarrollo y utilización de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación, y respaldó el trabajo futuro de las organizaciones y sus Estados miembros en relación con los desafíos que plantea esta tarea que incluye además la consideración de criterios de sostenibilidad, la proyección de producción futura y los beneficios medioambientales del ciclo de vida de estos combustibles.

A este respecto, el Grupo directivo del CAEP creó el Equipo especial de combustibles alternativos (AFTF) que evaluará las reducciones de emisiones que podrían lograrse con el uso de combustibles alternativos en la aviación hasta 2050.

Medidas de mercado (MBM)

En 2013, se realizó una evaluación de la viabilidad de un plan mundial de MBM centrado en las características de diseño más prácticas y efectivas, teniendo en cuenta las orientaciones del Grupo de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HGCC). El grupo se reunió en tres oportunidades entre diciembre de 2012 y marzo de 2013 para considerar diversos aspectos del plan mundial de MBM, incluyendo: participantes en un plan; medios para dar cabida a circunstancias especiales y capacidades respectivas; y generación de ingresos del plan.

El análisis cuantitativo de las repercusiones de un plan mundial de MBM finalizado en 2012 se perfeccionó con los pronósticos de tráfico, flota y emisiones actualizados que el CAEP completó en 2013. Este estudio suplementario confirmó la conclusión del Consejo en noviembre de 2012 con respecto a la viabilidad técnica de las tres opciones para un plan mundial de MBM. Los resultados del estudio se recopilaron en un informe sobre la evaluación de las medidas de mercado (Doc 10018) publicado por la OACI en septiembre de 2013, antes del 38° período de sesiones de la Asamblea.

En la Asamblea (Assembly), después de un prolongado y arduo debate entre los Estados miembros, con opiniones ampliamente divergentes, se convino por consenso en elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional. Esta decisión refleja el decidido apoyo de los Estados miembros de la OACI a una solución global en el sector de la aviación internacional, en lugar de una diversidad de medidas posibles.

La Asamblea convino en que el Consejo, con el apoyo de los Estados miembros, formularía una recomendación sobre de plan mundial de MBM que contendría los elementos clave de diseño, incluyendo un elemento que permita tener en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados y los mecanismos para implementar el plan a partir de 2020, para someterla a la decisión del 39° período de sesiones de la Asamblea en 2016.

El Grupo directivo del CAEP convino unánimemente en apoyar el trabajo técnico relativo a las medidas de mercado, específicamente con respecto a la calidad e integridad de las compensaciones que podría utilizar la aviación internacional y a los métodos de seguimiento, notificación y verificación de sus emisiones.

Además, se concertaron acuerdos con expertos en el mercado de carbono y la Secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) (United Nations Framework Convention on Climate Change) para apoyar la elaboración del plan mundial de MBM.

Planes de acción de los Estados

A fines de 2013, 71 Estados miembros, que representaron el 81,60% del total internacional de toneladas-kilómetro de pago (RTK), habían preparado y presentado a la OACI planes de acción (Action Plans) que incluían una amplia variedad de medidas para abordar las emisiones de CO_2 de la aviación internacional.

Medidas de los planes de acción de los Estados para abordar las emisiones de CO_2 de la aviación internacional

En mayo de 2013, la OACI organizó un seminario sobre la elaboración de los planes de acción de los Estados, el examen de los datos y la aplicación de las medidas seleccionadas por los Estados en sus planes de acción. El seminario contó con 76 participantes y se dirigió a los coordinadores nacionales para los planes de acción de los Estados y otras partes que participan en los equipos encargados de dichos planes.

Asimismo, la OACI trabajó directamente con cada Estado y con los coordinadores nacionales para ofrecerles asistencia individual a la medida de sus necesidades, con el fin de facilitar la preparación de los planes de acción. Desde enero de 2013, esta tarea ha incluido 40 reuniones sobre el tema con los coordinadores nacionales al margen de la celebración de distintos eventos (ATConf, CAEP/9, Simposio verde, 38° período de sesiones de la Asamblea). Además, se ha proporcionado asistencia mediante conferencias telefónicas con los coordinadores nacionales para reconocer solicitudes específicas de los Estados y responder a ellas.

El 38° período de sesiones de la Asamblea reconoció el exitoso resultado de las iniciativas de la Organización para la preparación y presentación de los planes de acción de los Estados respecto de las actividades para la reducción de las emisiones de CO_2 de la aviación. Se alentó a los Estados miembros a presentar voluntariamente datos más completos y sólidos para así facilitar la recopilación de información sobre emisiones globales por la OACI, y a poner sus planes de acción a disposición del público. Asimismo, se alentó la formación de asociaciones entre la OACI, los Estados y otras organizaciones para apoyar la preparación de los planes de acción, y se recalcó la necesidad de que la Secretaría proporcione más orientación y asistencia técnica.

A este respecto, se decidió perfeccionar la *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO_2* (Doc 9988) con el apoyo de expertos del CAEP, aprovechando la experiencia adquirida y teniendo en cuenta los comentarios y sugerencias que se han recibido.

Asistencia a los Estados

Después de la finalización con éxito de la primera fase de preparación y presentación de planes de acción de los Estados a la OACI, es preciso centrarse en apoyar a los Estados que necesitan asistencia en las actividades para reducir las emisiones de CO_2, que ellos han especificado e incluido en sus planes, principalmente mediante la colaboración de la Dirección de cooperación técnica (Technical Co-operation Bureau) (TCB) de la OACI y las asociaciones con otros organismos de las Naciones Unidas, Estados miembros y agencias de financiamiento multilateral.

La OACI anunció que se formalizaría un nuevo proyecto con Indonesia (new project with Indonesia) para mejorar la gestión y la reducción de sus emisiones de carbono de la aviación. El Ministerio de transporte de Indonesia y la TCB de la OACI se encargarán de este proyecto de gran envergadura de tres años de duración. Además, la OACI asistió a Jordania en la preparación de su plan de acción que se presentó con éxito en 2013. Éste fue el primer proyecto TCB/ENV de la OACI en el cual se elaboró un plan de acción.

En el 38° período de sesiones de la Asamblea, la OACI estableció asociaciones (established partnerships) con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (United Nations Development Programme), el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) (Global Environment Facility) y la Unión Europea (UE), para facilitar el financiamiento de los planes de acción de los Estados.

Cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas

La labor de la OACI en el ámbito de la protección del medio ambiente, y específicamente en las actividades relativas al cambio climático, suponen cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas, en particular la CMNUCC (UNFCCC) y sus grupos de trabajo.

En noviembre, la OACI participó en la Conferencia sobre el cambio climático en Varsovia, Polonia, que incluyó otras reuniones como la 19ª Conferencia de las Partes en la CMNUCC (COP 19), el 39° período de sesiones del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (SBSTA39) y el segundo período de sesiones del Grupo de Trabajo Especial sobre la Plataforma de Durban para una acción reforzada (ADP2). La OACI presentó un informe y una declaración al SBSTA con los logros del 38° período de sesiones de la Asamblea.

En la Conferencia de Varsovia, la OACI promovió sus iniciativas con el tema de la «La aviación internacional y el cambio climático – soluciones mundiales para una industria mundial». Las presentaciones de la OACI se centraron en los logros del 38° período de sesiones de la Asamblea y las iniciativas conjuntas con otros organismos de las Naciones Unidas, la Unión Europea (Unión Europea) y el sector de la aviación con respecto a los planes de acción de los Estados en relación con las actividades para la reducción de las emisiones y la asistencia a los Estados.

La OACI también estuvo representada en las reuniones del Fondo Verde para el Clima (GCF) (Green Climate Fund), el Grupo de gestión ambiental (EMG) de las Naciones Unidas (United Nations Environment Management Group), los Grupos de gestión temática (IMG) de las Naciones Unidas, las reuniones de coordinación de las Naciones Unidas celebradas por el Grupo de trabajo sobre cambio climático del Comité de Alto Nivel sobre Programas de las Naciones Unidas (HLCP) (United Nations High-Level Committee on Programmes), y las reuniones para el seguimiento de Rio+20 coordinadas por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (DAES) (UNDESA) de las Naciones Unidas.

Inventario de carbono e Iniciativa de neutralidad climática

Como parte de la iniciativa para lograr neutralidad climática en el sistema de las Naciones Unidas, la OACI actualizó en 2013 su inventario de carbono (ICAO updated its carbon inventory) y calculó la huella de carbono de la Secretaría para 2012 utilizando la calculadora de emisiones de gases de efecto invernadero del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) (United Nations Environment Programme) y su propia calculadora de emisiones de carbono.

Se calculó que la huella de carbono total anual de la OACI se elevó a de cerca de 6.000 toneladas métricas de CO_2, correspondiendo a los viajes por vía aérea del personal (45%) y al consumo de electricidad la mayor parte de las emisiones. El Grupo de gestión ambiental de las Naciones Unidas (EMG) (United Nations Environment Management Group) pidió a todas las organizaciones de las Naciones Unidas que prepararan un plan de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (ERP).

La OACI sigue trabajando con otros organismos de las Naciones Unidas para ayudarles en la preparación de sus inventarios de emisiones por viajes por vía aérea y en la integración de la calculadora de emisiones de carbono de la OACI (ICAO Carbon Emissions Calculator) en sus sistemas de viaje. La OACI trabajó también con la Unión Postal Universal (UPU) para ayudarle a generar el inventario de emisiones relacionadas con el transporte de correo por vía aérea.

Instrumentos medioambientales de la OACI

La OACI continuó perfeccionando sus calculadoras de emisiones de carbono (Carbon Emissions) y de reuniones ecológicas (Green Meetings) mediante la actualización de sus bases de datos y metodología para aplicar los mejores datos disponibles de la industria, a fin de tener en cuenta factores tales como tipo de aeronave, rutas y carga de pago. En el próximo trienio, el CAEP trabajará con las partes interesadas clave para elaborar una metodología que permita estimar las emisiones relacionadas con la carga aérea.

La Secretaría siguió perfeccionando el instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET) (ICAO Fuel Savings Estimation Tool) con el apoyo de los Estados y organizaciones internacionales, para ayudarlos a calcular las economías de combustible en concordancia con los modelos aprobados por el CAEP y el Plan de mundial de navegación aérea revisado de la OACI. Numerosos Estados utilizan actualmente este instrumento que se ha integrado en los programas universitarios de aviación civil.

Actividades de divulgación y sensibilización pública

El Informe ambiental de la OACI (ICAO Environmental Report), que abarca ruido; calidad del aire local; emisiones mundiales; planes de acción de los Estados; asistencia y financiamiento; adaptación; y asociaciones y cooperación, se presentó inicialmente en el 38° período de sesiones de la Asamblea. En este documento la OACI informa periódicamente acerca de la situación de la aviación y el medio ambiente, con una relación completa de su trabajo con respecto del medio ambiente.

Se preparó material promocional para destacar los logros de la OACI en cuanto a aviación y medio ambiente y se publicaron artículos en algunas ediciones de la Revista de la OACI, incluyendo una especialmente dedicada al medio ambiente.

La OACI, en reuniones que se celebraron con la CMNUCC (UNFCCC), como la 19ª Conferencia de las Partes (COP 19), organizó sesiones informativas para la prensa, kioscos de exhibición y eventos paralelos. La Organización participó también en numerosas presentaciones, sesiones de información y actividades de divulgación, utilizando una variedad de letreros, folletos, informes, prospectos y presentaciones multimedia.

Apoyo voluntario a la labor medioambiental de la OACI

La Unión Europea y Francia siguieron apoyando la labor de la OACI en materia de medio ambiente con la adscripción de dos especialistas en medio ambiente. China proporcionó apoyo con la adscripción de dos funcionarios.

Se recibieron contribuciones voluntarias de China y Malasia para el Programa de medio ambiente de la OACI.

Proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica

Proyectos de cooperación técnica y de asistencia técnica *relacionados con el medio ambiente, ejecutados mediante la Dirección de cooperación técnica (TCB) (Technical Co-operation Bureau (TCB)) de la OACI.*

Proyectos y actividades de cooperación técnica

En 2013, hubo siete proyectos nacionales y dos regionales de cooperación técnica operacionalmente activos, totalmente dedicados a la protección del medio ambiente o con elementos relacionados con dicha protección.

Región Asia y el Pacífico (APAC)

— Impartición de cursos de instrucción sobre auditores internos de aviación; gestión ejecutiva en la aviación civil; gestión de los gases de efecto invernadero en los aeropuertos; política de aviación para ejecutivos; y programa de gestión de aviación civil, en el marco del Programa de instrucción para países en desarrollo, ofrecidos por tres Estados al personal nacional de 34 Estados.

Región del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

— Realización de un estudio para un Estado sobre el impacto ambiental relacionado con la construcción de un nuevo aeropuerto internacional.
— Realización de un estudio sobre el impacto social y económico del nuevo aeropuerto internacional de un Estado.
— Asistencia a un Estado en la preparación de un plan de acción para la reducción de las emisiones de dióxido de carbono en el sector del transporte aéreo.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

— Elaboración de un plan de acción medioambiental para un Estado con medidas para reducir las emisiones.

Proyectos y actividades de asistencia técnica

En 2013, no hubo proyectos de asistencia técnica operacionalmente activos en el ámbito del medio ambiente.

2.5.4. Desarrollo sostenible del transporte aéreo

38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI

El cuarto Simposio OACI/McGill previo a la Asamblea (ICAO/McGill Pre-Assembly Symposium) se llevó a cabo en la Sede de la OACI los días 21 y 22 de septiembre para abordar cuestiones clave identificadas por la OACI y la Universidad McGill en relación con los aspectos económicos del transporte aéreo y la navegación aérea a niveles operacionales, de gestión y de política. El principal objetivo del Simposio fue ofrecer a los delegados de los Estados, representantes de la industria y otras partes interesadas del transporte aéreo un foro preparatorio para el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Asistieron al Simposio más de 300 participantes de 75 Estados, 13 organizaciones internacionales y 7 instituciones académicas.

En el 38° período de sesiones de la Asamblea, la Comisión económica examinó el trabajo de la OACI en el campo del transporte aéreo desde la última Asamblea, tomando nota en particular del nuevo Objetivo Estratégico — Desarrollo económico del transporte aéreo — que el Consejo adoptó para el trienio 2014-2016. Además, examinó el resultado de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) (Sixth Worldwide Air Transport Conference) y respaldó las recomendaciones de la Conferencia y el plan de acción del Consejo para el seguimiento. La Asamblea adoptó la Resolución A38-14, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* que se aplicará a la labor de la Organización en el nuevo trienio.

Resultados de la Sexta Conferencia de transporte aéreo

Se celebró un simposio de un día (Pre-ATConf/6 Symposium), previo a la ATConf/6, el 17 de marzo de 2013 dirigido a los participantes de la Conferencia. El evento,

que se organizó conjuntamente con las principales partes interesadas de la industria del transporte aéreo, contó con la asistencia de cerca de 400 participantes que tomaron nota de los distintos puntos de vista de los actores clave con respecto a los desafíos más importantes y las opciones en materia de políticas que enfrenta la comunidad de la aviación.

La sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) (Sixth Worldwide Air Transport Conference) se celebró en la Sede de la OACI en Montreal del 18 al 22 de marzo de 2013. Asistieron más de 1.000 delegados y observadores de 131 Estados miembros y 39 organizaciones internacionales.

La Conferencia abordó una amplia variedad de cuestiones normativas fundamentales que figuraban en su orden del día y adoptó un conjunto de conclusiones y recomendaciones que servirían de orientación con respecto a las políticas y medidas futuras de los Estados y la Organización. Los resultados de la Conferencia se reflejan en cuatro logros importantes:

a) Se señaló al transporte aéreo como parte integrante del sistema de aviación civil.
b) Se reafirmó el objetivo de liberalización y la función de liderazgo de la OACI.
c) Se abrieron nuevos caminos en el avance hacia la modernización del marco normativo mundial.
d) Se estableció una base para que la OACI adopte medidas concretas en su labor futura en el ámbito del transporte aéreo.

En junio de 2013, el Consejo examinó el resultado de la ATConf/6 y aprobó las recomendaciones de la Conferencia.

Facilitación de las negociaciones sobre servicios aéreos y fomento de la cooperación entre los Estados

La sexta Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (Sixth ICAO Air Services Negotiation Conference) se celebró del 9 al 13 de diciembre de 2013 en Durban, Sudáfrica, y contó con la asistencia de un total sin precedentes de 400 delegados de 73 Estados/Territorios y 6 organizaciones internacionales. Se llevaron a cabo cerca de 500 reuniones bilaterales oficiales y oficiosas, que culminaron con la firma y rúbrica más de 500 acuerdos y arreglos bilaterales de servicios aéreos.

Con su sesión de seminario, el evento sirvió de foro para el intercambio de opiniones acerca de temas de actualidad en el transporte aéreo, y como plataforma para promover el diálogo y la cooperación entre los Estados y sus autoridades correspondientes con el propósito de resolver las cuestiones de competencia relacionadas con la aviación. La sesión de seminario se organizó basándose en una recomendación de ATConf/6.

La OACI siguió actualizando la base de datos Acuerdos de servicios aéreos del mundo (WASA) (Doc 9511). WASA es ahora un producto en línea con cobertura en expansión, que incluye el texto de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y capacidades de búsqueda específicamente por términos clave. La base de datos proporciona acceso a más de 3.000 acuerdos y enmiendas.

Gestión de infraestructuras y financiamiento del sistema de transporte aéreo

Se publicaron la tercera edición del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) *(Airport Economics Manual) y la quinta edición del Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161).

La OACI siguió actualizando los estudios de casos sobre comercialización, privatización y supervisión económica de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP).

Basándose en las *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100) *(Tariffs for Airports and Air Navigation Services),* se actualizó un nuevo producto en línea denominado «Derechos aeronáuticos» (Aeronautical Charges), en el que se enumeran los derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea aplicados en 187 Estados.

En el campo de la instrucción, se dictaron dos cursos sobre derechos aeroportuarios impuestos a los usuarios en el marco del Programa de acreditación profesional en gestión aeroportuaria (Airport Management Professional Accreditation Programme), organizados conjuntamente por la OACI y el ACI, uno de Dublín, Irlanda, en abril de 2013 y el otro en Abu Dabi, Emiratos Árabes Unidos, en noviembre de 2013. A los cursos asistieron 28 participantes de 12 Estados.

En octubre de 2013, se transmitió una comunicación a los Estados para crear un grupo de trabajo multidisciplinario encargado de considerar los desafíos que plantea el establecimiento de incentivos operacionales y económicos, p. ej., prioridad del servicio, para obtener prontamente beneficios de las nuevas tecnologías y procedimientos, tal como se describe en los módulos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). Estos incentivos económicos respaldan las mejoras operacionales, maximizando al mismo tiempo la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia general del sistema, teniendo en cuenta las necesidades específicas expuestas en la Duodécima Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12) (Twelfth Air Navigation Conference).

El grupo de trabajo multidisciplinario presentará al Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos y al Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea, las conclusiones económicas y financieras para determinar si podría enmendarse la orientación existente con el fin de incorporar dichas conclusiones, y la forma de hacerlo.

Datos de aviación de la OACI

Programa de estadísticas de la OACI

Se celebró en la Sede de la OACI una sesión de formación sobre estadísticas en el puesto de trabajo para apoyar la aplicación de las recomendaciones de la Décima reunión departamental de estadística. Dicha sesión proporcionó experiencia práctica en la utilización de métodos estadísticos y presentación de los formularios conexos. Se hizo hincapié en la reciente implantación de la recopilación de datos sobre combustible por transportista aéreo (Formulario M de estadísticas de la OACI) que permitirá evaluar los progresos realizados en materia de rendimiento de combustible.

El Comité de Transporte aéreo (ATC), en su 200° período de sesiones, convino en cambiar el nombre del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP) por el nuevo nombre de Grupo de expertos en datos de aviación y análisis (ADAP). El ATC respaldó las nuevas atribuciones del grupo de expertos (véase la comunicación SP 67/1-13/78), que están relacionadas con las disposiciones pertinentes de la Resolución A38-14 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo,* y aprobó la realización de una revisión general de la composición del grupo de expertos.

Se han elaborado hojas de control mensual (Monthly monitor) para los usuarios internos y externos, las cuales se colocan cada mes en el sitio web de la OACI. Estas hojas proporcionan informes instantáneos y análisis de los indicadores de aviación a nivel regional o mundial. Los nuevos indicadores y análisis se han colocado (posted) en el sitio web de la OACI.

Se ha concluido la Fase 1 del Sistema de notificación y análisis de CO_2 de la OACI (ICORAS) conforme a la Resolución A37-19 de la Asamblea. La finalidad de esta herramienta de medición es permitir la notificación de las emisiones de CO_2 de la aviación internacional a la CMNUCC y evaluar los avances realizados hacia el logro de las metas ambientales mundiales a las que se aspira.

Plataforma de estadísticas en línea de la OACI

La plataforma de estadísticas en línea, ICAO DATA+, que se actualizó y amplió en 2012 con una herramienta de comparación de datos estadísticos mundiales, se ha presentado en varios eventos internacionales, tales como seminarios prácticos de estadísticas, simposios y otros eventos de transporte aéreo. Se dispone de seis módulos de la ICAO DATA+ de fácil aplicación: tráfico de transportistas aéreos; tráfico por etapa de vuelo; finanzas de los transportistas aéreos; tráfico de aeropuertos; origen y destino por vuelo; y flota y personal de los transportistas aéreos. La ICAO DATA+ puede consultarse en línea (online).

Actividades de pronosticación

En marzo de 2013 se publicó la circular titulada *Perspectivas del transporte aéreo mundial para 2030 y tendencias para 2040 (Global Air Transport Outlook to 2030 and trends to 2040)* (Cir 333). En la circular se resumen los pronósticos de tráfico de y carga más recientes y amplios jamás elaborados por la OACI. Diseñada para coadyuvar a los encargados de la reglamentación y a la industria de la aviación a responder a las necesidades crecientes de y expedidores durante los próximos 20 años aproximadamente, la publicación también incluye pronósticos de los correspondientes movimientos de aeronaves y pronósticos mundiales ampliados del tráfico de y carga hasta 2040 para sustentar los análisis de gases de efecto invernadero.

Este documento único se beneficia del crecimiento del sistema de rutas y técnicas econométricas más complejas, la experiencia mundial de la OACI y los extensos datos facilitados por los Estados miembros de la OACI; 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 aéreos de bajo costo, la congestión de los aeropuertos y los precios del combustible, teniendo en cuenta el crecimiento económico. Para concluir, en la circular se examinan los principales factores que promueven o impiden el crecimiento de la aviación civil y el modo en que inciden en los pronósticos resultantes.

En las disposiciones pertinentes de la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* adoptada por el 38° período de sesiones de la Asamblea (A38-14) se pide al Consejo que «elabore un solo conjunto de pronósticos de tráfico a largo plazo, a partir del cual puedan elaborarse pronósticos adaptados y más detallados para diversos fines, tales como planificación de sistemas de navegación aérea y análisis ambientales». El Grupo de expertos sobre datos de aviación y análisis (ADAP) ha iniciado los preparativos para generar un pronóstico de este tipo, y ha extendido una invitación a los expertos del CAEP para que participen en un subgrupo multidisciplinario del ADAP para considerar la elaboración de un conjunto adecuado de datos de aviación, incluidos pronósticos.

El Grupo África/Océano Índico de pronósticos de tráfico (AFI TFG), en su séptima reunión, elaboró pronósticos de tráfico y de movimientos de aeronaves a mediano y largo plazos para los principales grupos de rutas hacia, desde y dentro del área África-Océano Índico. Se elaboraron los pronósticos de movimientos de aeronaves a nivel de par de ciudades para los 25 pares de ciudades de cada grupo de rutas y se efectuaron dos análisis por separado de los datos de tráfico de la FIR para determinados espacios aéreos controlados por ASECNA así como Seychelles para el año 2012, incluyendo diversos parámetros de períodos de máxima actividad. Además, el grupo analizó el tráfico anual para el período 2000-2012 y el tráfico men-

sual para el año 2012 correspondiente a la FIR Dar es Salaam. Se espera que estos pronósticos y análisis, contenidos en el Informe de la séptima reunión AFI TFG (Report of the AFI TFG Seventh Meeting), sean utilizados principalmente por los Estados miembros de la OACI interesados, los proveedores de servicios de navegación aérea en los mercados de África-Océano Índico y el Grupo regional AFI de planificación y ejecución (APIRG) de la navegación aérea en sus actividades de planificación de los servicios de navegación aérea.

Análisis económico

Los estudios realizados sobre las disparidades regionales en los aspectos económicos de las operaciones de las líneas aéreas internacionales aumentaron la ya excepcional fuente de datos e información destinada a diversas tareas esenciales, 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 procedentes de los viajes entre líneas. Este producto genera ingresos para la OACI.

Acuerdos de financiamiento colectivo

La Organización continuó cumpliendo sus responsabilidades en relación con la administración de los Acuerdos de financiamiento colectivo con Dinamarca e Islandia, de los que son parte contratante 23 y 24 Estados, respectivamente. Estos acuerdos abarcan el suministro, en Groenlandia y en Islandia, de servicios de control de tránsito aéreo, comunicaciones y meteorológicos, a la aviación civil internacional sobre el Atlántico septentrional.

Cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas

Durante la ATConf/6, el 18 de marzo de 2013, la OACI firmó una Declaración conjunta sobre aviación y turismo con la Organización Mundial del Turismo (OMT) (World Tourism Organization). Esta Declaración tiene como objetivo fortalecer la cooperación y optimizar aún más las sinergias entre la aviación y el turismo, especialmente mediante (i) la modernización del marco de reglamentación del transporte aéreo; (ii) la simplificación de la tramitación de visados y el desarrollo de visados regionales para múltiples Estados y visados electrónicos; (iii) la optimización de la gestión del flujo de aéreos en los aeropuertos; y (iv) el surgimiento de reglamentos convergentes a escala mundial sobre protección de pasajeros y turistas. Además, la Secretaría de la OACI participó en la labor de la OMT para la elaboración de un convenio internacional sobre la protección de turistas y de proveedores de servicios turísticos, para garantizar la coordinación entre las dos organizaciones y evitar la duplicación de trabajo.

Los representantes de la OACI y de la OMT se reunieron en la Sede de la OMT en Madrid, en julio de 2013 e iniciaron un proceso de intercambio de datos entre las dos organizaciones. El objetivo de esta iniciativa es aumentar las sinergias intensificando el diálogo y la cooperación a fin de producir herramientas de conocimientos comunes mejores y más sólidos, lo cual permitirá una mejor comprensión de los flujos de tráfico de turistas y pasajeros.

Basándose en un Memorando de acuerdo entre la OACI y la Unión Postal Universal (UPU) (Universal Postal Union), se llevó a cabo un análisis del tráfico de líneas aéreas y datos financieros que se entregó a la UPU a fin de que pueda calcular la tasa básica aplicable a la liquidación de cuentas entre operadores designados de los países miembros de la UPU con respecto a los servicios de distribución de correo aéreo. Este producto genera ingresos para la OACI.

Actividades de divulgación y sensibilización

En cooperación con CAE, en 2013 se elaboró un conjunto de cursos de transporte aéreo por computadora (air transport e-learning courses) que abarcó: *Estadísticas de transporte aéreo; Aspectos económicos y reglamentación del transporte aéreo; y Elaboración de pronósticos de transporte aéreo.*

Apoyo voluntario a la labor de la OACI

La República Popular de China apoyó la labor de la OACI en los ámbitos de política de transporte aéreo y aspectos económicos de las infraestructuras mediante la adscripción de un Oficial de transporte aéreo y un Oficial de infraestructuras, quienes también ayudaron en la preparación de la ATConf/6 y prestaron servicios durante la conferencia.

Proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica

Proyectos de cooperación técnica y de asistencia técnica centrados en el desarrollo sostenible, ejecutados mediante la Dirección de Cooperación técnica (TCB) (Technical Co-operation Bureau (TCB)) de la OACI.

Proyectos e iniciativas de cooperación técnica

Región África-Océano Índico (AFI)

— Firma de un contrato para la elaboración de un plan maestro de aviación civil en un Estado.

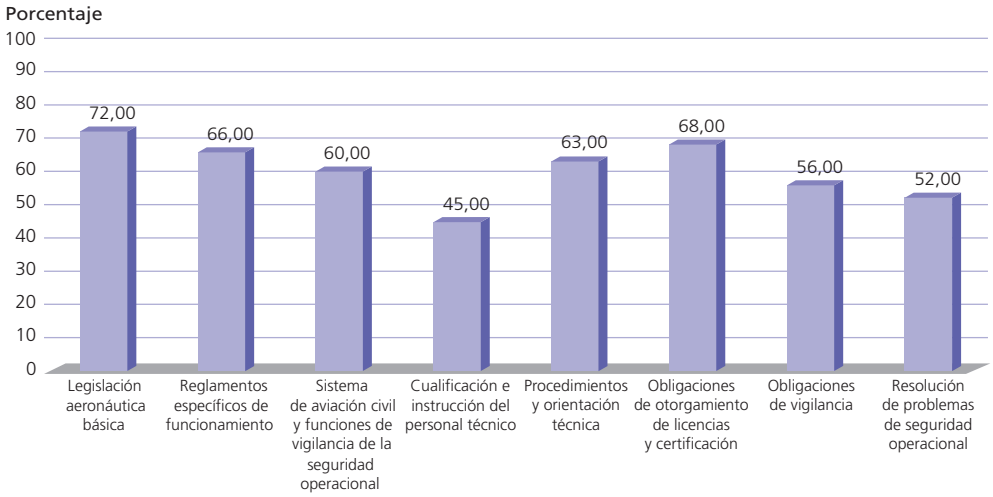
Región del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

— Examen de la capacidad aeroportuaria en relación con los turnos en un Estado.
— Examen del sistema de recaudación de derechos aeroportuarios en un Estado.
— Asistencia para la planificación general de aeropuertos en un Estado.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

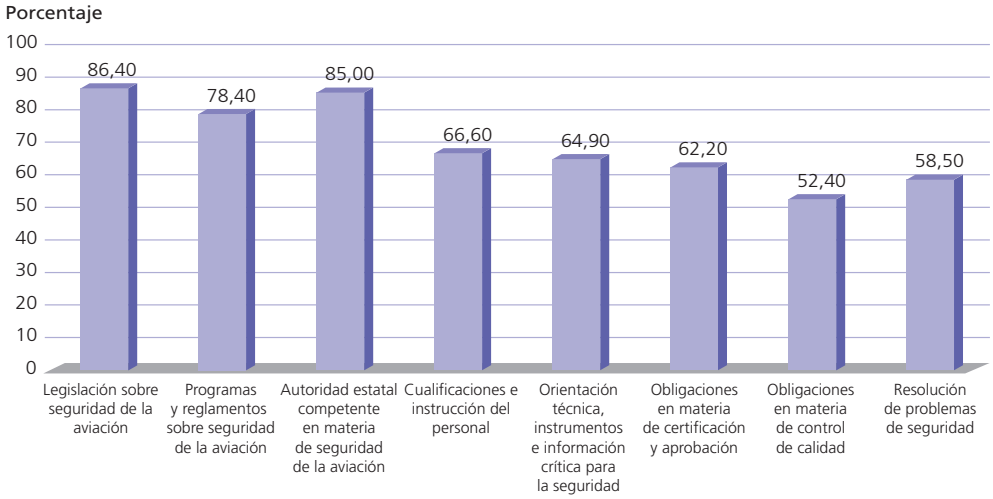
En 2013, no hubo proyectos de asistencia técnica operacionalmente activos en el ámbito del medio ambiente.

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 2013)



(*) Nivel medio de cumplimiento real de los elementos críticos basándose en los 185 Estados auditados o sujetos a actividad CMA: 61,7%.
Fuente: OACI.

Gráfico 2.5.2. Seguridad de la aviación. Nivel de aplicación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia (*) (Resultados de las auditorías a escala mundial) (a 31 de diciembre de 2013)



(*) Promedio mundial de aplicación eficaz de los elementos críticos: 69,3%.
Fuente: OACI.

2

El Marco Legislativo

1. El Marco Legislativo del transporte y las infraestructuras en el año 2013 y primer semestre de 2014

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:

- Estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.
- Renovación y reforma del Consejo General del Poder Judicial.
- Medidas de flexibilización y fomento del mercado de alquiler de viviendas.
- Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria, y la regeneración y renovación urbana, 2013-2016.
- Proceso de renovación del Consejo General del Poder Judicial.
- Delegación facultades del Estado a CC.AA. en transporte por carretera y cable.
- Autoridad independiente fiscal.
- Protección y uso sostenible del litoral.
- Comisión Nacional de los mercados y la competencia.
- Prevención y control integrados de la contaminación.
- Cuidado de animales en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio.
- Rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.

1.1. Normativa estatal

1.1.1. Generalidades

En este apartado hay que señalar 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 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; 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; 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; la Ley Orgánica 6/2013, de 14 de noviembre, de creación de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal; la Ley Orgánica 7/2013, de 28 de noviembre, de reforma de la Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, de Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia; la Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre, para la mejora de la calidad educativa; la Ley Orgánica 9/2013, de 20 de diciembre, de control de la deuda comercial en el sector público. (Corrección de errores BOE 27-12-13); 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; la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia; la Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas; la Ley 5/2013, de 11 de junio, por la que se modifican la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación y la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados; la Ley 6/2013, de 11 de junio, de modificación de la Ley 32/2007, de 7 de noviembre, para el cuidado de los animales, en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio; la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas; y la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014.

También interesa resaltar 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; el Real Decreto 572/2013, de 26 de julio, por el que se modifica 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; la Orden FOM/437/2013, de 8 de marzo, por la que se regula la Junta de Contratación del Ministerio de Fomento; la Orden FOM/849/2013, de 8 de mayo, por la que se convocan becas «Ministerio de Fomento-Fulbright» para el período 2013-2014; 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; la Orden FOM/1430/2013, de 12 de julio, por la que se concede beca en los Estados Unidos de América (becas «Ministerio de Fomento-Fulbright») para el curso académico 2013-2014. (Corrección de errores BOE 31-07-2013); la Orden FOM/1635/2013, de 10 de septiembre, por la que se actualiza el Documento Básico DB-HE «Ahorro de Energía», del Código Técnico de la Edificación, aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo. (Corrección de errores BOE 08-11-2013); la Orden FOM/2179/2013, de 13 de noviembre, por la que se convoca el Premio Eduardo Torroja de Ingeniería y Arquitectura del Ministerio de Fomento; y, la Orden FOM/2266/2013, de 27 de noviembre, por la que se establecen las bases reguladoras del Premio Nacional de Arquitectura.

Ya en el primer semestre del año 2014, cabe resaltar la Ley Orgánica 1/2014, de 13 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, relativa a la justicia universal; la Ley Orgánica 2/2014, de 21 de mayo, de reforma del Estatuto de Autonomía de Castilla-La Mancha; la Ley Orgánica 3/2014, de 18 de junio, por la que se hace efectiva la abdicación de Su Majestad el Rey Don Juan Carlos I de Borbón; la Orden FOM/306/2014, de 20 de febrero, por la que se actualiza la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento; la Orden FOM/434/2014, de 12 de marzo, por la que se convoca el Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento correspondiente al año 2014; la Orden FOM/604/2014, de 11 de abril, por la que se regula la asignación de recursos, procedentes de las obras públicas financiadas por el Ministerio de Fomento y por las entidades del sector público dependientes o vinculadas, a la financiación de trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español o de fomento de la creatividad artística; y la Orden FOM/834/2014, de 9 de mayo, por la que se convocan becas Ministerio de Fomento-Fulbright para el período 2014-2015.

1.1.2. Transporte terrestre e infraestructuras

En este apartado cabe destacar 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; y la Ley 9/2013,

de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (Corrección de errores BOE 17-10-13); y, el Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad.

En cuanto a Ordenes Ministeriales, cabe incluir 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/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; la 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; la Orden FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera; la Orden FOM/1298/2013, de 28 de junio, por la que se modifica el anexo VI del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera; la Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística; la Orden PRE/1435/2013, de 23 de julio, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de transporte sanitario por carretera; y la Orden FOM/2423/2013, de 18 de diciembre, por la que se modifica 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.

En el primer semestre del año 2014, cabe señalar el Real Decreto-Ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas; el Real Decreto 22/2014, de 17 de enero, por el que se modifica 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; el Real Decreto 286/2014, de 25 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado; la Orden FOM/420/2014, de 7 de marzo, por la que se modifica la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria; la Orden FOM/421/2014, de 13 de marzo, por la que se modifica el anexo III del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general; la Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras; y la Orden PRE/907/2014, de 29 de mayo, por la que se implanta un modelo de contabilidad analítica en las empresas contratistas que prestan los servicios de transporte regular de viajeros de uso general.

1.1.3. Transporte marítimo e infraestructuras

Por lo que se refiere al transporte marítimo, cabe señalar el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina; 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 963/2013, de 5 de diciembre, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca y auxiliares de pesca y se regula el procedimiento para su asignación; la Orden FOM/1364/2013, de 9 de julio, 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/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima; la Orden FOM/1698/2013, de 31 de julio, por la que se modifica la Orden FOM/4003/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las normas y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, la Orden FOM/1862/2013, de 9 de octubre, por la que se determinan para el año 2012 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias y la Orden FOM/1863/2013, de 9 de octubre, por la que se determinan para el año 2012 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad europea, con origen o destino en las Islas Canarias.

Ya en el primer semestre del año 2014, cabe citar el Real Decreto 80/2014, de 7 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante. (Corrección de errores BOE 03-04-14); la Orden FOM/36/2014, de 10 de enero, por la que se determinan los datos que se deben incluir en el Registro General

de empresas prestadoras de servicios portuarios de Puertos del Estado y en los Registros de empresas prestadoras de servicios portuarios de las Autoridades Portuarias y se regula el procedimiento para su inscripción.

1.1.4. Transporte aéreo e infraestructuras

En el sector del transporte aéreo se destaca la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (Corrección de errores BOE 17-10-13); 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; el Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares y por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil; el Real Decreto 697/2013, de 20 de septiembre, por el que se regula la organización y funcionamiento de los Comités de Coordinación Aeroportuaria; y el Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

También se incluye 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 PRE/681/2013, de 22 de abril, por la que se modifica parcialmente la Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno de 18 de enero de 1993, sobre zonas prohibidas y restringidas al vuelo; 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; 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); la Orden FOM/1316/2013, de 19 de junio, por la que se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Alicante; la Orden FOM/1862/2013, de 9 de octubre, por la que se determinan para el año 2012 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias y la Orden FOM/1863/2013, de 9 de octubre, por la que se determinan para el año 2012 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.

En el primer semestre del año 2014, interesa señalar el Real Decreto 20/2014, de 17 de enero, por el que se completa el régimen jurídico en materia de asignación de franjas horarias en los aeropuertos españoles; la Orden FOM/136/2014, de 31 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/456/2014, de 13 de marzo, por la que se modifica el anexo 2 del Real Decreto 1749/1984, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento Nacional sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y las Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, para actualizar las instrucciones técnicas; la Orden FOM/480/2014, de 24 de marzo, por la que se modifica la denominación oficial del aeropuerto de Madrid-Barajas; y la Orden FOM/1050/2014, de 17 de junio, por la que se designa al Coordinador y Facilitador de Franjas Horarias y al Director de Coordinación en los aeropuertos españoles y se establece la fecha para su puesta en funcionamiento efectivo.

1.2. Normativa de la Unión Europea

1.2.1. Generalidades

En el aspecto general, cabe resaltar la Directiva 2013/47/UE de la Comisión, de 2 de octubre de 2013, por la que se modifica la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el permiso de conducción. (2013/L261); la Decisición 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); la Decisión de Ejecución de la Comisión, de 18 de enero de 2013, por la que se excluye la prospección 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); y 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).

Por su interés, se incluye la Aprobación definitiva del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2013. (2013/L66).

En el primer semestre de 2014, cabe señalar el Reglamento (UE) n° 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L158); la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE Texto pertinente a efectos del EEE. (2014/L94); y la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE Texto pertinente a efectos del EEE. (2014/L94).

1.2.2. Transporte terrestre e infraestructuras

En el campo del transporte terrestre, se destaca el Reglamento (UE) nº 55/2013 del Consejo, de 17 de diciembre de 2012, sobre la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) nº 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 Delegado (UE) nº 114/2013 de la Comisión, de 6 de noviembre de 2012, por el que se completa el Reglamento (UE) nº 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a las normas aplicables a las solicitudes de excepción respecto a los objetivos de emisiones específicas de CO_2 para los vehículos comerciales ligeros nuevos. (2013/L38); el Reglamento (UE) nº 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) nº 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); el Reglamento (UE) nº 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) nº 692/2008 de la Comisión, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. (2013/L55); el Reglamento(UE) nº 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) nº 692/2008 de la Comisión en lo relativo a las tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO_2 de turismos y vehículos comerciales ligeros. (2013/L65); el Reglamento (UE) nº 280/2013 de la Comisión, de 22 de marzo de 2013, que modifica el Reglamento (CE) nº 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) nº 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); el Reglamento de Ejecución (UE) nº 396/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 1014/2010 en relación con ciertos requisitos sobre el seguimiento de las emisiones de CO_2 de los turismos nuevos. (2013/L120); el Regla-

mento (UE) nº 397/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en relación con el seguimiento de las emisiones de CO_2 de los turismos nuevos. (2013/L120); el Reglamento Delegado (UE) nº 886/2013 de la Comisión, de 15 de mayo de 2013, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario. (2013/L247); el Reglamento (UE) nº 1236/2013 de la Comisión, de 2 de diciembre 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 modifica el Reglamento (UE) nº 321/2013. (2013/L322); el Reglamento (UE) nº 1273/2013 de la Comisión, de 6 de diciembre de 2013, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 454/2011 relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo. (2013/L328); y el Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión nº 661/2010/UE. (2013/L348).

En cuanto a las Directivas, cabe incluir 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), y la Directiva 2013/60/UE de la Comisión, de 27 de noviembre de 2013, que modifica, para adaptarlas al progreso técnico.

Igualmente destacar, la 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 CO_2 de los turismos de conformidad con el Reglamento (CE) nº 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2013/L70); 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 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); la Decisión del Consejo, de 27 de junio de 2013, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Administrativo del Convenio TIR, respecto a la propuesta de enmienda del Convenio relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR de 1975). (2013/L209); la Decisión del Consejo, de 22 de julio de 2013, por la que se modifica la Decisión 97/836/CE, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958»). (2013/L245); la Decisión del Consejo, de 22 de julio de 2013, por la que se modifica la Decisión 2000/125/CE, relativa a la celebración del Acuerdo sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos («Acuerdo paralelo»). (2013/L245); la Decisión del Consejo, de 30 de septiembre de 2013, sobre la aplicación del Reglamento nº 41 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de motocicletas por lo que respecta al ruido. (2013/L263); la Decisión de la Comisión, de 2 de diciembre de 2013, por la que se modifica la Decisión 2012/757/UE, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea [notificada con el número C(2013) 8377] (2013/L323); y la Decisión de Ejecución de la Comisión, de 11 de diciembre de 2013, que modifica la Decisión 2012/226/UE por la que se establece la segunda serie de objetivos comunes de seguridad para el sistema ferroviario [notificada con el número C(2013) 8780]. (2013/L334).

Por su interés, se incluye la Decisión nº 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 del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2011. (2013/L308); la Decisión del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2011. (2013/L308); la Resolución del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, que contiene las observaciones que forman parte integrante de la Decisión por la que se aprueba la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2011. (2013/L308); la Comunicación de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (Texto refundido) (Publicación de títulos y referencias de normas armoni-

zadas conforme a la legislación sobre armonización de la Unión). (2013/C345); la Posición (UE) nº 13/2013 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera Adoptada por el Consejo el 15 de noviembre de 2013. (2013/C360); y la Decisión nº 1/2013 del Comité de Transportes Terrestres Comunidad/Suiza, de 6 de diciembre de 2013, por la que se modifica el anexo 1 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril y por carretera. (2013/L352).

En el primer semestre del año 2014, indicar el Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera. (2014/L60); el Reglamento (UE) nº 214/2014 de la Comisión, de 25 de febrero de 2014, que modifica los anexos II, IV, XI, XII y XVIII 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. (2014/L69); el Reglamento delegado (UE) nº 275/2014 de la Comisión, de 7 de enero de 2014, que modifica el anexo I del Reglamento (UE) nº 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa». (2014/L80); el Reglamento (UE) nº 333/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 443/2009 a fin de definir las modalidades para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO_2 de los turismos nuevos. (2014/L103); el Reglamento (UE) nº 361/2014 de la Comisión, de 9 de abril de 2014, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los documentos de transporte internacional de viajeros en autocares y autobuses y se deroga el Reglamento (CE) nº 2121/98 (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/Ll07); el Reglamento de Ejecución (UE) nº 410/2014 de la Comisión, de 23 de abril de 2014, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 293/2012 en lo que se refiere al seguimiento de las emisiones de CO_2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos homologados en un procedimiento multifásico (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L121); el Reglamento Delegado (UE) nº 404/2014 de la Comisión, de 17 de febrero de 2014, por el que se modifica el anexo II del Reglamento (UE) nº 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al seguimiento de las emisiones de CO_2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos homologados en un proceso multifásico (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L121); y el Reglamento de Ejecución (UE) nº 427/2014 de la Comisión, de 25 de abril de 2014, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos comerciales ligeros, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L125).

También cabe añadir la Directiva de Ejecución 2014/37/UE de la Comisión, de 27 de febrero de 2014, por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos. (2014/L59); la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE) P.51. (2014/L127); la Directiva 2014/46/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos. p. 129. (2014/L127); la Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE p. 134. (2014/L127); la Decisión del Consejo, 6 de mayo de 2014, por la que se establece la posición que debe adoptar la Unión en la 53a sesión del Comité de expertos de la OTIF en transporte de mercancías peligrosas en lo que se refiere a determinadas modificaciones del apéndice C del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), aplicables a partir del 1 de enero de 2015. (2014/L166); así como por su interés la Posición Común (UE) nº 3/2014 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE. Adoptada por el Consejo el 20 de febrero de 2014. (2014/C82E).

1.2.3. Transporte marítimo e infraestructuras

En este sector, citar el Reglamento (UE) nº 100/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, que modifica el Reglamento (CE) nº 1406/2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Ma-

rítima. (2013/L39); el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1099/2013 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 2454/93 por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 2913/92, por el que se establece el Código Aduanero Comunitario (mejora de los servicios marítimos regulares). (2013/L294), 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 Directiva 2013/38/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de agosto de 2013, por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto. (2013/L218); la Directiva 2013/49/UE de la Comisión, de 11 de octubre de 2013, 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/L272); la Directiva 2013/52/UE de la Comisión, de 30 de octubre de 2013, por la que se modifica la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos. (2013/L304); la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE. (2013/L354); la Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006; 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); 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); y la Decisión de la Comisión, de 12 de agosto de 2013, relativa a los requisitos básicos de los equipos marinos de comunicación por radio destinados a ser utilizados en buques no cubiertos por el Convenio SOLAS y a participar en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) [notificada con el número C(2013) 5185]. (2013/L296).

Por su interés, cabe añadir la 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); la Decisión del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2011. (2013/L308); la Decisión del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2011. (2013/L308); la Resolución del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, 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 2011. (2013/L308); y la Comunicación de la Comisión prórroga de la aplicación del Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval. (2013/C357). (2013/L329).

En el primer semestre del año 2014, se puede indicar el Reglamento (UE) nº 546/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014 por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 718/1999 del Consejo relativo a una política de capacidad de las flotas comunitarias de navegación interior para fomentar el transporte por vía navegable. (2014/L163); el Reglamento (UE) n° 579/2014 de la Comisión, de 28 de mayo de 2014, por el que se establece una excepción con respecto a determinadas disposiciones del anexo II del Reglamento (CE) n° 852/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al transporte marítimo de grasas y aceites líquidos (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L160); la Decisión del Consejo, de 23 de septiembre de 2013, relativa a la firma, en nombre de la Unión, y a la aplicación provisional del Acuerdo de Cooperación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la Confederación Suiza, por otra, sobre los Programas Europeos de Navegación por satélite. (2014/L15); la Decisión del Consejo, de 25 de noviembre de 2013, relativa a la celebración del Acuerdo de cooperación entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros y Ucrania sobre un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) de carácter civil. (2014/L125); la Decisión del Consejo, de 14 de abril de 2014, relativa a la ratificación del Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques de 2009, o a la adhesión a él, por los Estados miembros en interés de la Unión Europea. (2014/L18); la Decisión de Ejecución de la Comisión, de 14 de mayo de 2014, por la que se concede el reconocimiento de

la UE al Registro Naval Croata, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques [notificada con el número C(2014) 301] (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L145); y la Decisión del Consejo, de 8 de mayo de 2014, sobre la posición que, en la 93a sesión del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, deberá adoptarse en nombre de la Unión Europea a propósito de la adopción de las enmiendas a las reglas SOLAS II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18 y III/20, al Código de los dispositivos de salvamento y al Código 2011 de reglas aplicables al programa de reconocimientos mejorados. (2014/L145).

1.2.4. Transporte aéreo e infraestructuras

En este sector interesa señalar, el Reglamento (UE) nº 6/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 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) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE. (2013/L4); el Reglamento (UE) nº 7/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013, que modifica el Reglamento (UE) nº 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) nº 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) nº 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) nº 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) nº 428/2013 de la Comisión, de 8 de mayo de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 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) nº 929/2010. (2013/L127); el Reglamento de Ejecución (UE) nº 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) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 736/2006 de la Comisión. (2013/L179); el Reglamento de Ejecución (UE) nº 659/2013 de la Comisión, de 10 de julio de 2013, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2013/L190); el Reglamento (UE) nº 815/2013 de la Comisión, de 27 de agosto de 2013, por el que se modifica con el fin de tener en cuenta la adhesión de Croacia a la Unión Europea el Reglamento (CE) nº 748/2009 de la Comisión, de 5 de agosto de 2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador. (2013/L236); el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1264/2013 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2013, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2013/L326); 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); y el Acuerdo Euromediterráneo de Aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno del Estado de Israel, por otra. (2013/L208).

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); la Decisión del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros reunidos en el seno del Consejo, de 20 de diciembre de 2012, relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y la aplicación provisional del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno del Estado de Israel, por otra. (2013/L208); la Decisión del Consejo, de 23 de septiembre de 2013, relativa a la posición que se ha de adoptar en nombre de la Unión Europea en el Consejo Bilateral de Supervisión en el marco del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil, en lo que respecta a la Decisión nº 0004 por la que se modifica el anexo 1 del Acuerdo. (2013 /L257); y la Decisión de Ejecución de la Comisión, de 12 de noviembre de 2013, por la que se modifica la Decisión 2008/294/CE a fin de incluir nuevas tecnologías de acceso y bandas de

frecuencias para los servicios de comunicaciones móviles en las aeronaves (servicios de MCA) [notificada con el número C(2013) 7491] (1). (2013/L303).

En el primer semestre del año 2014, indicar el Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la Región Administrativa Especial de Macao de la República Popular China, sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2014/L21); el Reglamento (UE) nº 70/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014, que modifica el Reglamento (UE) nº 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2014/L23); el Reglamento (UE) nº 100/2014 de la Comisión, de 5 de febrero de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 748/2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador. (2014/L37); el Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo. (2014/L44); el Reglamento (UE) nº 245/2014 de la Comisión, de 13 de marzo de 2014, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil. (2014/L74); el Reglamento (UE) n° 319/2014 de la Comisión, de 27 de marzo de 2014 , relativo a las tasas y derechos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 593/2007 de la Comisión Texto pertinente a efectos del EEE. (2014/L93); el Reglamento de Ejecución (UE) nº 368/2014 de la Comisión, de 10 de abril de 2014, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L108). (Corrección de errores DOUE 15-04-2014); el Reglamento (UE) n° 421/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, que modifica la Directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad, con vistas a la ejecución, de aquí a 2020, de un acuerdo internacional que aplique una única medida de mercado mundial a las emisiones de la aviación internacional (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L129); el Reglamento de Ejecución (UE) nº 441/2014 de la Comisión, de 30 de abril de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 29/2009, por el que se establecen requisitos relativos a los servicios de enlace de datos para el cielo único europeo (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L130); el Reglamento de Ejecución (UE) nº 448/2014 de la Comisión, de 2 de mayo de 2014, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1035/2011, mediante la actualización de las referencias a los anexos del Convenio de Chicago. (2014/L132); el Reglamento (UE) nº 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L133); el Reglamento(UE) nº 558/2014 del Consejo de 6 de mayo de 2014 por el que se establece la Empresa Común Clean Sky 2 (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L169); el Reglamento (UE) nº 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de abril de 2014 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. (2014/L173); el Reglamento Delegado (UE) n° 624/2014 de la Comisión, de 14 de febrero de 2014, que establece una excepción al Reglamento (UE) n° 1290/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen las normas de participación y difusión aplicables a Horizonte 2020, Programa Marco de Investigación e Innovación (2014-2020), respecto a la Empresa Común Clean Sky 2 (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L174); el Reglamento de Ejecución (UE) n° 687/2014 de la Comisión, de 20 de junio de 2014, que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea, equivalencia de normas de seguridad y medidas de seguridad de la carga y el correo (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L182); y el Reglamento de Ejecución (UE) n° 716/2014 de la Comisión, de 27 de junio de 2014, relativo al establecimiento del proyecto piloto común destinado a respaldar la ejecución del Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo europeo (Texto pertinente a efectos del EEE) (2014/L190).

También interesa señalar la Decisión nº 1/2013 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 2 de diciembre de 2013, por la que se sustituye el anexo del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo. (2014/L12); la Decisión del Consejo, de 10 de mayo de 2012, relativa a la firma, en nombre de la Unión, y a la aplicación provisional del Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la Región Administrativa Especial de Macao de la República Popular China, sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2014/L21); la Decisión de Ejecución de la Comisión, de 11 de marzo de 2014, que establece, para toda la Unión, los objetivos

de rendimiento de la red de gestión del tránsito aéreo y los umbrales de alerta para el segundo período de referencia 2015-2019. (2014/L71); la Ayuda estatal —España— Ayuda estatal Nº SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) —Supuesta ayuda a Ryanair y a otras compañías aéreas y posibles ayudas a los aeropuertos de Gerona y Reus— Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE. (2014/C120) y la Posición (UE) nº 8/2014 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción del Reglamento (UE) nº .../2014 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 Adoptada por el Consejo el 24 de marzo de 2014. (2014). (2014/C128).

1.2.5. Transporte por cable e infraestructuras

En este sector, destacar la Comunicación de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 2000/9/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de marzo de 2000, relativa a las instalaciones de transporte de personas por cable (Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la legislación sobre armonización de la Unión). (2013/C268).

2. Anexos legislativos

2.1. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2013

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 de 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.
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.
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 integrados 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 cui-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	dado de los 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.
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.
05-07-13	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.
05-07-13	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2013, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Aragón, para la producción, actualización e intercambio de información geográfica.
05-07-13	RESOLUCIÓN de 3 de junio de 2013, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Galicia, para la producción, actualización e intercambio de información geográfica.
27-07-13	ORDEN FOM/1430/2013, de 12 de julio, por la que se concede beca en los Estados Unidos de América (becas «Ministerio de Fomento-Fulbright») para el curso académico 2013-2014. (Corrección de errores BOE 31-07-2013).
08-08-13	ORDEN FOM/1525/2013, de 9 de julio, por la que se inscribe en el Registro de Fundaciones la Fundación Víctor Martínez Segovia.
31-08-13	REAL DECRETO 572/2013, de 26 de julio, por el que se modifica 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.
04-09-13	RESOLUCIÓN de 26 de julio de 2013, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se actualizan ficheros de datos de carácter personal.
06-09-13	ORDEN FOM/1615/2013, de 9 de agosto, por la que se aprueba el nuevo modelo de ficha registral para inscripciones en el Registro Central de Cartografía.
12-09-13	ORDEN FOM/1635/2013, de 10 de septiembre, por la que se actualiza el Documento Básico DB-HE «Ahorro de Energía», del Código Técnico de la Edificación, aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo. (Corrección de errores BOE 08-11-2013).
16-09-13	RESOLUCIÓN de 3 de septiembre de 2013, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
27-09-13	RESOLUCIÓN de 10 de septiembre de 2013, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
10-10-13	ORDEN FOM/1824/2013, de 30 de septiembre, por la que se fija el porcentaje a que se refiere el artículo 131 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, a aplicar en el Ministerio de Fomento.
28-10-13	RESOLUCIÓN de 8 de octubre de 2013, de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Foral de Navarra, para la producción, actualización e intercambio de información geográfica
15-11-13	LEY ORGÁNICA 6/2013, de 14 de noviembre, de creación de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
20-11-13	ORDEN FOM/2159/2013, de 31 de octubre, por la que se regula el sistema de código seguro de verificación de documentos electrónicos del Ministerio de Fomento.
22-11-13	ORDEN FOM/2179/2013, de 13 de noviembre, por la que se convoca el Premio Eduardo Torroja de Ingeniería y Arquitectura del Ministerio de Fomento.
27-11-13	RESOLUCIÓN de 24 de octubre de 2013, de Sepes Entidad Pública Empresarial de Suelo, por la que se publican las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2012 y el informe de auditoría. (Ref. BOE-A-2013-12444).
27-11-13	RESOLUCIÓN de 24 de octubre de 2013, de Sepes Entidad Pública Empresarial de Suelo, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012 y el informe de auditoría. (Ref. BOE-A-2013-12445).
29-11-13	LEY ORGÁNICA 7/2013, de 28 de noviembre, de reforma de la Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, de Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia.
03-12-13	ORDEN FOM/2266/2013, de 27 de noviembre, por la que se establecen las bases reguladoras del Premio Nacional de Arquitectura.
09-12-13	RESOLUCIÓN de 21 de noviembre de 2013, 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 2013.
09-12-13	RESOLUCIÓN de 26 de noviembre de 2013, de la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para el desarrollo del Sistema de Información Urbana.
10-12-13	LEY ORGÁNICA 8/2013, de 9 de diciembre, para la mejora de la calidad educativa.
21-12-13	LEY ORGÁNICA 9/2013, de 20 de diciembre, de control de la deuda comercial en el sector público. (Corrección de errores BOE 27-12-13).
26-12-13	LEY 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014.
27-12-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2013, de la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo, por la que se publica el Convenio de colaboración con el Gobierno de Aragón, para el desarrollo del Sistema de Información Urbana.

2. Transporte terrestre e infraestructuras

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
12-02-13	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.
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. (Ref. BOE-A-2013-3303).
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. (Ref. BOE-A-2013-3304).
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

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	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. (Ref. BOE-A-2013-6890).
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. (Ref. BOE-A-2013-6891).
03-07-13	ORDEN FOM/1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera.
03-07-13	RESOLUCIÓN de 24 de junio de 2013, 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.
05-07-13	LEY 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (Corrección de errores BOE 17-10-13).
05-07-13	RESOLUCIÓN de 24 de junio de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se otorgan las ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operan en el sector del transporte por carretera, reguladas por la Orden FOM/3743/2004, de 28 de octubre.
05-07-13	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.
10-07-13	ORDEN FOM/1298/2013, de 28 de junio, por la que se modifica el anexo VI del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.
25-07-13	ORDEN FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística.
29-07-13	ORDEN PRE/1435/2013, de 23 de julio, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de transporte sanitario por carretera.
09-08-13	RESOLUCIÓN de 24 de julio de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se otorgan ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera reguladas por la Orden FOM/3591/2008, de 27 de noviembre.
19-09-13	RESOLUCIÓN de 27 de junio de 2013, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
19-09-13	RESOLUCIÓN de 26 de julio de 2013, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publican las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2012.
23-09-13	RESOLUCIÓN de 18 de septiembre 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 abril de 2013.
15-10-13	RESOLUCIÓN de 27 de junio de 2013, de Renfe-Operadora, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
17-10-13	RESOLUCIÓN de 27 de junio de 2013, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	de Renfe-Operadora por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012, de la entidad pública empresarial extinguida Ferrocarriles de Vía Estrecha.
17-10-13	RESOLUCIÓN de 30 de julio de 2013, de Renfe-Operadora, por la que se publican las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2012.
13-11-13	RESOLUCIÓN de 17 de octubre 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.
26-11-13	RESOLUCIÓN de 11 de noviembre de 2013, de la Dirección General de Carreteras, por la que se convoca el segundo programa de formación inicial de auditores de seguridad viaria.
16-12-13	REAL DECRETO 919/2013, de 22 de noviembre, por el que se aprueba la adenda a incorporar al convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, aprobado por Real Decreto 1575/2009, de 9 de octubre, por el que se establecen los términos para la exención de peaje de los movimientos de ida en los recorridos entre Alfajarín y Fraga de la Autopista AP-2, Zaragoza-Mediterráneo.
16-12-13	REAL DECRETO 920/2013, de 22 de noviembre, por el que se aprueba la adenda a incorporar al convenio entre la Administración General del Estado y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, aprobado por Real Decreto 1574/2009, de 9 de octubre, por el que se establecen los términos para la exención de peaje de los movimientos de ida en los recorridos entre Zaragoza y Gallur de la Autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza.
26-12-13	ORDEN FOM/2423/2013, de 18 de diciembre, por la que se modifica 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.
28-12-13	RESOLUCIÓN de 28 de noviembre de 2013, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se publican las cuentas anuales de la Fundación Transporte y Formación, del ejercicio 2012.
28-12-13	REAL DECRETO 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad.

3. Transporte marítimo e infraestructuras

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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 Mercante, 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.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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, 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.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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 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.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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 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.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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.
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-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-41 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

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-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-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-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-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-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 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-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-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-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-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-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-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 Radomo RB-715 A, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
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

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	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 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.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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.
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.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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 continúa 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 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

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	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 Informática 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.
17-04-13	RESOLUCIÓN de 8 de abril de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se modifican los Anexos de la Orden FOM/2554/2006, de 27 de julio y la Orden FOM/2427/2012, de 29 de octubre.
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 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.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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.
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.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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.
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

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	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	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 Gráneles 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.
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 Cartage-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	na del Instituto Social de la Marina» para impartir cursos. (Corrección de errores BOE 04-09-2013).
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 Formación Professional Nauticopesquera de Palma» para impartir cursos.
05-07-13	RESOLUCIÓN de 21 de junio de 2013, de la Subsecretaría, por la que se publica el calendario de conservación de series documentales del Servicio de Régimen Interior y de la Autoridad Portuaria de Castellón.
05-07-13	RESOLUCIÓN de 13 de junio 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.
17-07-13	ORDEN FOM/1364/2013, de 9 de julio, 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.
24-07-13	RESOLUCIÓN de 19 de junio 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.
07-08-13	RESOLUCIÓN de 28 de junio de 2013, de la Autoridad Portuaria de A Coruña, por la que se crea y regula el registro electrónico del organismo.
07-08-13	RESOLUCIÓN de 28 de junio de 2013, de la Autoridad Portuaria de A Coruña, por la que se crea y regula la sede electrónica del organismo.
13-08-13	RESOLUCIÓN de 14 de junio de 2013, de la Autoridad Portuaria de Málaga, por la que se crea y regula el registro electrónico de la entidad.
13-08-13	RESOLUCIÓN de 14 de junio de 2013, de la Autoridad Portuaria de Málaga, por la que se crea la sede electrónica de la entidad.
13-08-13	RESOLUCIÓN de 10 de julio 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.
29-08-13	RESOLUCIÓN de 30 de julio 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.
11-09-13	RESOLUCIÓN de 25 de junio de 2013, de la Autoridad Portuaria de Valencia, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
11-09-13	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2013, de la Autoridad Portuaria de Valencia, por la que se publican las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2012.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
12-09-13	ORDEN FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.
12-09-13	RESOLUCIÓN de 30 de junio de 2013, de la Autoridad Portuaria de A Coruña, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
12-09-13	RESOLUCIÓN de 28 de junio de 2013, de la Autoridad Portuaria de Almería, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
12-09-13	RESOLUCIÓN de 12 de agosto de 2013, de la Autoridad Portuaria de Avilés, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
12-09-13	RESOLUCIÓN de 26 de junio de 2013, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, por la que se publican las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2012.
12-09-13	RESOLUCIÓN de 1 de agosto de 2013, de Puertos del Estado, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
13-09-13	RESOLUCIÓN de 30 de julio de 2013, de la Autoridad Portuaria de Vigo, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
13-09-13	RESOLUCIÓN de 5 de agosto de 2013, de la Autoridad Portuaria de Gijón, por la que se publican las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2012.
13-09-13	RESOLUCIÓN de 5 de agosto de 2013, de la Autoridad Portuaria de Motril, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
13-09-13	RESOLUCIÓN de 7 de agosto de 2013, de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
14-09-13	RESOLUCIÓN de 5 de agosto de 2013, de la Autoridad Portuaria de Gijón, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
14-09-13	RESOLUCIÓN de 31 de julio de 2013, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
16-09-13	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2013, de la Autoridad Portuaria de Baleares, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
16-09-13	RESOLUCIÓN de 31 de agosto de 2013, de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
16-09-13	RESOLUCIÓN de 26 de junio de 2013, de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
17-09-13	RESOLUCIÓN de 26 de junio de 2013, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
17-09-13	RESOLUCIÓN de 8 de julio de 2013, de la Autoridad Portuaria de Huelva, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
23-09-13	ORDEN FOM/1698/2013, de 31 de julio, por la que se modifica la Orden FOM/4003/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las normas y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.
26-09-13	RESOLUCIÓN de 10 de septiembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se modifica el anexo II de la Resolución de 20 de diciembre de 2012, por la que se convocan exámenes teóricos ordinarios para la obtención de titulaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo y motos náuticas.
27-09-13	RESOLUCIÓN de 18 de julio de 2013, de la Autoridad Portuaria de Santander, por la que se publica las cuentas anuales del ejercicio 2012.
27-09-13	RESOLUCIÓN de 2 de septiembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro Nacional de Formación de Isla Cristina (Huelva) para impartir cursos.
27-09-13	RESOLUCIÓN de 3 de septiembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Infomatic, SL, para impartir cursos.
28-09-13	RESOLUCIÓN de 10 de septiembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación «R.D. Maritime Schools, SL» para impartir cursos.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
30-09-13	RESOLUCIÓN de 30 de julio de 2013, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
01-10-13	RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 2013, de la Autoridad Portuaria de Sevilla, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
02-10-13	RESOLUCIÓN de 18 de marzo de 2013, de la Autoridad Portuaria de Tarragona, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2009.
02-10-13	RESOLUCIÓN de 18 de marzo de 2013, de la Autoridad Portuaria de Tarragona, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2010.
02-10-13	RESOLUCIÓN de 29 de julio de 2013, de la Autoridad Portuaria de Bilbao, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
14-10-13	ORDEN FOM/1862/2013, de 9 de octubre, por la que se determinan para el año 2012 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.
14-10-13	ORDEN FOM/1863/2013, de 9 de octubre, por la que se determinan para el año 2012 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.
15-10-13	RESOLUCIÓN de 29 de agosto 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.
15-10-13	RESOLUCIÓN de 29 de agosto de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del I.F.P.N.P. de Canarias (Arrecife) para impartir cursos.
15-10-13	RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Ozonia Consultores, SL, para impartir cursos.
15-10-13	RESOLUCIÓN de 17 de septiembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación SGS para impartir cursos.
15-10-13	RESOLUCIÓN de 17 de septiembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación SGS para impartir cursos.
15-10-13	RESOLUCIÓN de 18 de septiembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro Nacional de Formación de Isla Cristina (Huelva) para impartir cursos.
15-10-13	RESOLUCIÓN de 18 de septiembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Dirección Provincial de Barcelona del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
15-10-13	RESOLUCIÓN de 18 de septiembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Jovellanos para impartir cursos.
15-10-13	RESOLUCIÓN de 24 de septiembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Zodiac, modelo BD ISO 9650 10P España versión 2013, recreo, no Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-10-13	RESOLUCIÓN de 24 de septiembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Zodiac, modelo BD ISO 9650 4P España versión 2013, recreo, no Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-10-13	RESOLUCIÓN de 24 de septiembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Zodiac, modelo BD ISO 9650 6P España versión 2013, recreo, no Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-10-13	RESOLUCIÓN de 24 de septiembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de bal-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	sa salvavidas, marca Zodiac, modelo BD ISO 9650 8P España versión 2013, recreo, no Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-10-13	RESOLUCIÓN de 27 de septiembre 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 el puerto de Cartagena.
28-10-13	RESOLUCIÓN de 1 de octubre de 2013, de la Autoridad Portuaria de Castellón, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012 y el informe de auditoría.
30-10-13	RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 2013, de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía de Arousa, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012 y el informe de auditoría.
30-10-13	RESOLUCIÓN de 18 de septiembre de 2013, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012 y el informe de auditoría.
30-10-13	RESOLUCIÓN de 18 de septiembre de 2013, de la Autoridad Portuaria de Melilla, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012 y el informe de auditoría.
11-11-13	RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 2013, de la Autoridad Portuaria de Valencia, por la que se crea el registro electrónico del organismo.
11-11-13	RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 2013, de la Autoridad Portuaria de Valencia, por la que se crea la sede electrónica del organismo.
12-11-13	RESOLUCIÓN de 21 de octubre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de Cantábrica Consultores Marítimos, SL para impartir cursos.
12-11-13	RESOLUCIÓN de 21 de octubre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Dirección Provincial de Baleares del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
12-11-13	RESOLUCIÓN de 21 de octubre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Bueu (Pontevedra) para impartir cursos.
12-11-13	RESOLUCIÓN de 25 de octubre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de sistema de ayuda a la flotabilidad en avería, módulo de flotación, marca Kafloat, modelo S/K 500: 2013, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
12-11-13	RESOLUCIÓN de 25 de octubre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de sistema de ayuda a la flotabilidad en avería, módulo de flotación, marca Kafloat, modelo S/K 700: 2013, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-11-13	RESOLUCIÓN de 24 de junio de 2013, de Puertos del Estado, por la que se homologa al centro Ozonia Consultores, SL para impartir cursos.
22-11-13	ORDEN FOM/2177/2013, de 31 de octubre, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.
22-11-13	ORDEN FOM/2178/2013, de 7 de noviembre, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.
22-11-13	RESOLUCIÓN de 21 de octubre 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.
22-11-13	RESOLUCIÓN de 29 de octubre de 2013, 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.
22-11-13	RESOLUCIÓN de 31 de octubre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española para impartir cursos.
22-11-13	RESOLUCIÓN de 14 de noviembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante,

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje, en los puertos de Santander, Tarifa, Almería, Cartagena, Tarragona y Arguineguín (Santa Agueda).
27-11-13	RESOLUCIÓN de 26 de septiembre de 2013, de la Autoridad Portuaria de Cartagena, por la que se publican las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2012 y el informe de auditoría.
27-11-13	RESOLUCIÓN de 26 de septiembre de 2013, de la Autoridad Portuaria de Cartagena, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012 y el informe de auditoría.
27-11-13	RESOLUCIÓN de 30 de septiembre de 2013, de la Autoridad Portuaria de Málaga, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012 y el informe de auditoría.
28-11-13	RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 2013, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012 y el informe de auditoría.
28-11-13	RESOLUCIÓN de 7 de noviembre 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.
28-11-13	RESOLUCIÓN de 8 de noviembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Jovellanos para impartir cursos.
09-12-13	RESOLUCIÓN de 21 de octubre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Escuela Náutica Baleares para impartir cursos.
09-12-13	RESOLUCIÓN de 22 de noviembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la cual se homologa el Centro de Estudios Marítimos del Atlántico, SL para impartir cursos.
23-12-13	RESOLUCIÓN de 26 de noviembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se actualiza el anexo XVIII del Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de sus motores.
27-12-13	RESOLUCIÓN de 26 de noviembre de 2013, de la Autoridad Portuaria de Alicante, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012 y el informe de auditoría.
27-12-13	RESOLUCIÓN de 18 de noviembre de 2013, de la Dirección General de Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Dirección Provincial de Málaga del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
27-12-13	RESOLUCIÓN de 26 de noviembre de 2013, de Puertos del Estado, por la que se prorroga la homologación al centro Laix Universal para impartir cursos.
27-12-13	RESOLUCIÓN de 3 de diciembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Afomed SL para impartir cursos.
27-12-13	RESOLUCIÓN de 3 de diciembre de 2013, de Puertos del Estado, por la que se homologa a Consultores de Seguridad e Higiene de Castellón, SA para impartir cursos.
27-12-13	RESOLUCIÓN de 3 de diciembre de 2013, de Puertos del Estado, por la que se homologa el Centro de Formación Bahía del Sur para impartir cursos.
27-12-13	RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación C.N.F.M. de Bamio para impartir cursos.
27-12-13	RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación C.N.F.M. de Isla Cristina para impartir cursos.
27-12-13	RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2013, 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.
28-12-13	RESOLUCIÓN de 4 de noviembre de 2013, de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, por la que se publican de las cuentas anuales del ejercicio 2012, y el informe de auditoría.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
31-12-13	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre 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.
31-12-13	REAL DECRETO 963/2013, de 5 de diciembre, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca y auxiliares de pesca y se regula el procedimiento para su asignación.

4. Transporte aéreo e infraestructuras

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
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 26 de marzo de 2013, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se adapta la Resolución de 20 de marzo de 2002, de la Dirección General de Aviación Civil, a la aplicación del Reglamento UE nº 1178/2011 de la Comisión Europea.
26-04-13	ORDEN PRE/681/2013, de 22 de abril, por la que se modifica parcialmente la Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno de 18 de enero de 1993, sobre zonas prohibidas y restringidas al vuelo.
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 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).
05-07-13	LEY 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (Corrección de errores BOE 17-10-13).
12-07-13	ORDEN FOM/1316/2013, de 19 de junio, por la que se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Alicante.
03-08-13	REAL DECRETO 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares y por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil.
08-08-13	RESOLUCIÓN de 19 de julio de 2013, de la Subsecretaría, por la que se aprueba la Carta de servicios de Navegación Aérea (AENA).
13-09-13	RESOLUCIÓN de 21 de agosto de 2013, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
18-09-13	RESOLUCIÓN de 31 de agosto de 2013, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, por la que se publican las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2012.
18-09-13	RESOLUCIÓN de 31 de agosto de 2013, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2012.
05-10-13	REAL DECRETO 697/2013, de 20 de septiembre, por el que se regula la organización y funcionamiento de los Comités de Coordinación Aeroportuaria.
14-10-13	ORDEN FOM/1862/2013, de 9 de octubre, por la que se determinan para el año 2012 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.
14-10-13	ORDEN FOM/1863/2013, de 9 de octubre, por la que se determinan para el año 2012 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.
31-12-13	ORDEN FOM/2457/2013, de 27 de diciembre, por la que se modifican las condiciones de operación en la ruta aérea Almería - Sevilla, declarada obligación de servicio público por Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de marzo de 2009.
31-12-13	REAL DECRETO 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

5. Transporte por cable

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
05-07-13	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.

2.2. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2014. (cerrado a 30 de junio)

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia

1. Generalidades

25-01-14 REAL DECRETO-LEY 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas.

01-03-14 ORDEN FOM/306/2014, de 20 de febrero, por la que se actualiza la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento.

14-03-14 LEY ORGÁNICA 1/2014, de 13 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, relativa a la justicia universal.

21-03-14 ORDEN FOM/434/2014, de 12 de marzo, por la que se convoca el Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento correspondiente al año 2014.

08-04-14 LEY 6/2014, de 7 de abril, 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.

17-04-14 ORDEN FOM/604/2014, de 11 de abril, por la que se regula la asignación de recursos, procedentes de las obras públicas financiadas por el Ministerio de Fomento y por las entidades del sector público dependientes o vinculadas, a la financiación de trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español o de fomento de la creatividad artística.

10-05-14 ORDEN FOM/756/2014, de 8 de mayo, por la que se modifica la Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio, sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento.

22-05-14 LEY ORGÁNICA 2/2014, de 21 de mayo, de reforma del Estatuto de Autonomía de Castilla-La Mancha.

23-05-14 ORDEN FOM/834/2014, de 9 de mayo, por la que se convocan becas Ministerio de Fomento-Fulbright para el período 2014-2015.

30-05-14 RESOLUCIÓN de 14 de mayo de 2014, de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Administración Autónoma de Cantabria, para la producción, actualización e intercambio de información geográfica.

19-06-14 LEY ORGÁNICA 3/2014, de 18 de junio, por la que se hace efectiva la abdicación de Su Majestad el Rey Don Juan Carlos I de Borbón.

2. Transporte terrestre e infraestructuras

01-01-14 RESOLUCIÓN de 28 de noviembre de 2013, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se publican las cuentas anuales de la Fundación Transporte y Formación, del ejercicio 2011.

25-01-14 REAL DECRETO 22/2014, de 17 de enero, por el que se modifica 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.

31-01-14 RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2014, 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.

31-01-14 RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2014, 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.

31-01-14 RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2014, 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.

11-02-14 RESOLUCIÓN de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad sobre delegación de competencias. Ref. BOE-A-2014-1463.

11-02-14 RESOLUCIÓN de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuer-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	do del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad sobre delegación de competencias. Ref. BOE-A-2014-1464.
11-02-14	RESOLUCIÓN de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad, por el que se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
13-02-14	RESOLUCIÓN de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad, sobre creación, composición y funciones de la Mesa de Contratación para los contratos del ámbito de competencia del Consejo de Administración de la entidad.
13-02-14	RESOLUCIÓN de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica la Resolución de 31 de diciembre de 2013, del Presidente del ADIF-Alta Velocidad, por la que se establece la composición y funciones de la Mesa de Contratación para los contratos del ámbito de su competencia.
27-02-14	REAL DECRETO 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.
01-03-14	RESOLUCIÓN de 4 de febrero de 2014, de la Presidencia de Renfe-Operadora, sobre delegación de competencias.
01-03-14	RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2014, 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 suscripción del Convenio con ADIF-Alta Velocidad para la encomienda de la prestación de determinados servicios.
01-03-14	RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2014, 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 ratifica la Resolución del Presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a ADIF-Alta Velocidad.
01-03-14	RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad, por el que se aprueba la suscripción del Convenio con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para la encomienda de la prestación de determinados servicios.
19-03-14	ORDEN FOM/420/2014, de 7 de marzo, por la que se modifica la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.
19-03-14	ORDEN FOM/421/2014, de 13 de marzo, por la que se modifica el anexo III del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general.
20-03-14	RESOLUCIÓN de 17 de marzo de 2014, 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 17 de octubre de 2013.
26-03-14	REAL DECRETO 156/2014, de 7 de marzo, sobre cambio de titularidad de un tramo de la carretera ML-101, de Farhana, a favor del Ministerio de Fomento, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado.
28-03-14	RESOLUCIÓN de 27 de marzo de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se aprueba la adaptación del «Anexo I.- Líneas ferroviarias en explotación en el ejercicio 2013 asignadas a ADIF-Alta Velocidad» y del «Anexo VII. Espacios ubicados en inmuebles asignados a ADIF-Alta Velocidad sujetos a derecho de uso por RENFE-Operadora según Orden FOM/2909/2006, de 19 de septiembre» de la Orden PRE/2443/2013, de 27 de diciembre, por la que se determinan los activos y pasivos de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que pasan a ser titularidad de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
28-03-14	RESOLUCIÓN de 14 de marzo de 2014, 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 2014, del documento de declaración sobre la red.
05-04-14	ORDEN FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras.
16-04-14	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2014, de la Dirección General de Carreteras, por la que se convocan pruebas para la obtención de los certificados de aptitud de auditores de seguridad viaria de la Red de Carreteras del Estado.
26-04-12	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad, por el que se encomienda la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
26-04-12	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2014, 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 encomienda la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.
05-05-14	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2014, 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.
08-05-14	REAL DECRETO 286/2014, de 25 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado.
09-05-14	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de abril de 2014, 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 1994 del Plan de Vivienda 1992-1995, el programa 1996 del Plan de Vivienda 1996-1999, Plan de Vivienda 2002-2005 y Plan de Vivienda 2005-2008.
28-05-14	RESOLUCIÓN de 21 de mayo de 2014, 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.
03-06-14	ORDEN PRE/907/2014, de 29 de mayo, por la que se implanta un modelo de contabilidad analítica en las empresas contratistas que prestan los servicios de transporte regular de viajeros de uso general.
10-06-14	RESOLUCIÓN de 2 de junio de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se otorgan las ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operan en el sector del transporte por carretera, reguladas por la Orden FOM/3743/2004, de 28 de octubre.
10-06-14	RESOLUCIÓN de 4 de junio de 2014, 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. (Corrección de errores BOE 18-06-2014).
27-06-14	RESOLUCIÓN de 20 de junio de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se otorgan las ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad, reguladas por la Orden FOM/3218/2009, de 17 de noviembre.

3. Transporte marítimo e infraestructuras

14-01-14	RESOLUCIÓN de 12 de diciembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan exámenes teóricos ordinarios para la obtención de titulaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo y motos náuticas.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
21-01-14	RESOLUCIÓN de 19 de diciembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro de Formación Marítimo Denia para impartir cursos.
21-01-14	RESOLUCIÓN de 19 de diciembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro de Formación Marítimo Denia para impartir cursos.
22-01-14	ORDEN FOM/36/2014, de 10 de enero, por la que se determinan los datos que se deben incluir en el Registro General de empresas prestadoras de servicios portuarios de Puertos del Estado y en los Registros de empresas prestadoras de servicios portuarios de las Autoridades Portuarias y se regula el procedimiento para su inscripción.
27-01-14	RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Iusavant, SA para impartir cursos.
27-01-14	RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2013, de Puertos del Estado, por la que se prorroga la homologación a Escuela Canaria de Navegación y Seguridad Marítima para impartir cursos.
27-01-14	RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2013, de Puertos del Estado, por la que se prorroga la homologación al Centro de Estudios Marítimos del Atlántico para impartir cursos.
27-01-14	RESOLUCIÓN de 19 de diciembre 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.
27-01-14	RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2013, 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 para el año 2014.
27-01-14	RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2014 y se actualiza el contenido de las mismas.
27-01-14	RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establecen el tribunal, temario y fechas de examen para la obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo en la anualidad de 2014.
27-01-14	ORDEN FOM/2555/2013, de 30 de diciembre, por la que se aprueba la segunda modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Santander.
04-02-14	RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2013, de Puertos del Estado, por la que se prorroga la homologación a Centro de Formación Internacional Marítimo, SL para impartir cursos.
04-02-14	RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2013, de Puertos del Estado, por la que se prorroga la homologación a Centro de Formación San Nicolás, SL para impartir cursos.
06-02-14	RESOLUCIÓN de 27 de enero de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje.
10-02-14	ORDEN FOM/163/2014, de 31 de enero, por la que se modifica el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
11-02-14	RESOLUCIÓN de 27 de diciembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro de Formación Internacional Marítimo, SL para impartir cursos.
21-02-14	REAL DECRETO 80/2014, de 7 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante. (Corrección de errores BOE 03-04-14).
27-02-14	RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Dirección Provincial de Madrid del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
01-03-14	RESOLUCIÓN de 23 de diciembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	centro de formación «Centre Integrat de Formación Professional Nauticopesquera de Palma» para impartir cursos.
01-03-14	RESOLUCIÓN de 4 de enero de 2014, de Puertos del Estado, por la que se prorroga la homologación a la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona y al Consejo de Usuarios del Transporte de Cataluña para impartir cursos.
01-03-14	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Dirección Provincial de Vilagarcía de Arousa del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
01-03-14	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela Superior de Náutica y Máquinas de A Coruña para impartir cursos.
01-03-14	RESOLUCIÓN de 11 de febrero de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación nº 001/0214-0 de balsa salvavidas, marca Lalizas, modelo ISO-RAFT 4P, recreo, nº Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
01-03-14	RESOLUCIÓN de 11 de febrero de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación nº 002/0214-0 de balsa salvavidas, marca Lalizas, modelo ISO-RAFT 6P, recreo, nº Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
01-03-14	RESOLUCIÓN de 11 de febrero de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación nº 004/0214-0 de balsa salvavidas, marca Lalizas, modelo ISO-RAFT 10P, recreo, nº Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
01-03-14	RESOLUCIÓN de 11 de febrero de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación nº 005/0214-0 de balsa salvavidas, marca Lalizas, modelo ISO-RAFT 12P, recreo, nº Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
01-03-14	Resolución de 11 de febrero de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación nº 003/0214-0 de balsa salvavidas, marca Lalizas, modelo ISO-RAFT 8P, recreo, no Solas para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-03-14	RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2014, 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 2013 y se aprueba el modelo de presentación de solicitudes.
08-03-14	RESOLUCIÓN de 3 de marzo de 2014, 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 Santander, Vigo y su Ría, Palma de Mallorca/Alcudia, Ceuta, La Luz y Las Palmas y Puerto del Rosario.
15-03-14	RESOLUCIÓN de 6 de febrero de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del centro de formación Global Marine para impartir cursos.
15-03-14	RESOLUCIÓN de 26 de febrero de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela Náutica Baleares, SL para impartir cursos.
15-03-14	RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Dirección Provincial de Cantabria del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
24-03-14	ORDEN FOM/458/2014, de 12 de marzo, por la que se aprueba la modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Cartagena.
24-03-14	ORDEN FOM/459/2014, de 12 de marzo, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y de lámina de agua de la zona de servicio de Punta Langosteira, puerto de A Coruña, dependiente de la Autoridad Portuaria de A Coruña.
10-04-14	RESOLUCIÓN de 3 de diciembre de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación el centro de formación Bahía del Sur para impartir cursos.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
10-04-14	RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Dirección Provincial de A Coruña del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
10-04-14	RESOLUCIÓN de 4 de marzo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Fonade para impartir cursos.
10-04-14	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Náutica Baleares, SL para impartir cursos.
10-04-14	RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Fonade para impartir cursos.
10-04-14	RESOLUCIÓN de 14 de marzo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Euroshipping Counsulting and Survey, SL para impartir cursos.
10-04-14	RESOLUCIÓN de 14 de marzo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación San Nicolás, SL para impartir cursos.
10-04-14	RESOLUCIÓN de 17 de marzo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Ceuta para impartir cursos.
10-04-14	RESOLUCIÓN de 19 de marzo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación MBC para impartir cursos.
10-04-14	RESOLUCIÓN de 19 de marzo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Paxcol 2000, SL para impartir cursos.
21-04-14	RESOLUCIÓN de 5 de noviembre de 2013, de la Autoridad Portuaria de Tarragona, por la que se crea y regula el registro electrónico del organismo.
21-04-14	RESOLUCIÓN de 5 de noviembre de 2013, de la Autoridad Portuaria de Tarragona, por la que se crea la sede electrónica del organismo.
22-04-14	RESOLUCIÓN de 1 de abril de 2014, de Puertos del Estado, por la que se publica el Acuerdo del Consejo Rector sobre delegación de competencias.
22-04-14	RESOLUCIÓN de 1 de abril de 2014, de Puertos del Estado, por la que se prorroga la homologación la Asociación Española de Terminales Receptoras de Gráneles Químicos, Líquidos y Gases para impartir cursos.
23-04-14	ORDEN FOM/635/2014, de 4 de abril, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal de la Autoridad Portuaria de Ceuta.
23-04-14	RESOLUCIÓN de 3 de marzo de 2014, 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.
23-04-14	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Canaria de Navegación y Seguridad Marítima, SL para impartir cursos.
23-04-14	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Bueu (Pontevedra) para impartir cursos.
23-04-14	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de Portugalete (Vizcaya) para impartir cursos.
23-04-14	RESOLUCIÓN de 4 de abril de 2014, 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.
23-04-14	RESOLUCIÓN de 7 de abril de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación Comismar para impartir cursos.
05-05-14	RESOLUCIÓN de 10 de abril de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa Previnsa para impartir cursos.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
13-05-14	ORDEN FOM/769/2014, de 25 de abril, por la que se aprueba la modificación sustancial de la delimitación de los espacios y usos portuarios de los puertos de Las Palmas en la isla de Gran Canaria.
30-05-14	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Dirección Provincial de Barcelona del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
30-05-14	RESOLUCIÓN de 23 de abril de 2014, 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.
30-05-14	RESOLUCIÓN de 25 de abril de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el centro de formación San Nicolás para impartir cursos.
30-05-14	RESOLUCIÓN de 28 de abril de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela Náutica Buenaproa para impartir cursos.
30-05-14	ORDEN FOM/888/2014, de 7 de mayo, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal de la Autoridad Portuaria de Tarragona.
30-05-14	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro de Formación Marítima Denia para impartir cursos.
30-05-14	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Dirección Provincial de Madrid del Instituto Social de la Marina para impartir cursos.
30-05-14	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2014, 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 (Bizkaia) para impartir cursos.
30-05-14	RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 2014, 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.
30-05-14	RESOLUCIÓN de 16 de mayo de 2014, 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.
05-06-14	RESOLUCIÓN de 27 de mayo de 2014, 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, Palma/Alcudia, Ciudadela y San Sebastián de La Gomera.
09-06-14	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro Canario de Formación Marítima para impartir cursos.
12-06-14	RESOLUCIÓN de 20 de mayo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro de Buceo Benalmádena para impartir cursos.
16-06-14	RESOLUCIÓN de 20 de mayo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio para impartir cursos.
16-06-14	RESOLUCIÓN de 21 de mayo de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela Técnica Superior de Náutica de Santander para impartir cursos.

4. Transporte aéreo e infraestructuras

02-01-14	RESOLUCIÓN de 23 de mayo de 2013, del Consejo Rector de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se establecen los precios públicos por la prestación de actividades formativas.
02-01-14	RESOLUCIÓN de 23 de mayo de 2013, del Consejo Rector de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se establecen los precios públicos por las prestaciones de sus servicios. (Corrección de errores BOE 11-01-2014).
09-01-14	RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2013, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se establecen los requisitos

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	operacionales para el cumplimiento de lo previsto en EU OPS 1.110 Y JAR OPS 3.110 relativos al uso de dispositivos electrónicos portátiles a bordo de las aeronaves.
10-01-14	RESOLUCIÓN de 27 de diciembre de 2013, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, relativa a la realización durante el año 2014 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.
18-01-14	REAL DECRETO 20/2014, de 17 de enero, por el que se completa el régimen jurídico en materia de asignación de franjas horarias en los aeropuertos españoles.
22-01-14	RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2013, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se acuerda la demora en la aplicación de los anexos II, V, VI y VII del Reglamento (UE) nº 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) nº 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, tras su modificación por el Reglamento (UE) nº 800/2013, de 14 de agosto de 2013, de conformidad con lo previsto en el artículo 10.3.
29-01-14	ORDEN PRE/70/2014, de 28 de enero, por la que se habilita el aeropuerto de Teruel como puesto fronterizo.
06-02-14	ORDEN FOM/136/2014, de 31 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.
01-03-14	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2014, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se convocan para el año 2014 exámenes prácticos de Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves y exámenes teóricos para la licencia de Mantenimiento de Aeronaves.
08-03-12	RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2014, 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 2013 y se aprueba el modelo de presentación de solicitudes.
14-03-14	RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2014, de la Secretaría General de Transportes, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de febrero de 2014, por el que se modifica el de 15 de junio de 2012, por el que se declaran obligaciones de servicio público en la ruta aérea Menorca-Madrid.
24-03-14	ORDEN FOM/456/2014, de 13 de marzo, por la que se modifica el anexo 2 del Real Decreto 1749/1984, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento Nacional sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y las Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, para actualizar las instrucciones técnicas.
26-03-14	ORDEN FOM/480/2014, de 24 de marzo, por la que se modifica la denominación oficial del aeropuerto de Madrid-Barajas.
04-04-14	RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2014, de la Secretaría General de Transporte, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.
10-04-14	RESOLUCIÓN de 31 de enero de 2014, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se encarga a la sociedad mercantil estatal INECO la ejecución de actuaciones materiales de inspección.
10-04-14	RESOLUCIÓN de 31 de marzo de 2014, de la Subsecretaría, por la que se emplaza a los interesados en el procedimiento abreviado 679/2013, promovido por Central Sindical Independiente y de Funcionarios contra la Orden FOM/1706/2013, de 13 de septiembre, por la que se convoca proceso selectivo para ingreso, por el sistema general de acceso libre y acceso por promoción interna, en el Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos.
12-04-14	REAL DECRETO 217/2014, de 28 de marzo, por el que se modifican el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródro-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia	Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	mos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público, y el Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS).	20-06-14	ORDEN FOM/1050/2014, de 17 de junio, por la que se designa al Coordinador y Facilitador de Franjas Horarias y al Director de Coordinación en los aeropuertos españoles y se establece la fecha para su puesta en funcionamiento efectivo.

2.3. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2013

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia

1. Generalidades

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).
22-01-13	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 18 de enero de 2013, por la que se excluye la prospección 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 Bahn/Veolia Transport Central 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).
10-07-13	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (UE) nº 912/2010, por el que se crea la Agencia del GNSS Europeo [COM(2013) 40 final - 2013/0022 (COD)]. (2013/C198).
19-07-13	CONVOCATORIA de propuestas —DG ENTR nº 83/G/ENT/SAT/13/7027— Apoyo a actividades internacionales: Centro de información, formación y asistencia para los programas GNSS europeos en Israel. (2013/C198).
19-07-13	CONVOCATORIA de propuestas —DG ENTR nº 84/G/ENT/SAT/13/7028— Apoyo a actividades internacionales: Centro de información, formación y asistencia para los programas GNSS europeos en América Latina. (2013/C198).
03-10-13	DIRECTIVA 2013/47/UE de la Comisión, de 2 de octubre de 2013, por la que se modifica la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el permiso de conducción. (2013/L261).
12-10-13	AYUDA estatal —España— Ayuda estatal SA.34998 (2013/C) (ex 2012/N) —LIP— Ayuda para Ford España — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (12-10-2013) (2013/C297).

2. Transporte terrestre e infraestructuras

24-01-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 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 nº 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).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
24-01-13	REGLAMENTO (UE) nº 55/2013 del Consejo, de 17 de diciembre de 2012, sobre la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) nº 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) nº 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) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70. (2013/C29).
09-02-13	REGLAMENTO Delegado (UE) nº 114/2013 de la Comisión, de 6 de noviembre de 2012, por el que se completa el Reglamento (UE) nº 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a las normas aplicables a las solicitudes de excepción respecto a los objetivos de emisiones específicas de CO_2 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) nº 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) nº 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 nº 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 nº 2. (2013/C52).
27-02-13	REGLAMENTO (UE) nº 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) nº 692/2008 de la Comisión, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. (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) nº 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) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo. (2013/C58).
08-03-13	REGLAMENTO (UE) nº 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) nº 692/2008 de la Comisión en lo relativo a las tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO_2 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 CO_2 de los turismos de conformidad con el Reglamento (CE)

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	nº 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 nº 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 nº 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) nº 280/2013 de la Comisión, de 22 de marzo de 2013, que modifica el Reglamento (CE) nº 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).
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 nº 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) nº 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) nº 396/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 1014/2010 en relación con ciertos requisitos sobre el seguimiento de las emisiones de CO_2 de los turismos nuevos. (2013/L120).
01-05-13	REGLAMENTO (UE) nº 397/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en relación con el seguimiento de las emisiones de CO_2 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) nº 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 nº 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 nº 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 nº 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 nº 23/2013, de 1 de febrero de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L144).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
07-06-13	DECISIÓN nº 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 nº 49 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE): Disposiciones uniformes relativas a las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión y motores de encendido por chispa destinados a la propulsión de vehículos. (2013/L166).
18-06-13	REGLAMENTO nº 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 nº 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 alumbrado 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) nº 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) nº 1191/69 y (CEE) nº 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).
17-07-13	INFORME Especial nº 3/2013 «¿Han sido eficaces los programas Marco Polo para desviar el tráfico de las carreteras?». (2013/C203).
17-07-13	INFORME Especial nº 5/2013 «¿Se gastan correctamente los fondos de la política de cohesión de la UE destinados a las carreteras?». (2013/C203).
02-08-13	INFORMACIÓN relativa a la entrada en vigor del Protocolo sobre la aplicación del Convenio de los Alpes de 1991 en el ámbito de los transportes (Protocolo de transportes). (2013/L206).
03-08-13	DECISIÓN del Consejo, de 27 de junio de 2013, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Administrativo del Convenio TIR, respecto a la propuesta de enmienda del Convenio relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR de 1975). (2013/L209).
22-08-13	PUBLICACIÓN de la notificación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Noruega por la que se adjudica directamente un contrato de servicio público de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nos 1191/69 y 1107/70. (2013/C241).
22-08-13	PUBLICACIÓN de la notificación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Noruega relativa a la adjudicación directa de un contrato de servicio público de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 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) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 (2013/C241).
24-08-13	REGLAMENTO nº 80 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) - Prescripciones uniformes relativas a la homo-

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	logación de asientos de vehículos de grandes dimensiones para el transporte de viajeros y de estos vehículos por lo que respecta a la resistencia de los asientos y de sus anclajes. (2013/L226).
29-08-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 42/2013, de 15 de marzo de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2013/L231).
29-08-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 48/2013, de 15 de marzo de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (2013/L231).
14-09-13	DECISIÓN del Consejo, de 22 de julio de 2013, por la que se modifica la Decisión 97/836/CE, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958»). (2013/L245).
14-09-13	DECISIÓN del Consejo, de 22 de julio de 2013, por la que se modifica la Decisión 2000/125/CE, relativa a la celebración del Acuerdo sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos («Acuerdo paralelo»). (2013/L245).
18-09-13	REGLAMENTO Delegado (UE) nº 886/2013 de la Comisión, de 15 de mayo de 2013, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario. (2013/L247).
19-09-13	PUBLICACIÓN de la intención del condado de Oppland de celebrar contratos de transporte público local con vehículos de hasta 16 plazas, de conformidad con el artículo 7, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y por carretera por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo. (2013/C270).
26-09-13	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) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo (Notificación previa de licitación publicada en el DO C 58 de 28.2.2013, p. 3, y en el Suplemento EEE nº 12, de 28.2.2013, p. 1). (2013/C277).
05-10-13	DECISIÓN del Consejo, de 30 de septiembre de 2013, sobre la aplicación del Reglamento no 41 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de motocicletas por lo que respecta al ruido. (2013/L263).
26-10-13	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 25 de octubre de 2013, relativa a la aprobación del sistema Bosch de preacondicionamiento del estado de carga de la batería de los vehículos híbridos basado en un sistema de navegación como tecnología innovadora para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2013/L284).
31-10-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 87/2013, de 3 de mayo de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L291).
31-10-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 88/2013, de 3 de mayo de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L291).
31-10-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 89/2013, de 3 de mayo de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L291).
31-10-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 90/2013, de 3 de mayo de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L291).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
31-10-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 91/2013, de 3 de mayo de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L291).
31-10-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 92/2013, de 3 de mayo de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L291).
31-10-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 93/2013, de 3 de mayo de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L291).
12-11-13	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el Cuarto paquete ferroviario compuesto por los siete documentos siguientes: Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones relativa al «Cuarto paquete ferroviario: completar el espacio ferroviario europeo único para fomentar la competitividad y el crecimiento europeos» [COM(2013) 25 final]; Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 1192/69 del Consejo, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias [COM(2013) 26 final — 2013/0013 (COD)]; Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 881/2004 [COM(2013) 27 final — 2013/0014 (COD)]; Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril [COM(2013) 28 final — 2013/0028 (COD)]; Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, 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 [COM(2013) 29 final — 2013/0029 (COD)]; Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (refundición) [COM(2013) 30 final —2013/0015 (COD)]; Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria (refundición) [COM(2013) 31 final— 2013/0016 (COD)]. (2013/C327).
12-11-13	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional [COM(2013) 195 final/2 - 2013/0105 (COD)]. (2013/C327).
16-11-13	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2011. (2013/L308).
16-11-13	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2011. (2013/L308).
16-11-13	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2011. (2013/L308).
16-11-13	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, que contiene las observaciones que forman parte integrante de la Decisión por la que se aprueba la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2011. (2013/L308).
21-11-13	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al despliegue del servicio eCall interoperable en toda la UE [COM(2013) 315 final — 2013/0166 (COD)]; Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall integrado en los vehículos, y por el que se modifica la Directiva. (2013/C341).
26-11-13	COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 2008/57/CE del

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (Texto refundido) (Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la legislación sobre armonización de la Unión). (2013/C345).
28-11-13	DECISIÓN del Órgano de Vigilancia de la AELC nº 258A/13/COL, de 25 de junio de 2013, por la que se acepta una solicitud de excepción en virtud del artículo 6, apartado 2, letra a) del Acto referido en el punto 13c del capítulo I del anexo XIII del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas) para autorizar el transporte de mercancías peligrosas según lo descrito en el artículo 12 del Reglamento Noruego nº 384, de 1 de abril de 2009, relativo al transporte interior de mercancías peligrosas (Forskrift om landtransport av farlig gods, en lo sucesivo «el reglamento noruego») a condición de que la empresa de transportes cuente con un consejero de seguridad; y de que quienes manejen y transporten residuos peligrosos reciban formación especial antes de que se les autorice a hacerlo. (2013/L317).
28-11-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 120/2013, de 14 de junio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L318).
28-11-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 121/2013, de 14 de junio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L318).
28-11-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 122/2013, de 14 de junio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L318).
28-11-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 123/2013, de 14 de junio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L318).
28-11-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 124/2013, de 14 de junio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L318).
28-11-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 125/2013, de 14 de junio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L318).
28-11-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 126/2013, de 14 de junio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L318).
28-11-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 127/2013, de 14 de junio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L318).
28-11-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 128/2013, de 14 de junio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L318).
29-11-13	DECISIÓN del Consejo, de 19 de noviembre de 2013, relativa al establecimiento de un intercambio automatizado de datos por lo que respecta a los datos de matriculación de vehículos (DMV) en Eslovaquia. (2013/L319).
03-12-13	REGLAMENTO (UE) nº 1236/2013 de la Comisión, de 2 de diciembre 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 modifica el Reglamento (UE) nº 321/2013. (2013/L322).
04-12-13	DECISIÓN de la Comisión, de 2 de diciembre de 2013, por la que se modifica la Decisión 2012/757/UE, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea [notificada con el número C(2013) 8377] (2013/L323).
07-12-13	REGLAMENTO (UE) nº 1273/2013 de la Comisión, de 6 de diciembre de 2013, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 454/2011 relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo. (2013/L328).
10-12-13	DIRECTIVA 2013/60/UE de la Comisión, de 27 de noviembre de 2013, que modifica, para adaptarlas al progreso técnico, la Directiva

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, y la Directiva 2009/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la instalación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa en los vehículos de motor de dos o tres ruedas (2013/L329).
10-12-13	POSICIÓN (UE) nº 13/2013 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera Adoptada por el Consejo el 15 de noviembre de 2013. (2013/C360).
11-12-13	CONVOCATORIA de propuestas conforme al programa anual de trabajo de 2013 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(2013) 1029 de la Comisión, modificada por la Decisión C(2013) 8744 de la Comisión]. (2013/C361). (Corrección de errores 24-12-2013/C378).
11-12-13	CONVOCATORIA de propuestas conforme al programa plurianual de trabajo de 2013 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(2013) 1675 de la Comisión, modificada por la Decisión C(2013) 8755 de la Comisión]. (2013/C361). (Corrección de errores 24-12-2013/C378).
13-12-13	INFORME sobre las cuentas anuales de la Agencia Ferroviaria Europea correspondientes al ejercicio 2012, acompañado de las respuestas de la Agencia. (2013/C365).
13-12-13	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 11 de diciembre de 2013, que modifica la Decisión 2012/226/UE por la que se establece la segunda serie de objetivos comunes de seguridad para el sistema ferroviario [notificada con el número C(2013) 8780]. (2013/L334).
13-12-13	INFORME sobre las cuentas anuales de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte correspondientes al ejercicio 2012, acompañado de la respuesta de la Agencia. (2013/C365).
19-12-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 143/2013, de 15 de julio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L345).
19-12-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 144/2013, de 15 de julio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L345).
19-12-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 145/2013, de 15 de julio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L345) (2013/L318).
19-12-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 146/2013, de 15 de julio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L345).
19-12-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 147/2013, de 15 de julio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L345).
19-12-13	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 148/2013, de 15 de julio de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2013/L345).
20-12-13	REGLAMENTO (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión nº 661/2010/UE. (2013/L348).
24-12-13	DECISIÓN nº 1/2013 del Comité de Transportes Terrestres Comunidad/Suiza, de 6 de diciembre de 2013, por la que se modifica el anexo 1 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril y por carretera. (2013/L352).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia

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) nº 100/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, que modifica el Reglamento (CE) nº 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) nº 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 nº 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 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 nº 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 nº 2. (2013/C185).

10-07-13 COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo (Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la legislación sobre armonización de la Unión). (2013/C197).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
14-08-13	DIRECTIVA 2013/38/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de agosto de 2013, por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto. (2013/L218).
12-10-13	DIRECTIVA 2013/49/UE de la Comisión, de 11 de octubre de 2013, 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/L272).
06-11-13	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 1099/2013 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 2454/93 por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 2913/92, por el que se establece el Código Aduanero Comunitario (mejora de los servicios marítimos regulares). (2013/L294).
07-11-13	DECISIÓN de la Comisión, de 12 de agosto de 2013, relativa a los requisitos básicos de los equipos marinos de comunicación por radio destinados a ser utilizados en buques no cubiertos por el Convenio SOLAS y a participar en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) [notificada con el número C(2013) 5185]. (2013/L296).
12-11-13	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos [COM(2013) 296 final — 2013/0157 (COD)]. (2013/C327).
12-11-13	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la financiación plurianual de la actuación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima en el ámbito de la lucha contra la contaminación causada por buques y la contaminación marina causada por instalaciones de hidrocarburos y de gas [COM(2013) 174 final] (2013/C327).
14-11-13	DIRECTIVA 2013/52/UE de la Comisión, de 30 de octubre de 2013, por la que se modifica la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos. (2013/L304).
16-11-13	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2011. (2013/L308).
16-11-13	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2011. (2013/L308).
16-11-13	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, 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 2011. (2013/L308).
06-12-13	COMUNICACIÓN de la Comisión prórroga de la aplicación del Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval. (2013/C357).
10-12-13	DIRECTIVA 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006. (2013/L329).
13-12-13	INFORME sobre las cuentas anuales de la Agencia Europea de Seguridad Marítima correspondientes al ejercicio 2012, acompañado de las respuestas de la Agencia. (2013/C365).
18-12-13	COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo (Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la legislación sobre armonización de la Unión). (2013/C371).
28-12-13	AYUDAS Estatales — Francia — Ayuda Estatal SA.14551 (2013/C) (ex 2012/MC) — Régimen fiscal a tanto alzado en función del tonelaje en favor de empresas de transporte marítimo — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2013/C380).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
28-12-13	DIRECTIVA 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE. (2013/L354).
31-12-13	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2013 — Presupuesto rectificativo nº 3. (2013/C381).

4. Transporte aéreo e infraestructuras

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
09-01-13	REGLAMENTO (UE) nº 6/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 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) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE. (2013/L4).
09-01-13	REGLAMENTO (UE) nº 7/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013, que modifica el Reglamento (UE) nº 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) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C83).
22-03-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17 del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2013/C83).
23-03-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Modificación de obligaciones de servicio

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	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) nº 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) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (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 eské aerolinie, a.s. (SA — 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) nº 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) nº 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) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C104).
27-04-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — 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) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C122).
27-04-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (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) nº 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).
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) nº 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).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
09-05-13	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 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) nº 428/2013 de la Comisión, de 8 de mayo de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 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) nº 929/2010. (2013/L127).
18-05-13	COMUNICACIÓN de la Comisión sobre la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (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) nº 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 p.2).
22-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C177 p.4).
22-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2013/C177 p.3).
22-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2013/C177 p.5).
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) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2013/C180 p.14).
26-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2013/C180 p.15).
26-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licita-

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	ción 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) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2013/C182 p.7).
27-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2013/C182 p.8).
28-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2013/C183 p.18).
28-06-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (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 nº 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) nº 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) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 736/2006 de la Comisión. (2013/L179).
10-07-13	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Política exterior de aviación de la UE: responder a desafíos futuros [COM(2012) 556 final]. (2013/C198).
10-07-13	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) nº 996/2010 y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE, el Reglamento (CE) nº 1321/2007 de la Comisión y el Reglamento (CE) nº 1330/2007 de la Comisión [COM(2012) 776 final — 2012/0361 (COD)]. (2013/C198).
11-07-13	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 654/2013 de la Comisión, de 10 de julio de 2013, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 en lo que se refiere a las listas de control de validación de la seguridad aérea de la UE para las entidades de terceros países. (2013/L190).
11-07-13	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 657/2013 de la Comisión, de 10 de julio de 2013, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1079/2012 por el que se establecen requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo. (2013/L190).
11-07-13	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 659/2013 de la Comisión, de 10 de julio de 2013, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2013/L190).
13-07-13	DICTAMEN del Comité Consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes emitido en su reunión de 7 de mayo de 2013 en relación con un proyecto de Decisión relativa al asunto AT.39595 — Continental/United/Lufthansa/Air Canada Ponente: Portugal. (2013/C201).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
13-07-13	INFORME final del Consejero Auditor — Continental/United/Lufthansa/Air Canada (AT.39595). (2013/C201).
13-07-13	RESUMEN de la Decisión de la Comisión, de 23 de mayo de 2013, relativa a un procedimiento con arreglo al artículo 101 del tratado de funcionamiento de la Unión Europea (Asunto AT.39595 — Continental/United/Lufthansa/Air Canada) [notificada con el número C(2013) 2836 final]. (2013/C201).
30-07-13	DICTAMEN del Comité Consultivo en materia de concentraciones emitido en su reunión de 18 de febrero de 2013 en relación con un proyecto de Decisión relativa al asunto COMP/M.6663 — Ryanair/Aer Lingus III — Ponente: Estonia. (2013/C216).
30-07-13	INFORME final del Consejero Auditor — Ryanair/Aer Lingus III (COMP/M.6663). (2013/C216).
30-07-13	RESUMEN de la Decisión de la Comisión, de 27 de febrero de 2013, por la que se declara una operación de concentración incompatible con el mercado interior y con el Acuerdo EEE (Asunto COMP/M.6663 — Ryanair/Aer Lingus III) [notificada con el número C(2013) 1106 final. (2013/C216).
01-08-13	ACUERDO Euromediterráneo de Aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno del Estado de Israel, por otra. (2013/L208).
01-08-13	ANUNCIO relativo a la aplicación del artículo 9 bis, apartado 7, del Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Publicación de las decisiones de los Estados miembros en relación con los bloques funcionales de espacio aéreo). (2013/C220).
01-08-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C220).
01-08-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2013/C220 p.23).
01-08-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2013/C220 p.24).
01-08-13	DECISIÓN del Consejo, de 22 de julio de 2013, relativa a la posición que se ha de adoptar, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Mixto del EEE respecto a una modificación del anexo XIII del Acuerdo EEE. (2013/L205).
01-08-13	DECISIÓN del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros reunidos en el seno del Consejo, de 20 de diciembre de 2012, relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y la aplicación provisional del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno del Estado de Israel, por otra. (2013/L208).
14-08-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Derogación de las obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C235).
23-08-13	AYUDA estatal — Polonia — Ayuda estatal SA.35388 (2013/C) (ex 2013/NN y ex 2012/N) — Creación del aeropuerto de Gdynia-Kosakowo — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE. (2013/C243).
24-08-13	REGLAMENTO (UE) nº 800/2013 de la Comisión, de 14 de agosto de 2013, que modifica el Reglamento (UE) nº 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (2013/L277).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
27-08-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2013/C246).
27-08-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C246 p.3).
27-08-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C246 p.4).
03-09-13	NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.6828 — Delta Air Lines/Virgin Group/Virgin Atlantic Limited). (2013/C253).
04-09-13	REGLAMENTO (UE) nº 815/2013 de la Comisión, de 27 de agosto de 2013, por el que se modifica con el fin de tener en cuenta la adhesión de Croacia a la Unión Europea el Reglamento (CE) nº 748/2009 de la Comisión, de 5 de agosto de 2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador. (2013/L236).
05-09-13	ANUNCIO de información del Órgano de Vigilancia de la AELC basado en el artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Modificación de las obligaciones de servicio público respecto a los servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público de servicios aéreos regulares en la ruta de helicóptero Værøy–Bodø y viceversa. (2013/C256).
05-09-13	ANUNCIO de información del Órgano de Vigilancia de la AELC basado en el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Convocatoria de licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público de servicios aéreos regulares en la ruta de helicóptero Værøy–Bodø y viceversa. (2013/C256).
28-09-13	DECISIÓN del Consejo, de 23 de septiembre de 2013, relativa a la posición que se ha de adoptar en nombre de la Unión Europea en el Consejo Bilateral de Supervisión en el marco del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil, en lo que respecta a la Decisión no 0004 por la que se modifica el anexo 1 del Acuerdo. (2013 /L257)
03-10-13	INVITACIÓN a presentar observaciones en aplicación del artículo 1, apartado 2, de la Parte I y del artículo 6, apartado 1, de la Parte II 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 la supuesta ayuda estatal concedida a Scandinavian Airlines mediante el nuevo mecanismo de crédito renovable. (2013/C287).
03-10-13	CORRECCIÓN de errores de la Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 1, apartado 2, de la Parte I y del artículo 6, apartado 1, de la Parte II 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 la supuesta ayuda estatal concedida a Scandinavian Airlines mediante el nuevo mecanismo de crédito renovable (2013/C287). (Corrección de errores 05-10-2013/C290).
09-11-13	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 1116/2013 de la Comisión, de 6 de noviembre de 2013, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea. (2013/L299).
12-11-13	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre las Normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	(programa evolutivo) [COM(2013) 130 final]. (2013/ C327).
12-11-13	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre las Normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos (programa evolutivo) [COM(2013) 130 final]. (2013/C327).
13-11-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2013/C329 p.2).
13-11-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C329 p.3).
14-11-13	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 12 de noviembre de 2013, por la que se modifica la Decisión 2008/294/CE a fin de incluir nuevas tecnologías de acceso y bandas de frecuencias para los servicios de comunicaciones móviles en las aeronaves (servicios de MCA) [notificada con el número C(2013) 7491] (1). (2013/L303).
16-11-13	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2011. (2013/L308).
16-11-13	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre el cierre de las cuentas de la Empresa Común Clean Sky para el ejercicio 2011. (2013/L308).
16-11-13	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre el cierre de las cuentas de la Empresa Común SESAR para el ejercicio 2011. (2013/L308).
16-11-13	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2011. (2013/L308).
16-11-13	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Empresa Común Clean Sky para el ejercicio 2011. (2013/ L308).
16-11-13	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, 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 2011. (2013/L308).
16-11-13	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, 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 2011. (2013/L308).
16-11-13	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Empresa Común SESAR para el ejercicio 2011. (2013/ L308).
16-11-13	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2013, 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 2011. (2013/L308). (2013/ L308).
19-11-13	NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.7008 — Aena Internacional/ AXA PE/LLAGL). (2013/C337).
29-11-13	DECISIÓN de la Comisión, de 3 de octubre de 2012, relativa a la ayuda estatal SA.23600 — C 38/08 (ex NN 53/07) — Alemania — Financiación del aeropuerto de Munich, Terminal 2 [notificada con el número C(2012) 5047]. (2013/ L319).
03-12-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Establecimiento de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C353).
04-12-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2013/C354).
05-12-13	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Unión - Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2013/C355).
06-12-13	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 1264/2013 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2013, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (2013/L326).
13-12-13	INFORME sobre las cuentas anuales de la Agencia Europea de Seguridad Aérea correspondientes al ejercicio 2012, acompañado de las respuestas de la Agencia. (2013/C365).
17-12-13	INFORME sobre las cuentas anuales de la Empresa Común Clean Sky correspondientes al ejercicio 2012, acompañado de las respuestas de la Empresa Común. (2013/C369).
17-12-13	INFORME sobre las cuentas anuales de la Empresa Común SESAR correspondientes al ejercicio 2012 acompañado de la respuesta de la Empresa Común. (2013/C369).
31-12-13	ESTADO de ingresos y de gastos de la Empresa Común Clean Sky para el ejercicio 2013 - Presupuesto rectificativo nº 2. (2013/C381).

5. Transporte por cable

17-09-13	COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 2000/9/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de marzo de 2000, relativa a las instalaciones de transporte de personas por cable (Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la legislación sobre armonización de la Unión). (2013/C268).

2.4. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2014 (cerrado a 30 de junio)

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	1. Generalidades
20-02-14	APROBACIÓN definitiva del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2014. (2014/L51).
28-03-14	DIRECTIVA 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión Texto pertinente a efectos del EEE. (2014/L94).
28-03-14	DIRECTIVA 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE Texto pertinente a efectos del EEE. (2014/L94).
28-03-14	DIRECTIVA 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE Texto pertinente a efectos del EEE. (2014/L94).
04-04-14	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 2 de abril de 2014, por la que se exime a algunos servicios del sector postal de Austria de la 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(2014) 2093] (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L101).
24-05-14	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión de 22 de mayo de 2014 por la que se exime a algunos servicios del sector postal de Hungría de la aplicación de la Directiva 2014/25/UE 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 y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE [notificada con el número C(2014) 3372] (El texto en lengua húngara es el único auténtico) (Texto pertinente a efectos del EEE) (2014/299/UE). (2014/L156).
	2. Transporte terrestre e infraestructuras
10-01-14	REGLAMENTO Delegado (UE) nº 3/2014 de la Comisión, de 24 de octubre de 2013, que complementa el Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de seguridad funcional para la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos. (2014/L7).
23-01-14	AVISO — Publicación de la intención del condado de Oppland de adjudicar tres contratos de transporte público local en autobús, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 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) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70. (2014/C20).
28-01-14	REGLAMENTO Delegado (UE) nº 44/2014 de la Comisión, de 21 de noviembre de 2013, que complementa el Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con respecto a los requisitos de fabricación y los requisitos generales de homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos. (2014/L25).
06-02-14	AVISO - Publicación de una notificación de la provincia de Sogn og Fjordane relativa a un procedimiento de licitación con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo. (2014/C35).
08-02-14	RESUMEN ejecutivo del Dictamen del SEPD sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall integrado en los vehículos, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE. (2014/C38).
12-02-14	REGLAMENTO nº 43 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE)

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	- Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los materiales de acristalamiento de seguridad y su montaje en los vehículos. (2014/L42).
13-02-14	REGLAMENTO (UE) nº 136/2014 de la Comisión, de 11 de febrero de 2014, por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (CE) nº 692/2008 de la Comisión en lo que respecta a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y el Reglamento (UE) nº 582/2011 de la Comisión en lo que respecta a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI). (2014/L43).
27-02-14	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 170/2013, de 8 de octubre de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2014/L58 p.24).
27-02-14	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 171/2013, de 8 de octubre de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (2014/L58 p 25).
28-02-14	REGLAMENTO (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera. (2014/L60).
28-02-14	DIRECTIVA de Ejecución 2014/37/UE de la Comisión, de 27 de febrero de 2014, por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos. (2014/L59).
28-02-14	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2013 - Presupuesto rectificativo nº 2. (2014/C58).
08-03-14	REGLAMENTO (UE) nº 214/2014 de la Comisión, de 25 de febrero de 2014, que modifica los anexos II, IV, XI, XII y XVIII 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. (2014/L69).
14-03-14	REGLAMENTO nº 72 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes sobre la homologación de los faros de motocicleta que emiten un haz de cruce asimétrico y un haz de carretera y están equipados con lámparas halógenas (lámparas HS1). (2014/L75). (Corrección de errores DOUE 28-03-2014).
14-03-14	REGLAMENTO nº 104 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU). Disposiciones uniformes sobre la homologación de los marcados retrorreflectantes para vehículos de motor de las categorías M, N y O. (2014/L75).
19-03-14	REGLAMENTO delegado (UE) nº 275/2014 de la Comisión, de 7 de enero de 2014, que modifica el anexo I del Reglamento (UE) nº 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa».(2014/L80).
21-03-14	POSICIÓN Común (UE) nº 3/2014 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE. Adoptada por el Consejo el 20 de febrero de 2014. (2014/C82E).
25-03-14	REGLAMENTO nº 56 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas: Prescripciones uniformes relativas a la homologación de faros de ciclomotores y vehículos asimilados. (2014/L89).
25-03-14	REGLAMENTO n° 82 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas: Prescripciones uniformes relativas a la homologación de faros de ciclomotores equipados con lámparas de filamento halógenas (LÁMPARAS HS 2). (2014/L89).
25-03-14	REGLAMENTO n° 119 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) - Prescripciones uniformes sobre la ho-

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	mologación de las luces angulares de los vehículos de motor. (2014/L119).
28-03-14	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2013 - Presupuesto rectificativo nº 1 (2014/C90).
28-03-14	ESTADO de ingresos y gastos de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2014. (2014/C90).
29-03-14	REGLAMENTO nº 50 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de las luces de posición delanteras, las luces de posición traseras, las luces de frenado, las luces indicadoras de dirección y los dispositivos de alumbrado de la placa posterior de matrícula de los vehículos de la categoría L. (2014/L97).
29-03-14	REGLAMENTO n° 129 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas reforzados de retención infantil utilizados a bordo de vehículos de motor (SRIR) (2014/L97).
04-04-14	CORRECCIÓN DE errores de la Decisión 2012/757/UE 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 (DO L 345 de 15.12.2012). (2014/Ll01).
05-04-14	REGLAMENTO (UE) nº 333/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 443/2009 a fin de definir las modalidades para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO_2 de los turismos nuevos. (2014/L103).
09-04-14	INFORME Especial nº 1/2014 - «Eficacia de los proyectos de transporte urbano público financiados por la UE». (2014/C106).
10-04-14	REGLAMENTO (UE) nº 361/2014 de la Comisión, de 9 de abril de 2014, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los documentos de transporte internacional de viajeros en autocares y autobuses y se deroga el Reglamento (CE) nº 2121/98 (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/Ll07).
16-04-14	DECISIÓN de la Comisión de 2 de octubre de 2013 relativa a la compensación a Simet SpA por la prestación de servicios de transporte público desde 1987 a 2003 [ayuda estatal SA.33037 (2012/C) - Italia] [notificada con el número C(2013) 6251] (El texto en lengua italiana es el único auténtico) (Texto pertinente a efectos del EEE) (2014/201/UE) (2014/L114).
16-04-14	CORRECCIÓN de errores del Reglamento (UE) nº 582/2011 de la Comisión, de 25 de mayo de 2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) nº 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y por el que se modifican los anexos I y II de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (2014/L113).
24-04-14	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 410/2014 de la Comisión, de 23 de abril de 2014, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 293/2012 en lo que se refiere al seguimiento de las emisiones de CO_2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos homologados en un procedimiento multifásico (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L121).
24-04-14	REGLAMENTO Delegado (UE) nº 404/2014 de la Comisión, de 17 de febrero de 2014, por el que se modifica el anexo II del Reglamento (UE) nº 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al seguimiento de las emisiones de CO_2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos homologados en un proceso multifásico (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L121).
26-04-14	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 427/2014 de la Comisión, de 25 de abril de 2014, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos comerciales ligeros, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L125).
29-04-14	DIRECTIVA 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE) P.51. (2014/L127).
29-04-14	DIRECTIVA 2014/46/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, por la que se modifica la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos. p. 129. (2014/L127).
29-04-14	DIRECTIVA 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE p. 134. (2014/L127).
09-05-14	AYUDA estatal - Francia - Ayuda estatal SA.26763 (2014/C) (ex 2012/NN) - Ayudas presuntamente concedidas a las empresas de transporte público por la región de Île-de-France - Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión EuropeaTexto pertinente a efectos del EEE. (2014/C141).
22-05-14	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 228/2013, de 13 de diciembre de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (p. 25) (2014/L154).
22-05-14	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 229/2013, de 13 de diciembre de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (p. 28) (2014/L154).
22-05-14	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 230/2013, de 13 de diciembre de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (p.30) (2014/L154).
22-05-14	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 231/2013, de 13 de diciembre de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (p. 32) (2014/L154).
22-05-14	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 232/2013, de 13 de diciembre de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (p. 34) (2014/L154).
22-05-14	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 233/2013, de 13 de diciembre de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (p. 36) (2014/L154).
22-05-14	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 234/2013, de 13 de diciembre de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (p. 37) (2014/L154).
22-05-14	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 235/2013, de 13 de diciembre de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (p. 38) (2014/L154).
22-05-14	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 236/2013, de 13 de diciembre de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (p. 39) (2014/L154).
22-05-14	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n° 237/2013, de 13 de diciembre de 2013, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (p. 40) (2014/L154).
27-05-14	REGLAMENTO (UE) nº 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L158).
29-05-14	REGLAMENTO nº 5 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas. Prescripciones uniformes sobre la homologación de faros sellados de vehículos de motor que emiten un haz de cruce asimétrico europeo, un haz de carretera o ambos haces. (p.1) (2014/L162).
29-05-14	REGLAMENTO nº 128 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas Disposiciones uniformes sobre la homologación de fuentes luminosas de diodos electroluminiscentes (LED) para su utilización en luces homologadas de vehículos de motro y de sus remolques. (p. 43) (2014/L162).
05-06-14	DECISIÓN del Consejo, 6 de mayo de 2014, por la que se establece la posición que debe adoptar la Unión en la 53a sesión del Comité de expertos de la OTIF en transporte de mercancías peligrosas en lo que se refiere a determinadas modificaciones del apéndice C del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), aplicables a partir del 1 de enero de 2015. (2014/L166).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
14-06-14	REGLAMENTO nº 98 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la homologación de faros de vehículos a motor equipados con fuentes luminosas de descarga de gas. (p. 64). (2014/L166).
14-06-14	REGLAMENTO nº 113 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los faros de vehículos de motor que emiten un haz de cruce simétrico o un haz de carretera, o ambos, y están equipados con fuentes luminosas de incandescencia o de descarga de gas o con módulos LED. (p. 128) (2014/L166).
18-06-14	REGLAMENTO n° 130 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas - Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de motor en lo que concierne al sistema de advertencia de abandono del carril (SAAC). (2014/L166).

3. Transporte marítimo e infraestructuras

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
27-02-14	INVITACIÓN a presentar observaciones sobre el proyecto de Reglamento de la Comisión que modifica el Reglamento (CE) nº 906/2009 sobre las compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios) en lo que respecta a su período de aplicación. (2014/C56).
28-02-14	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2013 - Presupuesto rectificativo nº 4. (2014/C58)
28-03-14	ESTADO de ingresos y de gastos de la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria para el ejercicio 2014. (2014/C90). (Transporte marítimo).(Corrección de errores DOUE 16-05-2014).
30-04-14	DECISIÓN del Consejo, de 14 de abril de 2014, relativa a la ratificación del Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques de 2009, o la adhesión a él, por los Estados miembros en interés de la Unión Europea (2014/L18).
16-05-14	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 14 de mayo de 2014, por la que se concede el reconocimiento de la UE al Registro Naval Croata, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques [notificada con el número C(2014) 301] (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L145).
16-05-14	DECISIÓN del Consejo, de 8 de mayo de 2014, sobre la posición que, en la 93a sesión del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, deberá adoptarse en nombre de la Unión Europea a propósito de la adopción de las enmiendas a las reglas SOLAS II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18 y III/20, al Código de los dispositivos de salvamento y al Código 2011 de reglas aplicables al programa de reconocimientos mejorados. (2014/L145).
16-05-14	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia de Seguridad Marítima para el ejercicio 2014 - Presupuesto rectificativo nº 1 (2014/C148).
29-05-14	REGLAMENTO (UE) nº 546/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014 por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 718/1999 del Consejo relativo a una política de capacidad de las flotas comunitarias de navegación interior para fomentar el transporte por vía navegable. (2014/L163).
29-05-14	REGLAMENTO (UE) n° 579/2014 de la Comisión, de 28 de mayo de 2014, por el que se establece una excepción con respecto a determinadas disposiciones del anexo II del Reglamento (CE) n° 852/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al transporte marítimo de grasas y aceites líquidos (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L160).

4. Transporte aéreo e infraestructuras

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
10-01-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Modificación de las obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2014/C6).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
17-01-14	DECISIÓN nº 1/2013 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 2 de diciembre de 2013, por la que se sustituye el anexo del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo. (2014/L12).
18-01-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2014/C14).
18-01-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2014/C14).
18-01-14	COMUNICACIÓN de la Comisión sobre la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, 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). (2014/C14).
20-01-14	ACUERDO de Cooperación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la Confederación Suiza, por otra, sobre los Programas Europeos de Navegación por satélite. (2014/L15).
20-01-14	DECISIÓN del Consejo, de 23 de septiembre de 2013, relativa a la firma, en nombre de la Unión, y a la aplicación provisional del Acuerdo de Cooperación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la Confederación Suiza, por otra, sobre los Programas Europeos de Navegación por satélite. (2014/L15).
21-01-14	NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.7079 - Bulgaria Airways Group/Swissport International/Swissport Bulgaria). (2014/C17).
24-01-14	ACUERDO entre la Unión Europea y el Gobierno de la Región Administrativa Especial de Macao de la República Popular China, sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2014/L21).
24-01-14	DECISIÓN del Consejo, de 10 de mayo de 2012, relativa a la firma, en nombre de la Unión, y a la aplicación provisional del Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la Región Administrativa Especial de Macao de la República Popular China, sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2014/L21).
25-01-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2014/C23).
25-01-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2014/ C23).
28-01-14	REGLAMENTO (UE) nº 69/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014, que modifica el Reglamento (UE) nº 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. (2014/L23).
28-01-14	REGLAMENTO (UE) nº 70/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014, que modifica el Reglamento (UE) nº 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2014/L23).
28-01-14	REGLAMENTO (UE) nº 71/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014, que modifica el Reglamento (UE) nº 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2014/L23). (2014/L23).
31-01-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Derogación de las obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2014/C28).
31-01-14	REGLAMENTO (UE) nº 83/2014 de la Comisión, de 29 de enero de 2014, que modifica el Reglamento (UE) nº 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2014/L28).
06-02-14	REGLAMENTO (UE) nº 100/2014 de la Comisión, de 5 de febrero de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 748/2009, sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador. (2014/L37).
07-02-14	AYUDA estatal - Polonia - Ayuda estatal SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N) - Ayuda para la reestructuración de LOT Polish Airlines S.A. - Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (2014/C37).
08-02-14	DECISIÓN de la Comisión, de 6 de febrero de 2014, por la que se autoriza a Suecia y al Reino Unido a acogerse a una excepción respecto de determinadas normas comunes de seguridad aérea de conformidad con el artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2014) 559]. (2014/L39).
13-02-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regular. (2014/C42 p.5).
13-02-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2014/C42 p.6).
14-02-14	REGLAMENTO (UE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo. (2014/L44).
25-02-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2014/C53).
27-02-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2014/C56).
27-02-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2014/C56).
05-03-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Modificación de las obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (2014/C65).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
12-03-14	DECISIÓN de Ejecución de la Comisión, de 11 de marzo de 2014, que establece, para toda la Unión, los objetivos de rendimiento de la red de gestión del tránsito aéreo y los umbrales de alerta para el segundo período de referencia 2015-2019. (2014/L71).
14-03-14	REGLAMENTO (UE) nº 245/2014 de la Comisión, de 13 de marzo de 2014, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil. (2014/L74).
20-03-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2014/C81).
28-03-14	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio presupuestario 2014. (2014/C90).
28-03-14	REGLAMENTO (UE) n° 319/2014 de la Comisión, de 27 de marzo de 2014 , relativo a las tasas y derechos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 593/2007 de la Comisión Texto pertinente a efectos del EEE. (2014/L93).
04-04-14	COMUNICACIÓN de la Comisión — Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas. (2014/C99).
04-04-14	INFORMACIÓN sobre la fecha de la firma del Acuerdo de Cooperación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la Confederación Suiza, por otra, sobre los programas europeos de navegación por satélite. (2014/L101).
11-04-14	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 368/2014 de la Comisión, de 10 de abril de 2014, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L108). (Corrección de errores DOUE 15-04-2014).
15-04-14	DICTAMEN del Comité de las Regiones - Orientaciones de la UE sobre las ayudas estatales a los aeropuertos y las compañías aéreas. (2014/C114).
16-04-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público Texto pertinente a efectos del EEE. (2014/C116).
23-04-14	AYUDA estatal — España — Ayuda estatal Nº SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) - Supuesta ayuda a Ryanair y a otras compañías aéreas y posibles ayudas a los aeropuertos de Gerona y Reus - Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE. (2014/C120).
24-04-14	REGLAMENTO (UE) nº 379/2014 de la Comisión de 7 de abril de 2014 que modifica el (UE) nº 965/2012 de la Comisión, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. (2014/L123).
25-04-14	ACUERDO de Cooperación sobre un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) civil entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros y Ucrania. (2014/L125).
25-04-14	DECISIÓN del Consejo, de 25 de noviembre de 2013, relativa a la celebración del Acuerdo de cooperación entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros y Ucrania sobre un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) de carácter civil. (2014/L125).
26-04-14	POSICIÓN (UE) nº 8/2014 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción del Reglamento (UE) nº .../2014 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 Adoptada por el Consejo el 24 de marzo de 2014. (2014). (2014/C128).

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
30-04-14	REGLAMENTO (UE) n° 421/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, que modifica la Directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad, con vistas a la ejecución, de aquí a 2020, de un acuerdo internacional que aplique una única medida de mercado mundial a las emisiones de la aviación internacional (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L129).
01-05-14	CORRECCIÓN de errores del Reglamento de Ejecución (UE) nº 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 (DO L 128 de 9.5.2013).
01-05-14	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 441/2014 de la Comisión, de 30 de abril de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 29/2009, por el que se establecen requisitos relativos a los servicios de enlace de datos para el cielo único europeo (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L130).
03-05-14	REGLAMENTO de Ejecución (UE) nº 448/2014 de la Comisión, de 2 de mayo de 2014, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1035/2011, mediante la actualización de las referencias a los anexos del Convenio de Chicago. (2014/L132).
06-05-14	REGLAMENTO (UE) nº 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L133).
07-05-14	PUBLICACIÓN de decisiones de los Estados miembros de concesión, suspensión o revocación de licencias de explotación de conformidad con el artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida) Texto pertinente a efectos del EEE. (2014/C137).
09-05-14	AYUDA estatal - Estonia - Ayuda estatal SA.36868 (2014/C) (ex 2013/NN) - Ayuda de reestructuración a Estonian Air - Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/C141).
17-05-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares (Texto pertinente a efectos del EEE). (p.4). (2014/C150).
17-05-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares (Texto pertinente a efectos del EEE). (p.5). (2014/C150).
17-05-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares (Texto pertinente a efectos del EEE). (p.6). (2014/C150).
20-05-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares (Texto pertinente a efectos del EEE). (p.26). (2014/C152).
20-05-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares (Texto pertinente a efectos del EEE). (p.26). (2014/C152).
20-05-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la ex-

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	plotación de servicios aéreos en la Comunidad - Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares (Texto pertinente a efectos del EEE). (p.27). (2014/C152).
20-05-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares (Texto pertinente a efectos del EEE). (p.27). (2014/C152).
20-05-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Modificación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares (Texto pertinente a efectos del EEE). (p.28). (2014/C152).
21-05-14	NO oposición a una concentración notificada (Asunto M.7161 - DCC Energy/Qstar Försäljning/Qstar/Card Network Solutions) (Texto pertinente a efectos del EEE). (Transporte aéreo). (2014/C153).
27-05-14	DECISIÓN del Consejo, de 15 de julio de 2013, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Socialista Democrática de Sri Lanka sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (2014/L157).
29-05-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/LC164).
29-05-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/C164).
29-05-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/C164).
03-06-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (2014/C166).
07-06-14	REGLAMENTO (UE) nº 558/2014 del Consejo de 6 de mayo de 2014 por el que se establece la Empresa Común Clean Sky 2 (Texto pertinente a efectos del EEE). (Transporte aéreo). (2014/L169).
12-06-14	CORRECCIÓN de errores del Reglamento de Ejecución (UE) n° 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° 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 y (UE) n° 255/2010 (DO L 281 de 13.10.2012). D.O.U.E. L172, p.60 (12-6-2014). . (2014/L172).
12-06-14	REGLAMENTO (UE) nº 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de abril de 2014 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.. (2014/L173).
13-06-14	REGLAMENTO Delegado (UE) n° 624/2014 de la Comisión, de 14 de febrero de 2014, que establece una excepción al Reglamento (UE) n° 1290/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen las normas de participación y difusión aplicables a Horizonte 2020, Programa Marco de Investigación e Innovación (2014-2020), respecto a la Empresa Co-

Fecha publicación *DOUE* (L y C)	Disposición y materia
	mún Clean Sky 2 (Texto pertinente a efectos del EEE). (Transporte aéreo). (2014/L174).
17-06-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/C185).
21-06-14	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n° 687/2014 de la Comisión, de 20 de junio de 2014, que modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010 en lo que atañe a la aclaración, armonización y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea, equivalencia de normas de seguridad y medidas de seguridad de la carga y el correo (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/L182).
27-06-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público (p.36). (2014/C198).
27-06-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (p.37). (2014/C198).
28-06-14	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad - Derogación de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares (Texto pertinente a efectos del EEE). (2014/C200).
28-06-14	REGLAMENTO de Ejecución (UE) n° 716/2014 de la Comisión, de 27 de junio de 2014, relativo al establecimiento del proyecto piloto común destinado a respaldar la ejecución del Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo europeo (Texto pertinente a efectos del EEE) (2014/L190).