

# los transportes, y las infraestructuras

informe anual 2019



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

SUBSECRETARÍA

SECRETARÍA GENERAL  
TÉCNICA

Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana [Mitma]:  
<https://apps.fomento.gob.es/CVP/>

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:  
<https://cpage.mpr.gob.es>

Título de la obra: Los transportes y las infraestructuras. Informe anual 2019

Autor: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; Secretaría General Técnica

Año de edición: 2021

*Características edición digital:*

1ª edición electrónica: enero 2021, actualizada a 10 de febrero de 2021

Formato: PDF

Tamaño: 9,23 MB

**Edita:**

© Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana  
Secretaría General Técnica  
Centro de Publicaciones

NIPO: 796-20-215-4

**Aviso Legal:** Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada, ni transmitida por un sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, salvo en aquellos casos específicamente permitidos por la Ley.



# Prólogo

El Informe Anual sobre los Transportes y las Infraestructuras -2019-, que se presenta, responde al objetivo de ediciones anteriores y ofrece una visión global de estos sectores, en los que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ejerce sus competencias. En este Informe se realiza una labor de análisis de los aspectos técnicos, económicos y normativos dentro del ámbito nacional.

La información que contiene se estructura en seis apartados. En el primero se hace un balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2019, el segundo trata sobre el transporte e infraestructuras de carretera, el tercero analiza el transporte e infraestructuras ferroviarias, el cuarto el transporte e infraestructuras marítimas, el quinto el transporte e infraestructuras aéreas y el sexto se ocupa de la seguridad en los transportes.

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

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 2019”.

LA SECRETARIA GENERAL TÉCNICA



# Índice

## LOS TRANSPORTES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

1.	<b>EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA</b> .....	15
1.1.	Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2019.....	15
1.1.1.	Evolución de la economía española.....	15
1.1.2.	Los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2019 .....	17
1.2.	Transporte e infraestructuras de carretera.....	33
1.2.1.	Infraestructuras .....	34
1.2.2.	Parque y estructura empresarial.....	35
1.2.3.	Tráficos.....	37
1.2.4.	Tarifas.....	39
1.2.5.	Actividad internacional .....	40
1.3.	Transporte e infraestructuras ferroviarias.....	70
1.3.1.	Inversiones e infraestructuras .....	73
1.3.2.	Renfe operadora .....	73
1.3.3.	Ferrocarriles de vía estrecha .....	76
1.3.4.	Administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF).....	78
1.4.	Transporte e infraestructuras marítimas .....	99
1.4.1.	Infraestructura portuaria .....	100
1.4.2.	Flota y estructura empresarial.....	100
1.4.3.	Tráficos.....	101
1.4.4.	Sociedad de salvamento y seguridad marítima.....	102
1.5.	Transporte e infraestructuras aéreas .....	123
1.5.1.	Las Infraestructuras .....	124
1.5.2.	Tráficos.....	126
1.5.3.	Empresas españolas. Flotas, actividades y resultados económicos .....	127
1.5.4.	Tarifas.....	130
1.6.	Seguridad en los transportes .....	147
1.6.1.	La seguridad en el transporte por carretera.....	147
1.6.2.	La seguridad en el transporte ferroviario.....	152
1.6.3.	La seguridad en el transporte marítimo .....	153
1.6.4.	La seguridad en el transporte aéreo .....	155

# Índice de tablas

## LOS TRANSPORTES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

<b>1. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA</b> .....	<b>15</b>
1.1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2019.....	15
1.1.1. Principales números índices económicos y del transporte e infraestructuras.....	22
1.1.2. Valor Añadido Bruto a precios básicos en el sector transportes .....	23
1.1.3.A. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2017.....	23
1.1.3.B. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2018.....	23
1.1.4. Cuentas de producción y explotación en el transporte y las agencias de viaje. Año 2015 a 2019.....	24
1.1.5.A. Gasto anual en transporte. Año 2018.....	24
1.1.5.B. Gasto anual en transporte. Año 2019.....	24
1.1.6. Balanza de servicios de transporte. Años 2016 a 2019.....	24
1.1.7. Inversiones realizadas en los distintos modos de transporte y en infraestructuras.....	25
1.1.8.A. Evolución de los precios de productos petrolíferos en España .....	25
1.1.8.B. Precios e impuestos gasolina 95 y gasóleo de automoción Unión Europea.....	26
1.1.9. Población activa ocupada en el sector transporte público.....	26
1.1.10. Consumo final energético por sectores económicos y tipos de energía (Unión Europea y España).....	26
1.1.11. Energía consumida por los distintos modos de transporte .....	27
1.1.12. Distribución del tráfico interior de viajeros según modos de transporte.....	28
1.1.13. Distribución del tráfico interior de mercancías según modos de transporte.....	28
1.1.14.A. Transporte internacional de viajeros según modos de transporte.....	28
1.1.14.B. Transporte de viajeros según medio de transporte principal y destino de viaje.....	29
1.2. Transporte e infraestructuras de carretera.....	33
1.2.1. Longitud de la red interurbana de carreteras.....	42
1.2.2. Longitud de carreteras de gran capacidad.....	42
1.2.3. Inversiones realizadas en carreteras .....	43
1.2.4. Inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del MITMA .....	43
1.2.5. Resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas.....	44
1.2.6. Parque de vehículos de carretera.....	44
1.2.7. Vehículos de carretera matriculados .....	45
1.2.8. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera .....	45
1.2.9. Estructura empresarial del transporte público discrecional de viajeros con vehículos de nueve o menos plazas (taxis) (tarjeta VT).....	45
1.2.10. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio público, según tipo de vehículo y radio de acción.....	46
1.2.11. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio privado, según tipo de vehículo y radio de acción.....	47
1.2.12. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Empresas con vehículos pesados .....	47
1.2.13. Tráfico en la red interurbana de carreteras, según titularidad .....	48
1.2.14.A. Tráfico en el conjunto de las redes de carreteras por tipo de vía .....	48
1.2.14.B. Tráfico intensidad media diaria (IMD) en el conjunto de redes de carretera por tipo de vía.....	49
1.2.15. Tráfico. Longitud total recorrida en la red de carreteras por titularidad y provincias.....	50
1.2.15.1. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Longitud total recorrida por provincia., por tipo de vehículo. Vehículos totales. ....	51
1.2.15.2. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Crecimiento por tipo de vehículo y CCAA. Vehículos totales ..	52
1.2.15.3. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Longitud total recorrida por corredores por tipo de vehículo. Vehículos totales .....	53



1.2.15.4.	Crecimiento del tráfico en la RCE por corredores .....	54
1.2.16.	Tráfico en la red de carreteras del Estado según clase de vehículo.....	56
1.2.16.1.	Tráfico en la red a cargo del Estado por tipo de carretera.....	56
1.2.16.2.	Tráfico (IMD) en la red de carreteras del Estado por tipo de vía.....	57
1.2.17.	Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en el conjunto de las redes de carreteras .....	57
1.2.17.1.	Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en la red de carreteras del Estado .....	58
1.2.18.	Transporte interior de mercancías según tipo de servicio. Vehículos pesados. Operaciones interurbanas .....	58
1.2.19.1.	Distribución de velocidades por tipo de vía y ámbito en la red de carreteras del Estado .....	59
1.2.19.2.A.	Distribución mensual de velocidades en autopistas libres y autovías .....	60
1.2.19.2.B.	Distribución mensual de velocidades en carreteras Convencionales y multicarril.....	61
1.2.19.3.	Evolución 2002-2018 en la distribución de velocidades de vehículos ligeros y la mortalidad en la red de carreteras del Estado. Autopistas libres y Autovías.....	62
1.2.19.4.	Evolución 2002-2018 en la distribución de velocidades de vehículos ligeros y la mortalidad en la red de carreteras del Estado. Carreteras convencionales y multicarril .....	62
1.2.19.5.	Evolución de víctimas mortales en accidentes de tráfico en la red a cargo del Estado según tipo de vía.....	63
1.2.19.6.	Evolución de accidentes con víctimas en la red a cargo del Estado según tipo de vía.....	63
1.2.20.	Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (toneladas).....	64
1.2.21.	Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (toneladas-km) .....	65
1.2.22.	Relación de autorizaciones bilaterales internacionales expedidas a los transportistas españoles .....	66
1.2.23.	Número de autorizaciones (comunitarias y CEMT) para el transporte internacional de mercancías .....	67
1.2.24.	Transporte internacional de viajeros realizado por transportistas españoles en la UE.....	67
1.3.	Transporte e infraestructuras ferroviarias.....	70
1.3.1.	Evolución de las características de explotación de las redes ferroviarias .....	81
1.3.2.	Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril.....	81
1.3.3.	Longitud de la red, según características de las líneas.....	81
1.3.4.A.	RENFE. Parque de material motor y remolcado.....	82
1.3.4.B.	ADIF. Parque de material motor y remolcado .....	82
1.3.5.A.	RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías .....	83
1.3.5.B.	RENFE. Tráfico de viajeros-km y mercancías (toneladas-km) .....	84
1.3.6.	RENFE. Transporte de mercancías en régimen de cargas .....	85
1.3.7.	RENFE. Evolución de los tráficos, recorridos y ocupaciones .....	85
1.3.8.	RENFE. Carga bruta remolcada.....	86
1.3.9.	RENFE. Consumos energía de tracción RFIG.....	86
1.3.10.	RENFE. Disponibilidad del material motor y remolcado .....	86
1.3.11.	RENFE y ADIF. Efectivos de personal y su productividad.....	86
1.3.12.A.	RENFE Operadora. Inversiones realizadas.....	87
1.3.12.B.	ADIF Inversiones realizadas.....	87
1.3.13.	RENFE Operadora. Resultados económicos.....	87
1.3.14.	ADIF. Resultados económicos.....	88
1.3.15.	RENFE Operadora. Resultados del ejercicio 2019 por áreas de actividad .....	89
1.3.16.A.	RENFE Compensaciones, ayudas y otras intervenciones financieras asignadas por el Estado.....	89
1.3.16.B.	RENFE. Contrato-Programa. Aportaciones del Estado .....	90
1.3.17.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Longitud total de las líneas.....	90
1.3.18.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Parque de material motor y remolcado .....	90
1.3.19.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Personal empleado.....	91
1.3.20.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Consumos energéticos de tracción.....	91
1.3.21.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles.....	91
1.3.22.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Evolución del tráfico .....	92
1.3.23.	Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña. Cuenta de resultados .....	93
1.3.24.	Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia. Cuenta de resultados .....	93
1.3.25.	Ferrocarriles del Gobierno Vasco. Cuenta de resultados .....	94
1.3.26.	Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares. Cuenta de resultados .....	94

1.4.	Transporte e infraestructuras marítimas .....	99
1.4.1.	Evolución de los principales parámetros técnicos de los puertos.....	105
1.4.2.	Inversiones en infraestructura de transporte marítimo .....	105
1.4.3.	Estructura de los ingresos y gastos de explotación de los puertos españoles.....	105
1.4.4.	Evolución de la flota de transporte abanderada en España .....	106
1.4.5.	Flota de transporte española. Registro especial de las Islas Canarias .....	107
1.4.6.	Número de buques de la flota de transporte abanderada en España distribuidos según tamaño de GT.....	108
1.4.7.	Bajas en la flota abanderada en España .....	108
1.4.8.	Distribución por edades de la flota de transporte abanderada en España.....	109
1.4.9.	Distribución de la flota según el número de buques por naviera .....	109
1.4.10.	Evolución de la construcción naval española.....	110
1.4.11.	Tráfico portuario .....	111
1.4.12.A.	Tráfico portuario de buques, pasajeros y mercancías .....	112
1.4.12.B.	Tráfico portuario ro-ro, buques y pasajeros de crucero y automóviles régimen peaje.....	113
1.4.13.	Tráfico exterior según presentación de la mercancía .....	114
1.4.14.	Tráfico de cabotaje según presentación de la mercancía .....	115
1.4.15.	Contenedores de 20 pies y mayores movidos y tm transportadas en los puertos españoles .....	116
1.4.16.	Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores .....	117
1.4.17.	Mercancía general transportada en contenedores de 20 pies y mayores .....	118
1.4.18.	Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores y mercancías en tránsito .....	118
1.4.19.	Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH, S.A.). Evolución de la actividad de la flota de buques-tanque .....	118
1.5.	Transporte e infraestructuras aéreas .....	123
1.5.1.	Inversiones en infraestructuras aeronáuticas según criterio de pago.....	133
1.5.2.A.	AENA. Resumen de resultados.....	133
1.5.2.B.	ENAIRE. Resumen de resultados .....	134
1.5.3.	Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles.....	134
1.5.4.	Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles .....	135
1.5.5.	Distribución del tráfico anual de pasajeros en los aeropuertos civiles .....	136
1.5.6.	Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles de mayor tráfico .....	137
1.5.7.	Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles.....	137
1.5.8.	Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles.....	137
1.5.9.	Indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles .....	138
1.5.10.	Evolución de la flota aérea regular del Grupo IBERIA .....	138
1.5.11.	Flota de diversas compañías aéreas .....	138
1.5.12.	Datos de oferta y demanda de IBERIA.....	139
1.5.13.	Distribución del mercado internacional de transporte aéreo regular hacia y desde España .....	139
1.5.14.	Distribución del mercado europeo de transporte aéreo no regular hacia y desde España .....	139
1.5.15.	Ingresos medios por mercado de IBERIA .....	140
1.5.16.A.	Indicadores de actividad de IBERIA.....	140
1.5.16.B.	Indicadores de actividad de diversas empresas de transporte aéreo.....	140
1.5.17.	Estructura y cuantía de costes de IBERIA .....	141
1.5.18.	Cuenta de resultados de IBERIA .....	141
1.5.19.	Evolución de las tarifas aéreas regulares .....	141
1.5.20.	Indicadores de actividad de Vueling .....	142
1.5.21.	Cuenta de resultados de Vueling.....	142
1.5.22.	Indicadores de actividad de Iberia Exprés.....	142
1.5.23.	Cuenta de resultados de Iberia Exprés.....	142
1.6.	Seguridad en los transportes .....	147
1.6.1.	Accidentes con víctimas en el transporte por carretera.....	160
1.6.2.	Tipos de accidentes y su distribución por vías.....	160



1.6.3.	Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera .....	161
1.6.4.	Accidentes de circulación en el transporte ferroviario.....	161
1.6.5.	La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario .....	162
1.6.6.	Resumen de accidentes marítimos .....	162
1.6.7.	Número de buques averiados (a la deriva) y número de víctimas afectadas en el transporte marítimo .....	162
1.6.8.	Número de accidentes de buques y número de víctimas afectadas en el transporte marítimo.....	163
1.6.9.	Accidentes con víctimas mortales en el transporte aéreo.....	163
1.6.10.	Accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo .....	164
1.6.11.	Accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo por tipo de operación de vuelo .....	164

# Índice de gráficos

## LOS TRANSPORTES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

<b>EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA .....</b>	<b>15</b>
1.1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2019.....	15
1.1.1. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras .....	30
1.1.2. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras. Año 2018.....	30
1.1.3. Energía consumida según modo de transporte. Año 2019 .....	30
1.1.4.A Consumo final de energía eléctrica por sectores económicos. Año 2018 (España y UE).....	31
1.1.4.B. Consumo final por tipos de energía. Año 2018 (España y UE).....	31
1.1.5. Distribución del tráfico interior interurbano de viajeros según modo de transporte.....	32
1.1.6. Distribución del tráfico interior interurbano de mercancías según modo de transporte .....	32
1.2. Transporte e infraestructuras de carretera.....	33
1.2.1. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones .....	68
1.2.2. Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad .....	68
1.2.3. Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles .....	68
1.2.4. Evolución de las matriculaciones de vehículos de carretera.....	69
1.2.5. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera.....	69
1.2.6. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera.....	69
1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias.....	70
1.3.1. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías .....	95
1.3.2. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren .....	95
1.3.3. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por conceptos .....	95
1.3.4. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías.....	96
1.3.5. RENFE. Evolución de datos económicos.....	96
1.3.6. ADIF. Evolución de datos económicos .....	97
1.3.7. Ancho Métrico (FEVE). Tráfico de viajeros y mercancías .....	97
1.3.8. Inversiones ferroviarias .....	98
1.3.9. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Distribución del tráfico de viajeros .....	98
1.4. Transporte e infraestructuras marítimas .....	99
1.4.1. Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior).....	119
1.4.2. Flota de transporte abanderada en España.....	120
1.4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo .....	120
1.4.4. Ingresos y gastos en los puertos españoles.....	121
1.4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera .....	121
1.4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas, según buques/naviera.....	122
1.4.7. Distribución del tráfico portuario según presentación de la mercancía .....	122

1.5. Transporte e infraestructuras aéreas .....	123
1.5.1. Tráfico en los aeropuertos españoles.....	143
1.5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles.....	144
1.5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles .....	144
1.5.4. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles .....	145
1.5.5. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles .....	145
1.5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros .....	145
1.5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos .....	146
1.5.8. Parámetros de las compañías aéreas.....	146
1.6. Seguridad en los transportes .....	147
1.6.1. Transporte por carretera. Accidentes con víctimas.....	165
1.6.2. Transporte por ferrocarril. Accidentes de circulación .....	165
1.6.3. Número de accidentes marítimos .....	165
1.6.4. Transporte aéreo. Accidentes con víctimas mortales .....	166
1.6.5. Transporte aéreo. Accidentes e incidentes graves .....	166



# 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 2019

En este capítulo se ofrece una visión global de la evolución de los sectores del transporte y las infraestructuras durante 2019 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 evolución de la economía española a lo largo de 2019 prolongó el perfil expansivo iniciado a finales de 2013, cerró el año con un crecimiento del PIB real anual del 2,0%, encadenando cinco años consecutivos de sólida expansión, con tasas de crecimiento superiores a las del conjunto de la Unión Europea y de la zona euro, 1,5% y 1,3%, respectivamente, en 2019, si bien se trata del menor ritmo de avance registrado desde 2015. Esta moderación se debe a la menor aportación de la demanda nacional, aportando 1,5 puntos porcentuales al avance del PIB, 1,4 puntos menos que el año anterior, derivada del menor dinamismo de la inversión y del consumo privado, parcialmente compensada por la aportación positiva de la demanda externa neta de 0,4 puntos porcentuales tras dos años de contribuciones negativas. A su vez, la mejora de la demanda externa es consecuencia, principalmente, de la desaceleración de las importaciones de bienes y servicios y, en menor medida, de la ligera aceleración de las exportaciones.

Según se refleja en los resultados de la Contabilidad Nacional para 2019, el PIB pm, a precios corrientes, registró un crecimiento interanual del 3,4%, 0,2 puntos porcentuales inferior a 2018, alcanzando un valor superior a los 1,24 billones de euros.

Entre los componentes de la demanda nacional, a precios corrientes, destaca el favorable comportamiento del gasto en consumo final de las Instituciones sin fines

de lucro al servicio de los hogares (ISFLSH) que registró un incremento interanual del 5,9%, superior en 2,8 puntos al del año anterior. En cuanto al gasto en consumo final de los hogares se desaceleró en 2019 registrando una tasa de crecimiento del 1,9% interanual, frente al 3,3% de 2018; esta moderación del consumo privado puede explicarse en parte por la evolución de la remuneración por asalariado real, que se desaceleró en el año, así como las matriculaciones de automóviles que, según la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), en el conjunto del año 2019 se saldaron con un descenso medio anual del 4,8%, frente al incremento del 7% anotado en 2018. Por su parte, el gasto en consumo final de las Administraciones Públicas creció en 2019 el 4,6% interanual, superior en 0,7 puntos al producido en 2018.

La formación bruta de capital registró una tasa de crecimiento interanual en 2019 del 4,9%, frente al ascenso del 9,3% producido en 2018, mostrando un favorable comportamiento todos sus componentes. La inversión en capital fijo se desaceleró en 2019 debido a la desaceleración del componente de bienes de equipo. Así, la Formación Bruta de Capital Fijo (FBCF), disminuyó 2,5 puntos respecto a 2018, registrando un incremento del 5,5%, debido a la caída del componente de construcción que creció un 5,9%, frente al incremento del 12,2% del año anterior. La inversión en construcción residencial se mantiene en terreno expansivo en un entorno con los tipos de interés hipotecarios en mínimos y unas condiciones de financiación favorables para la demanda con precios más contenidos.

El sector exterior, como ya se ha señalado anteriormente, tras dos años de contribuciones negativas cierra el año 2019 con una aportación positiva neta de 0,4 puntos porcentuales al crecimiento medio del PIB, debido a una ligera aceleración de las exportaciones de bienes y servicios junto a una desaceleración de las importaciones, con un crecimiento de un 2,6% en tasa interanual y de un 1,6%, respectivamente. Entre los principales factores que explican esta evolución de las exportaciones españolas se encuentra una ligera mejora de la actividad de los principales socios comerciales de España junto a una ganancia de competitividad internacional. Respecto al sector turístico, los indicadores cerraron el año 2019

batiendo un nuevo récord en la llegada y gasto de turistas extranjeros, así, el conjunto del año 2019 cierra con nuevas cifras récords con la entrada de 83,7 millones de turistas, un 1,1% más que en 2018 y 92.278 millones de euros de gasto de turistas extranjeros, cifra que supone un incremento medio anual del 2,8%.

Desde el punto de vista de las ramas de actividad, en 2019 el mayor dinamismo de la actividad correspondió al sector de la construcción, cuyo valor añadido bruto (VAB) registró una aceleración de 1,7 puntos, hasta el 9,0% de crecimiento interanual, seguido del de la industria, de 1,1 puntos, hasta el 3,8% y del sector servicios, con un avance del 3,4%, igual avance al del año anterior. Por el contrario, se observa una disminución del crecimiento del VAB de la agricultura, que incluye ganadería, silvicultura y pesca, que pasó de crecer un 2,6% en 2018 a registrar una caída del 2,1% en 2019.

Por lo que se refiere a la evolución del mercado de trabajo en 2019, tanto los resultados de la EPA como los de la CNTR y la evolución de las afiliaciones a la Seguridad Social y del Paro Registrado, confirman la prolongación del dinamismo en la creación de empleo del mercado laboral español iniciada en 2014. Según estimaciones de la EPA durante 2019, el número de ocupados de la economía española aumentó en 451.600 personas, con lo que la economía española cerró el ejercicio con una población ocupada de 19.779.300 personas, lo que supuso un ritmo de avance interanual del 2,3%.

En correspondencia con el dinamismo del empleo, la reducción del paro fue muy significativa. El número de desempleados se redujo en 231.300 personas en 2019, lo que sitúa en número de parados en un 6,6% menos que hace un año, totalizando 3.247.800 personas, lo que supone una reducción del ritmo de descenso anual del paro de 4,6%, así, en el año 2019 la tasa de paro se ha situado en el 14,1% de la población activa, 1,2 puntos inferior a 2018. La población activa alcanzó la cifra de 23.027.100 personas, 220.300 activos más que hace un año. En relación con la tasa de temporalidad, medida como el porcentaje de asalariados con contrato temporal, se redujo ocho décimas respecto a la de un año antes, situándose en el 26,1%. La tasa de variación de los asalariados se incrementó dos décimas, hasta el 2,4% interanual (392.500 personas más), mientras que los no asalariados crecieron el 0,3% (9.700 personas más). El peso de los no asalariados sobre el total de ocupados se sitúa en el 15,6%, tres décimas inferior al de un año antes y el segundo menor de la serie histórica que comienza en 2002, prosiguiendo así la tendencia ligeramente descendente iniciada en 2014, derivada principalmente del comercio.

Por ramas de actividad, destaca la aceleración del empleo en servicios (ocho décimas hasta el 2,5% interanual) y, en particular, en comercio, donde creció el 3%; por el contrario, las restantes ramas registraron tasas de variación inferiores: en la industria, que aumenta un 2%, en la construcción, el 4,6%; y en la agricultura, que cierra el año con un 1,9% menos de ocupados.

Según los datos del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE), el paro registrado se situó a finales de diciembre de 2019 en 3.163.605 personas. Con ello, el ejercicio se cierra con 38.692 parados menos que a finales de 2018, lo que, en términos porcentuales, significa que el 13,7% de la población activa está registrada en las oficinas de empleo (0,4 puntos menos que la tasa de paro de la EPA).

El conjunto de los precios recogidos en el Índice de Precios de Consumo (IPC) registró en diciembre de 2019 una tasa interanual del 0,8%, cuatro décimas menos que la registrada en 2018. Esta contención en la variación del índice fue debido, principalmente, a la evolución de los precios de la Vivienda, cuya tasa interanual ha sido del -5,0%, frente a la variación positiva del 2,5% del año anterior. Por su parte, el grupo con mayor influencia positiva en la variación del IPC ha sido el Grupo Transporte, que incrementa su variación casi cuatro puntos, pasando de un incremento del 0,2% en 2018 al 4,0% en 2019, a causa principalmente de la subida de los precios de los carburantes y lubricantes, que frente a la bajada de una décima el año anterior, en 2019 se incrementaron un 7,7%, así como a la subida de los precios del transporte aéreo de pasajeros, que acumularon una subida del 9,2% frente a la bajada del 6,6% registrada en 2018; los demás grupos presentan variaciones positivas a lo largo de 2019, así Hoteles, cafés y restaurantes aumenta su tasa interanual hasta el 2,0%; Alimentos y bebidas no alcohólicas cuya tasa anual aumenta un 1,7%; Otros bienes y servicios sube un 1,4%; y Enseñanza y Vestido y calzado lo hacen en un 0,9%.

La tasa de variación anual de la inflación subyacente (índice general sin alimentos no elaborados ni productos energéticos) se sitúa en el 1,0%, una décima superior al año anterior y dos décimas por encima de la del IPC general en 2019.

El Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) para España en diciembre de 2019 se ha situado en una tasa interanual del 0,8%, terminando el año cuatro décimas por debajo de la registrada el año anterior y con 0,5 puntos por debajo que para el conjunto de la Unión Económica y Monetaria en donde se ha situado en el 1,3%.

Para el conjunto del año 2018, los precios del grupo Transporte presentan la mayor variación positiva dentro

de los grupos nacionales de clasificación, alcanzando un incremento del 4,0% frente al 0,2% registrado en diciembre de 2018. El efecto que sobre la actividad del transporte ha tenido el aumento de costes se ha reflejado en el comportamiento de los precios de este grupo, ya que la tasa interanual en diciembre de 2019 de carburantes y lubricantes se ha incrementado un 7,7% (-0,1% en diciembre de 2018), amortiguado en parte por la contención de precios de los productos energéticos, cuya tasa de variación cayó un 2,1% en 2019.

Dentro del subgrupo de “vehículos”, la clase “automóviles” para el transporte personal registró una tasa de variación interanual en diciembre de 2019 de 1,2%, 0,6 puntos más que en diciembre de 2018.

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

- **Transporte de pasajeros 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 2019 del 0,5% (0,3% en diciembre de 2018).

- **Transporte de pasajeros por carretera**

Respecto de estos servicios colectivos (urbanos e interurbanos), la tasa interanual de diciembre de 2019 se situó en el 1,1%, cinco décimas más que en diciembre de 2018.

- **Transporte aéreo de pasajeros**

Esta clase cerró el año 2019 su tasa interanual con un fuerte repunte del 9,2%, frente al retroceso del 6,6% del año 2018.

- **Transporte de pasajeros por mar y por vías navegables interiores**

Esta clase cerró el año 2019 con una tasa interanual del 2,6%, frente a tasa interanual negativa del 1,8% el año anterior.

- **Transporte combinado de pasajeros**

Esta clase, que usa dos o más modos de transporte, permaneció estable durante 2019 con una tasa interanual del 0,0%, frente a tasa interanual del 0,5% el año anterior.

- **Otros servicios de transporte**

Los precios de los viajes por otros medios distintos de los ya especificados, finalizaron 2019 con una tasa interanual del 0,5%, frente a tasa interanual negativa del 0,3% el año anterior.

### 1.1.2. Los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2019

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 2019, 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, actualizados en 2020. Partiendo del año 2015 y otorgándole a dicho año 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 2015-2019, el PIB pm, a precios corrientes, registra tasas de variación interanuales positivas en todo el período, alcanzado para 2019 un valor de 115,5, mientras que los índices que más han crecido han sido el VAB del sector construcción con un valor de 128,6, seguido de la formación bruta de capital fijo que sube hasta 127,3, del precio de gasóleo que en media de diciembre presenta un índice de 123,3 y de importaciones y exportaciones de bienes y servicios, con registros de 120,3 y 119,7, respectivamente. Por su parte, el consumo privado mantiene la tendencia alcista de años anteriores, aunque modera su crecimiento, registrando un incremento interanual del 1,9%, 1,4 puntos menos que en 2018 y la demanda interna sube un 2,6%, situando su índice en 112,9; por el contrario, el consumo público registra un acelera su avance con un incremento interanual del 4,6%, situando su índice en 112,0. Los valores añadidos brutos (VAB) de los sectores agrario y pesquero, industrial, construcción y servicios registran tasas de variación positivas respecto a 2018, presentando sus números índices valores por encima de 2015, si bien el VAB del sector agrario y pesquero cae un 2,1% respecto al año anterior. Dentro de la sección empleo, cabe destacar el descenso de la población parada que con una bajada del 6,6% respecto a 2018, lleva su índice hasta 64,2 en el período de referencia.

Respecto a los índices de precios se aprecian ligeras subidas en el período referenciado, consolidadas con las

variaciones positivas interanuales del 0,8% y 4,0% respecto a 2018 para el IPC general y precios de transporte, respectivamente, influidos, en parte, por la subida de los precios los combustibles, que sitúan sus números índice en 114,4 y 123,3 para gasolina y gasóleo, respectivamente, mientras el índice de precios de consumo de vivienda bajó un 5,0% en 2019 situando su índice en 99,4, así como el IPRI, que cayó un 0,4% en 2019, dejando su índice en 103.6.

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 2,8% en su conjunto en 2019. Las correspondientes a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana subieron un 2,9%, mientras que las de las Comunidades Autónomas lo hicieron un 8,7%. Por su parte, las inversiones de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje cayeron un 29,8% y las de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestres un 3,5%, mientras que, en las Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, con los datos recibidos provisionales, la inversión descendió un 47,6%.
- La longitud de carreteras de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras multicarril), continúa creciendo, llegando la cifra a 17.228 kilómetros en 2018, que con relación al año 2017 el crecimiento ha sido de 0,4% y su número índice presenta una subida de un 1,2% en el periodo de referencia, año 2015.
- El parque de vehículos automóviles registra un ascenso respecto al año anterior de un 2,1%, por clase de vehículo crece el parque de motocicletas un 4,3%, turismos un 2,0%, tractores industriales un 3,0%, autobuses y microbuses un 0,9%, camiones y furgonetas un 0,7%, mientras que otros vehículos, que incluye remolques, semirremolques y vehículos especiales, también sube un 4,0%. Las matriculaciones de vehículos automóviles han caído un 2,1% en 2019.
- La Red de Carreteras del Estado refleja incrementos anuales de tráfico que, en vehículos-km., se cifra en un 1,1% en el año 2019, habiendo subido un 3,2% los vehículos pesados y un 0,9% los ligeros, sobre la red comparable con el año anterior. Por tipo de carretera hay que destacar que, sobre la red comparable, el tráfico en las autopistas de peaje ha registrado un descenso del 1,9% en 2019, mientras que en autopistas libres y autovías el tráfico ha subido

un 1,9%. Asimismo, el transporte de mercancías en toneladas-km en la red del Estado ha subido un 2,2% en 2019.

- Las inversiones llevadas a cabo por RENFE operadora y ADIF en 2019 aumentaron en conjunto un 2,9%. Las realizadas por ADIF en infraestructura subieron un 49,9% y las realizadas por ADIF Alta Velocidad cayeron un 2,7%; por su parte, las inversiones de RENFE operadora disminuyeron un 8,5%, con lo que el índice de inversiones se ha situado en 89,4 (86,9 en 2018).
- Los viajeros totales transportados por RENFE operadora han aumentado en 2019 un 0,7% y los viajeros-km un 1,3% respecto a 2018.
- Las toneladas transportadas por RENFE en 2019 han bajado un 7,1% y en toneladas-km la caída ha sido de un 2,5%.
- La flota española de transporte, medida en GT's, aumentó en 2019 un 0,7%, aumentando en 2 unidades el número de buques; el Registro Especial de las Islas Canarias aumentó en 2019 un 5,7%, en términos de GT's, aumentando en 4 unidades los buques existentes.
- El tráfico portuario de mercancías en 2019 experimentó una subida del 1,0% en las toneladas transportadas en cabotaje y en navegación exterior las toneladas transportadas subieron un 0,2%.
- Las inversiones en infraestructura marítima cayeron en 2019 un 10,8%, con lo que el índice se coloca en 55,6.
- En 2019 el tráfico total de aeronaves en los aeropuertos españoles se incrementó en un 2,8% y el de pasajeros en un 4,4%. El tráfico doméstico subió un 6,4% y el internacional un 4,5%; el tráfico total regular tuvo una subida del 5,1%, mientras que el no regular cayó un 9,8%.
- Las inversiones en infraestructuras aeroportuarias subieron en 2019 un 2,0%, con lo que el índice alcanza un valor de 217,2.

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

La tabla 1.1.2 recoge el Valor Añadido Bruto a precios de mercado corrientes en millones de euros, tomando como año base el 2015, del sector transporte y sus diferentes modos en el período 2000-2019, actualizados en 2019 por el INE en la elaboración de la Contabilidad Nacional de España.

El conjunto del sector transportes y agencias de viajes, sin incluir actividades postales y de correos, en 2019 obtuvo un VAB estimado, a precios de mercado corrientes de 53.965 millones de euros; lo que representa una subida del 6,2% con relación al del año anterior.

La participación provisional del sector transporte ha sido para el año 2019 del 6,4% en servicios de mercado, dos décimas superior que en 2018 y del 4,8% en el Valor Añadido Bruto nacional, también una décima más de participación que el año anterior.

En 2018, 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, 23.421 millones de euros; transporte marítimo y por vías navegables interiores, 712 millones de euros; transporte aéreo, 3.470 millones de euros; almacenamiento y actividades anexas al transporte, 19.888 millones de euros y finalmente agencias de viajes y operadores turísticos 3.306 millones de euros.

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

Las tablas 1.1.5.A y 1.1.5.B recogen el gasto anual en transporte durante los años 2018 y 2019 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 30.242 euros en el año 2019 frente a 29.871 euros en el año 2018, correspondiendo 3.888 euros a transporte para 2019, lo que supone un 2,6% más que el año anterior.

Analizando la estructura de estos gastos, se observa que la participación en el total del gasto anual de la compra de vehículos para transporte personal ha sido de un 4,0% en 2019, mientras que en 2018 fue del 4,4%, asimismo, la participación en los gastos de utilización de vehículos representó un 7,0% en 2019, frente a 7,1% en 2018; la participación en el pago de servicios de transporte se situó en un 1,5% en 2019, una décima menos que el alcanzado en 2018. Como dato de interés, cabe indicar que cada español gastó en 2019 una media 14,7 euros/mes frente a los de 15,7 euros/mes del año anterior, en servicios de transporte; mientras que en la compra y utilización del vehículo privado gastó 115,5 euros/mes en lugar de los 111,4 euros/mes que gastaba en 2017.

Por lo que respecta a la Balanza de Servicios de Transporte, en 2014 se modifica la metodología de su elaboración, utilizando los resultados de la Encuesta de Comercio Internacional de Servicios (ECIS) del INE, presentando un superávit de 8.419,6 millones de euros en 2019, superior en un 25,3% al obtenido en 2018 (tablas 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 2019 de 2.778,23 millones de euros, un 20,2% menos que el año anterior.

Para el conjunto de los ferrocarriles, la inversión realizada en 2019 fue de 2.406,58 millones de euros, un 2,7% inferior a 2018. Este descenso es consecuencia de las inversiones realizadas en la forma siguiente: RENFE Operadora, baja en total un 8,9%, la inversión en material móvil cayó un 15,0%, las de FF.CC. de vía estrecha, bajan en conjunto un 9,2%, distribuida en una bajada del 6,7% de las de infraestructuras y del 12,8% las de material móvil, hay que tener en cuenta que las inversiones que corresponden a ancho métrico (FEVE) están incluidas en RENFE operadora y ADIF; las inversiones realizadas por las Direcciones Generales de Transportes de las Comunidades Autónomas, caen un 56,9%; las llevadas a cabo por Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda se incrementan un 37,0%; las del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) subieron un 49,9%, mientras que las de Adif Alta Velocidad bajan un 8,5%, si bien hay que tener en cuenta que estas últimas fueron las de mayor cuantía con 1.199,55 millones de euros; y la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte (SEITT) por su parte invirtió en ferrocarriles 85,24 millones de euros, un 39,7% menos que el año anterior.

La inversión realizada en transporte marítimo, se situó en 381,02 millones de euros en 2019, un 10,8% menos que en 2018.

Asimismo, las inversiones de Aena, S.A. y ENAIRE en transporte aéreo aumentaron globalmente un 2,0% en el año 2019, disminuyendo un 0,4% las correspondientes a aeropuertos y aumentando un 16,3% las pertenecientes a navegación aérea. Sobre un total de 623,25 millones de euros, aeropuertos absorbió el 83,7% y navegación aérea un 16,3%.

En la tabla 1.1.8.A 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 2019 el precio medio del petróleo ha experimentado un descenso del 9,5% respecto al año anterior. El precio del barril de Brent ha alcanzado un precio medio de 64,30 dólares por barril, mientras que en el mismo periodo del año anterior el precio fue de 71,04 dólares por barril. En este mismo periodo el euro se ha depreciado un 5,6% con respecto al dólar, pasando de un cambio medio de 1,185 dólares por euro en 2018 a 1,119 dólares por euro en 2019. Esta depreciación del euro, junto a la bajada del precio medio del petróleo, ha provocado que el precio del barril de petróleo en euros se haya disminuido un 4,2% respecto al año anterior, quedando en 57,46 euros por barril.

En España, como se puede observar en la tabla 1.1.8.A, tanto el precio de la gasolina sin plomo I.O. 95 como el del gasóleo de automoción registraron ligeras subidas durante el primer semestre, reduciendo los precios en el segundo semestre del año. Así pues, en 2019, a precios medios nacionales, la gasolina sin plomo termina con un precio medio de 1,30 €/l, con una subida del 0,8% con relación al precio del año anterior, mientras que el gasóleo registra un precio medio de 1,22 €/l, con un aumento del 1,1%.

La tabla 1.1.8.B recoge los precios medios ponderados de la Eurozona que son, para la gasolina sin plomo de 1,45 €/l, y para el gasóleo de 1,33 €/l, superiores a los de España en un 11,9% y 9,5%, respectivamente.

Terminar señalando que el porcentaje de impuestos en España para la gasolina sin plomo I.O. 95 y para el gasóleo de automoción suponen el 53,9% y 48,7%, respectivamente, por debajo de la media ponderada de la Eurozona que son del 61,9% y 55,0%, respectivamente.

En la tabla 1.1.9 se recoge la población activa ocupada en el sector transporte público. La clasificación por ramas de actividad económica se hace de acuerdo con el Censo Nacional de Actividades Económicas de 2009.

En 2019 la población ocupada en el transporte público sigue con la recuperación iniciada en 2014, registrando globalmente el ascenso es del 3,1% respecto al año anterior. Por clases de transporte, el personal ocupado en transporte terrestre y por tubería sube un 4,9%, en transporte marítimo baja un 1,8%, en transporte aéreo sube un 16,8%, en almacenamiento y actividades anexas al transporte sube un 0,9% y en las actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas, etc. cae en un 10,9%, respecto al año anterior.

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.

El consumo de energía final incluye toda la energía eléctrica consumida por el consumidor final (en la industria, transporte, hogares y otros sectores). Esto excluye entregas para la transformación y/o el propio empleo de la energía autoproducida por las empresas, así como pérdidas de red.

Con los datos de 2018, en España el sector transportes absorbe el 39,7% de la energía final consumida, seguido por «hogares y otros» con un 35,7% y por la industria con un 24,7%; 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 44,2%, seguido del transporte con un 31,0% y la industria con un 24,8%. Se observa una diferente estructura en el consumo de energía final, destacando la diferencia de 8,5 puntos porcentuales entre el consumo de los hogares de la UE y de España (explicable en parte por el mejor clima español). En el caso del transporte se observa una diferencia de consumo positiva de 8,7 puntos porcentuales en España.

Por tipo de energía consumida, el porcentaje de la eléctrica en España supera en 2,2 puntos porcentuales al consumo en el conjunto de la UE. La participación del gas natural dentro del conjunto de la UE supera en 5,2 puntos porcentuales al consumo de España. Por último, en cuanto a los derivados del petróleo, sin biofuel, España consume 11,2 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 2015 a 2019 se recoge en la tabla 1.1.11. El total del consumo equivalente en terajulios (1TJ = 10<sup>12</sup> julios), en 2019, fue de 1,91 millones, con un incremento de un 1,6% sobre 2018.

Por sectores, en 2019, en todos los modos de transporte se produjo una subida, con un incremento global del 1,6% respecto al año anterior; en concreto, el consumo en transporte por carretera subió un 1,1%, este au-

mento se debió sobre todo al mayor consumo de gas licuado, que creció un 37,6%, y en menor medida al del gasolina automoción que subió un 5,7%, mientras que el consumo de gasóleo permaneció constante, el ferrocarril subió su consumo en un 0,3%, el sector aéreo lo aumentó un 3,5% y el sector marítimo lo hizo en un 1,8%.

Si se analiza el consumo por tipo de combustible, se observa que tanto el de gasóleo como el de las gasolinas de automoción aumentó un 1,2% y 5,7%, respectivamente. Por su parte, el consumo de queroseno, de uso exclusivo para el transporte aéreo, subió un 3,5% respecto del año anterior. El de fuel-oil (exclusivamente para transporte marítimo) disminuyó un 2,6%, mientras que el consumo de gas licuado aumentó un 37,7%. Finalmente, el consumo de energía eléctrica subió un 1,2% y el de gasolina de aviación un 88,2%.

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 2018 a los 165.624 kilómetros, gestionados por el Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Cabildos.

Durante 2019 se registraron un total de 443.738 millones de viajeros-km. La participación del transporte por carretera fue del 85,20% (comprendiendo el transporte efectuado por motocicletas, turismos y autobuses). La participación del ferrocarril fue del 6,65%; la del transporte aéreo del 7,89%; y la del marítimo tan solo del 0,26%.

En cuanto al tráfico interior de mercancías, en 2019, se transportaron 350.180 millones de toneladas-km. Por modos, la carretera participa con un 83,01%, el marítimo con un 13,96%, el ferrocarril con un 3,01% y el aéreo con solo el 0,02%.

Hay que señalar que, respecto a 2018, el tráfico interior de viajeros (medido en viajeros-km.), en el tráfico por carretera, debido a la situación de pandemia que estamos padeciendo, la Dirección General de Carreteras no ha podido actualizar la totalidad de datos correspondientes a 2019, por lo que para efectuar el reparto modal se

ha aplicado el de 2018, en el tráfico por ferrocarril se incrementa en un 1,4%, el aéreo sube un 7,1%, y el tráfico marítimo aumenta en un 5,5%. En el tráfico de mercancías, medido en toneladas-km., el tráfico por carretera lo tomamos constante, el marítimo sube un 1,0% y el aéreo un 0,1%, mientras que el tráfico por ferrocarril cae un 3,6%.

La Ley 12/1989, de 9 de mayo, de la Función Estadística Pública, establece, en su artículo 8, que el Plan Estadístico Nacional es el principal instrumento ordenador de la actividad estadística de la Administración General del Estado y tendrá una vigencia de cuatro años. Con relación al transporte internacional de viajeros, el Real Decreto 410/2016, de 31 de octubre, se aprueba el Plan Estadístico Nacional 2017-2020, cuya entrada en vigor se produce el 1 de enero de 2017.

Turespaña a través de la Subdirección General de Conocimiento y Estudios Turísticos dejó de tener la responsabilidad en la estadística “Estadística de Movimientos Turísticos de los Españoles (FAMILITUR)”, con fecha 1 de mayo de 2015, siendo competencia del INE mediante la “Encuesta de Turismo de Residentes (ETR/FAMILITUR)”. Los últimos datos de esta estadística quedan reflejados en la tabla 1.1.14.A.

A partir de 2015, la tabla 1.1.14.B muestra los datos del transporte de viajeros según medio de transporte principal y destino de viaje, recogidos en la Encuesta de Turismo de Residentes (ETR/FAMILITUR) realizada por el Instituto Nacional de Estadística, según la cual, el número total de viajes en los distintos modos de transporte en 2019 alcanzó los 193,87 millones de viajes, lo que supone un 1,8% menos que el año anterior. En cuanto al principal tipo de transporte utilizado, la opción mayoritaria varió dependiendo del destino. Así, en los viajes internos el vehículo propio se eligió en el 75,6% de los casos, mientras que el 65,2% de los viajes al extranjero utilizó el transporte aéreo. El 89,6% de los viajes tuvo como destino principal España y el 10,4% restante el extranjero.

**Tabla 1.1.1 Principales números índices económicos y del transporte e infraestructura. (Base 2015 = 100)**

Índices	2015	2016	2017	2018	2019
<b>1. ÍNDICES ECONÓMICOS (Base 2015)</b>					
Producto interior bruto a precios corrientes	100,0	103,4	107,8	111,7	115,5
Consumo privado	100,0	102,9	107,7	111,3	113,4
Consumo público	100,0	101,1	103,0	107,0	112,0
Demanda interna	100,0	102,4	106,4	110,0	112,9
Formación bruta de capital fijo	100,0	103,1	111,8	120,7	127,3
Exportaciones bienes y servicios	100,0	104,1	112,6	116,7	119,7
Importaciones bienes y servicios	100,0	101,0	111,2	118,4	120,3
VAB total	100,0	103,3	107,6	111,4	115,4
VAB agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	100,0	106,8	109,9	112,8	110,4
VAB industrial, excepto construcción	100,0	99,1	102,7	108,9	113,5
VAB construcción	100,0	105,2	110,0	118,1	128,6
VAB servicios	100,0	104,5	109,7	111,9	115,9
Población activa	100,0	99,6	99,2	99,5	100,5
Población ocupada	100,0	102,7	105,4	108,2	110,7
Población parada	100,0	88,6	77,5	68,8	64,2
Población inactiva	100,0	100,9	102,2	103,2	104,3
Precios de consumo (IPC)	100,0	101,6	102,7	104,0	104,8
Precios de consumo de transporte	100,0	104,7	106,7	106,9	111,2
Precios de consumo de vivienda	100,0	100,8	102,1	104,7	99,4
Precios industriales (IPRI)	100,0	96,9	101,1	104,1	103,6
Precio gasolina 95 sin plomo (media de diciembre)	100,0	106,3	108,3	105,5	114,4
Precio gasóleo (media de diciembre)	100,0	110,9	114,4	116,3	123,3
<b>2. ÍNDICES TRANSPORTE CARRETERA</b>					
Inversiones totales realizadas en carreteras	100,0	91,0	86,5	82,5	80,3
Longitud carreteras gran capacidad	100,0	100,5	100,8	101,2	101,2
Parque vehículos automoviles	100,0	102,3	104,9	105,9	108,1
Matriculaciones vehículos automoviles	100,0	112,2	120,2	129,2	126,5
Vehículos-km en la red del Estado	100,0	103,6	106,7	109,9	110,6
Vehículos-km en autopistas de peaje	100,0	105,6	110,1	112,7	110,6
Toneladas-km en la red del Estado	100,0	103,4	112,2	117,5	120,1
<b>3. ÍNDICES RENFE Y ADIF</b>					
Inversiones de ADIF y RENFE Op. (1)	100,0	69,2	88,4	86,9	89,4
Viajeros-km totales	100,0	101,8	104,9	108,4	109,8
Viajeros-km larga distancia (2)	100,0	102,7	105,8	109,2	111,8
Viajeros-km media distancia (3)	100,0	100,0	102,8	107,1	104,4
Viajeros-km cercanías	100,0	101,2	104,6	108,2	108,9
Toneladas-km totales	100,0	95,4	95,6	91,4	89,1
<b>4. ÍNDICES TRANSPORTE MARÍTIMO</b>					
Inversiones en infraestructura marítima	100,0	66,6	71,9	62,4	55,6
Evolución de la flota española (GT)	100,0	108,0	107,8	107,4	112,5
Tráfico portuario cabotaje de mercancías	100,0	106,6	111,2	111,9	113,0
Tráfico portuario exterior de mercancías	100,0	100,4	109,5	113,1	113,3
<b>5. ÍNDICES TRANSPORTE AÉREO</b>					
Inversiones infraestructuras aeronáuticas	100,0	108,1	154,3	213,0	217,2
Evolución flota aérea española	100,0	104,6	97,1	100,7	123,6
Viajeros tráfico interior	100,0	108,8	117,6	129,3	137,6
Viajeros tráfico internacional	100,0	112,0	121,4	126,3	130,8

(1) Ver tabla 1.1.7.

(2) Larga distancia más AVE larga distancia.

(3) Media distancia más AVE lanzaderas.

Fuente: Síntesis de Indicadores Económicos (M<sup>e</sup> de Asuntos Económicos y Transformación Digital), INE y Secretaría General Técnica (M<sup>e</sup> de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

**Tabla 1.1.2 Valor añadido bruto a precios básicos. Precios corrientes (millones de euros. Base 2015) \***

Concepto	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018 (P)	2019 (A)
Transporte terrestre y transporte por tubería	15.318	19.017	22.827	24.157	23.515	23.585	23.421	
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	744	773	863	661	740	741	712	
Transporte aéreo	2.336	2.265	2.204	2.336	2.480	2.773	3.470	
Almacenamiento y actividades anexas a los transportes	7.799	11.259	15.336	17.698	17.755	19.029	19.888	
Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos,...	1.904	2.808	2.668	2.929	3.182	3.139	3.306	
<b>Total transportes y agencias de viajes (1)</b>	<b>28.101</b>	<b>36.122</b>	<b>43.898</b>	<b>47.781</b>	<b>47.672</b>	<b>49.267</b>	<b>50.797</b>	<b>53.965</b>
Servicios	383.525	554.778	710.963	732.538	756.351	787.710	814.220	841.556
Participación de los transportes y agencias de viaje en el sector servicios	7,3%	6,9%	6,2%	6,5%	6,3%	6,3%	6,2%	6,4%
VAB a precios básicos	588.988	832.410	985.479	978.469	1.010.688	1.053.180	1.089.802	1.129.010
Participación del Sector Transportes en el VAB	4,8%	4,3%	4,5%	4,9%	4,7%	4,7%	4,7%	4,8%
PIB a precios de mercado	647.851	927.357	1.072.709	1.077.590	1.113.840	1.161.867	1.204.241	1.244.772

(P) Provisional.

(A) Avance.

\* Datos de Contabilidad Nacional Anual de España. Revisión estadística 2019.

(1) No incluye actividades postales y de correos.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

**Tabla 1.1.3A Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2017**  
 Precios corrientes (millones de euros. Base 2015)

Concepto	Terrestre y tubería (1)	Marítimo y vías navegables interiores	Aéreo	Almacenamiento y actividades anexas al transporte	Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas	Total Transportes y Agencias de Viaje (2)	Total Nacional
Remuneración asalariados	12.115	306	1.950	8.242	1.502	24.115	523.665
Excedente bruto de explotación	11.414	470	832	10.376	1.636	24.728	518.424
Impuestos netos ligados a producción	56	-35	-9	411	1	424	11.091
VAB a precios básicos	23.585	741	2.773	19.029	3.139	49.267	1.053.180
Consumos intermedios	28.060	1.393	8.514	27.049	13.612	78.628	1.008.189
Valor de la producción	51.645	2.134	11.287	46.078	16.751	127.895	2.061.369

(1) Incluye transporte por ferrocarril.

(2) No incluye actividades postales y de correos.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

**Tabla 1.1.3B Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2018(P)**  
 Precios corrientes (millones de euros. Base 2015)

Concepto	Terrestre y tubería (1)	Marítimo y vías navegables interiores	Aéreo	Almacenamiento y actividades anexas al transporte	Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas	Total Transportes y Agencias de Viaje (2)	Total Nacional
Remuneración asalariados	12.675	339	1.890	8.591	1.625	25.120	544.873
Excedente bruto de explotación	10.675	408	1.589	10.871	1.676	25.219	533.187
Impuestos netos ligados a producción	71	-35	-9	426	5	458	11.742
VAB a precios básicos	23.421	712	3.470	19.888	3.306	50.797	1.089.802
Consumos intermedios	30.264	1.551	8.753	27.664	14.233	82.465	1.067.515
Valor de la producción	53.685	2.263	12.223	47.552	17.539	133.262	2.157.317

(P) Provisional.

(1) Incluye transporte por ferrocarril.

(2) No incluye actividades postales y de correos.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

**Tabla 1.1.4 Cuentas de producción y explotación en el transporte y las agencias de viaje año 2015 a 2019.**  
Precios corrientes (millones de euros. Base 2015)\*

Concepto	2015		2016		2017		2018 (P)		2019 (A)	
	Total Transportes y agencias de viaje (1)	Total Nacional	Total Transportes y agencias de viaje (1)	Total Nacional	Total Transportes y agencias de viaje (1)	Total Nacional	Total Transportes y agencias de viaje (1)	Total Nacional	Total Transportes y agencias de viaje (1)	Total Nacional
Remuneración asalariados	21.951	492.892	22.583	503.724	24.115	523.665	25.120	544.873	26.976	571.008
Excedente bruto de explotación/Renta mix	25.398	472.607	24.623	495.819	24.728	518.424	25.219	533.187	26.519	546.449
Impuestos netos ligados a producción	432	12.970	466	11.145	424	11.091	458	11.742	470	11.553
VAB a precios básicos	47.781	978.469	47.672	1.010.688	49.267	1.053.180	50.797	1.089.802	53.965	1.129.010
Consumos intermedios	73.441	945.379	75.324	943.479	78.628	1.008.189	82.465	1.067.515	85.349	1.099.507
Valor de la producción	121.222	1.923.848	122.996	1.954.167	127.895	2.061.369	133.262	2.157.317	139.314	2.228.517

(\*) Datos de Contabilidad Nacional Nacional Anual de España.

(P) Provisiónal

(A) Avance.

(1) No incluye actividades postales y de correos.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

**Tabla 1.1.5.A. Gasto anual en transporte. Año 2018**

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	22.135,46	3,98%	1.188,31	708,66	478,13
Gastos de utilización de vehículos	39.755,52	7,14%	2.134,22	1.272,75	858,72
Pago de servicios de transporte	8.711,83	1,57%	467,68	278,90	188,18
<b>Gasto total en transporte</b>	<b>70.602,80</b>	<b>12,69%</b>	<b>3.790,21</b>	<b>2.260,31</b>	<b>1.525,03</b>
<b>GASTO TOTAL</b>	<b>566.432,59</b>	<b>100</b>	<b>29.871,28</b>	<b>17.813,90</b>	<b>12.018,94</b>

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

**Tabla 1.1.5.B. Gasto anual en transporte. Año 2019**

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	24.785,30	4,37%	1.322,44	787,36	531,35
Gastos de utilización de vehículos	39.845,65	7,03%	2.125,99	1.265,79	854,22
Pago de servicios de transporte	8.239,08	1,45%	439,60	261,73	176,63
<b>Gasto total en transporte</b>	<b>72.870,03</b>	<b>12,86%</b>	<b>3.888,03</b>	<b>2.314,88</b>	<b>1.562,20</b>
<b>GASTO TOTAL</b>	<b>566.814,58</b>	<b>100</b>	<b>30.242,76</b>	<b>18.006,12</b>	<b>12.151,50</b>

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

**Tabla 1.1.6 Balanza de servicios de transporte (millones de euros) (1)**

Concepto	2016			2017			2018			2019		
	Exportaciones	Importaciones	Saldo	Exportaciones	Importaciones	Saldo	Exportaciones	Importaciones	Saldo	Exportaciones	Importaciones	Saldo
<b>Transporte</b>												
Pasajeros	3.014,2	1.646,1	1.368,1	3.350,7	1.510,1	1.840,6	3.692,8	1.022,9	2.669,9	4.469,3	744,6	3.724,7
Mercancías	7.777,1	6.632,2	1.144,9	8.135,4	7.081,6	1.053,8	8.559,4	7.591,3	968,1	8.909,9	7.735,8	1.174,1
Otros servicios de transporte	5.257,8	2.274,7	2.983,1	5.771,8	2.539,3	3.232,5	5.673,7	2.589,5	3.084,2	6.389,4	2.868,6	3.520,8
<b>Total Transporte</b>	<b>16.049,1</b>	<b>10.553,0</b>	<b>5.496,1</b>	<b>17.257,9</b>	<b>11.131,0</b>	<b>6.126,9</b>	<b>17.925,9</b>	<b>11.203,7</b>	<b>6.722,2</b>	<b>19.768,6</b>	<b>11.349,0</b>	<b>8.419,6</b>
<b>Total General</b>	<b>61.844,7</b>	<b>42.352,1</b>	<b>19.492,6</b>	<b>64.508,6</b>	<b>44.152,2</b>	<b>20.356,4</b>	<b>66.757,1</b>	<b>47.227,9</b>	<b>19.529,2</b>	<b>73.275,2</b>	<b>52.674,0</b>	<b>20.601,2</b>

(1) Encuesta de Comercio Internacional de Servicios.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019(P)	19/18
<b>Transporte por carretera</b>	4.218,18	3.839,39	3.648,31	3.482,07	2.778,23	-20,2%
Infraestructura (1)	4.218,18	3.839,39	3.648,31	3.482,07	2.778,23	-20,2%
<b>Transporte ferroviario</b>	2.855,75	1.948,84	2.622,85	2.473,68	2.406,58	-2,7%
<b>RENFE Operadora (2)</b>	196,16	240,62	321,02	319,81	291,44	-8,9%
Material Movil	150,09	193,84	254,40	254,84	216,55	-15,0%
"Otras Inversiones"	46,07	46,78	66,62	64,97	74,89	15,3%
<b>FF.CC. de vía estrecha</b>	90,38	122,57	202,83	203,02	184,44	-9,2%
Infraestructura	38,41	66,03	118,68	121,43	113,26	-6,7%
Material movil	51,97	56,54	84,15	81,59	71,18	-12,8%
<b>D.G. Transportes CC.AA.</b>	367,66	130,47	139,03	94,99	40,99	-56,9%
<b>Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (3)</b>	23,34	5,44	7,62	6,91	9,47	37,0%
<b>Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) (4)</b>	355,45	269,70	395,94	397,17	595,46	49,9%
<b>ADIF Alta Velocidad (4)</b>	1.781,26	1.104,98	1.346,14	1.310,38	1.199,55	-8,5%
<b>Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transportes (SEITT)</b>	41,50	75,06	210,27	141,39	85,24	-39,7%
<b>Transporte marítimo</b>	684,82	455,87	492,71	427,32	381,02	-10,8%
Infraestructura (5)	676,22	446,84	479,02	418,60	373,14	-10,9%
Otras inversiones (6)	8,60	9,04	13,69	8,72	7,88	-9,6%
<b>Transporte aéreo (7)</b>	286,90	310,14	442,80	611,13	623,25	2,0%
Aeropuertos	227,22	244,26	371,24	523,69	521,54	-0,4%
Navegación aérea	59,68	65,88	71,56	87,44	101,71	16,3%

(P) 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) Desde 2013 incluye ancho métrico (FEVE)

(3) Desde 2016 a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, antes la Dirección General de Ferrocarriles.

(4) 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". Desde 2013 incluye ancho métrico (FEVE). Dato abril 2016.

(5) Comprende las inversiones de Autoridades Portuarias y Puertos Menores de Comunidades Autónomas.

(6) Comprende las inversiones de la Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.

(7) Inversiones de AENA y ENAIRE

Fuente: Además de las reseñadas en las notas anteriores:

RENFE Operadora, ADIF, Gobierno Vasco, Generalidad de Cataluña, Generalidad de Valencia, C.A. Illes Balears y Cías. Privadas vía estrecha

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

Tipo de combustible	Año 2016				2017				2018				2019			
	1º trim.	2º trim.	3º trim.	4º trim.	1º trim.	2º trim.	3º trim.	4º trim.	1º trim.	2º trim.	3º trim.	4º trim.	1º trim.	2º trim.	3º trim.	4º trim.
Gasolina (€/l)	1,10	1,17	1,15	1,19	1,24	1,21	1,19	1,23	1,24	1,30	1,33	1,28	1,24	1,33	1,32	1,30
Gasóleo (€/l)	0,94	1,02	1,03	1,07	1,12	1,09	1,07	1,13	1,15	1,21	1,23	1,23	1,20	1,24	1,21	1,22

(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 para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

**Tabla 1.1.8.B. Precios e impuestos gasolina 95 y gasóleo de automoción U.E. (1)**

PVP Gasolina 95 (€/l)							
	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	19/18(%)	Impuestos 2019 (%)
España	1,228	1,152	1,218	1,289	1,299	0,8%	53,9%
Eurozona	1,403	1,320	1,397	1,469	1,454	-1,0%	61,9%
U.E.	1,395	1,291	1,354	1,426	1,413	-0,9%	61,1%

PVP Gasóleo de Automoción (€/l)							
	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	19/18(%)	Impuestos 2019 (%)
España	1,114	1,015	1,101	1,203	1,216	1,1%	48,7%
Eurozona	1,191	1,105	1,208	1,336	1,332	-0,3%	55,0%
U.E.	1,229	1,124	1,215	1,335	1,330	-0,4%	54,6%

(1) Precios medios ponderados.

Fuente: Secretaría de Estado de Energía. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

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

Subsectores	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Transporte terrestre y por tubería	529,4	566,8	561,2	589,4	618,4	4,9%
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	17,0	22,4	19,9	22,1	21,7	-1,8%
Transporte aéreo	41,1	38,0	42,0	45,7	53,4	16,8%
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	175,3	193,5	204,1	218,4	220,4	0,9%
Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas, etc.	74,7	65,1	65,5	78,7	70,1	-10,9%
<b>Total</b>	<b>837,5</b>	<b>885,8</b>	<b>892,7</b>	<b>954,3</b>	<b>984,0</b>	<b>3,1%</b>

(1) Media de los cuatro trimestres del año. Clasificación Nacional de Actividades Económicas año 2009.

Fuente: Encuesta de Población Activa. Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

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

Concepto	UE 28							
	2015		2016		2017		2018	
SECTORES ECONÓMICOS	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%
Industria	256.135	24,9%	257.106	24,5%	260.840	24,6%	263.590	24,8%
Transportes	313.634	30,5%	321.020	30,6%	326.918	30,8%	328.591	31,0%
Hogares y otros	459.365	44,6%	470.817	44,9%	473.492	44,6%	469.445	44,2%
<b>CONSUMO FINAL</b>	<b>1.029.133</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.048.943</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.061.250</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.061.626</b>	<b>100,0%</b>
TIPOS DE ENERGÍA	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%
Derivados del petróleo (sin biofuel)	386.660	37,6%	391.722	37,3%	394.988	37,2%	393.134	37,0%
Gas natural	229.302	22,3%	237.552	22,6%	238.553	22,5%	240.005	22,6%
Electricidad	236.999	23,0%	239.773	22,9%	241.509	22,8%	241.748	22,8%
Otros	176.172	17,1%	179.897	17,2%	186.201	17,5%	186.740	17,6%
<b>CONSUMO FINAL DISPONIBLE</b>	<b>1.029.133</b>	<b>62,4%</b>	<b>1.048.943</b>	<b>62,7%</b>	<b>1.061.250</b>	<b>62,8%</b>	<b>1.061.626</b>	<b>63,0%</b>

Concepto	España							
	2015		2016		2017		2018	
SECTORES ECONÓMICOS	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%
Industria	18.209	23,9%	18.154	23,3%	19.552	24,4%	20.219	24,7%
Transportes	29.405	38,6%	30.589	39,2%	31.701	39,6%	32.531	39,7%
Hogares y otros	28.575	37,5%	29.323	37,6%	28.717	35,9%	29.270	35,7%
<b>CONSUMO FINAL</b>	<b>76.189</b>	<b>100,0%</b>	<b>78.065</b>	<b>100,0%</b>	<b>79.970</b>	<b>100,0%</b>	<b>82.020</b>	<b>100,0%</b>
TIPOS DE ENERGÍA	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%
Derivados del petróleo (sin biofuel)	36.718	48,2%	37.952	48,6%	38.806	48,5%	39.542	48,2%
Gas natural	13.140	17,2%	13.446	17,2%	13.486	16,9%	14.271	17,4%
Electricidad	19.952	26,2%	19.993	25,6%	20.559	25,7%	20.504	25,0%
Otros	6.379	8,4%	6.675	8,6%	7.119	8,9%	7.702	9,4%
<b>CONSUMO FINAL DISPONIBLE</b>	<b>76.189</b>	<b>51,8%</b>	<b>78.065</b>	<b>51,4%</b>	<b>79.970</b>	<b>51,5%</b>	<b>82.020</b>	<b>51,8%</b>

Tep: Tonelada equivalente de petróleo (41.868 Kilojulios PCI/Kg).

Fuente: Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat>). Datos a 06/06/2020.

Tabla 1.1.11 Energía consumida por los distintos modos de transporte

Clase de energía	Años	Modos de transporte					Incremento respecto al año anterior
		Carretera (1)	Ferrocarril	Aéreo (2)	Marítimo	Total	
Gasolina auto (Miles t)	2015	4.647,1				4.647,1	0,7%
	2016	4.755,1				4.755,1	2,3%
	2017	4.854,3				4.854,3	2,1%
	2018	5.088,1				5.088,1	4,8%
	2019	5.376,0				5.376,0	5,7%
Gasóleo (Miles t)	2015	21.781,2	75,3		2.210,7	24.067,2	5,7%
	2016	22.519,4	71,1		2.024,7	24.615,2	2,3%
	2017	23.086,6	74,7		1.863,6	25.024,5	1,7%
	2018	23.557,1	77,1		1.841,3	25.475,4	1,8%
	2019	23.557,1	75,0		2.150,2	25.782,3	1,2%
Fuel-oil (Miles t)	2015				6.138,0	6.138,0	-10,3%
	2016				6.398,7	6.398,7	4,2%
	2017				6.116,9	6.116,9	-4,4%
	2018				6.477,5	6.477,5	5,9%
	2019				6.308,3	6.308,3	-2,6%
Gasolina aviación (Miles t)	2015			3,8		3,8	20,5%
	2016			3,6		3,6	-5,3%
	2017			4,1		4,1	14,2%
	2018			4,3		4,3	4,1%
	2019			8,0		8,0	88,2%
Queroseno (Miles t)	2015			5.500,9		5.486,2	4,2%
	2016			5.893,5		5.893,5	7,4%
	2017			6.411,8		6.411,8	8,8%
	2018			6.687,4		6.687,4	4,3%
	2019			6.920,4		6.920,4	3,5%
Gas licuado (Miles t)	2015	43,0				43,2	22,3%
	2016	47,3				47,3	9,5%
	2017	51,1				51,1	8,0%
	2018	62,5				62,5	22,3%
	2019	86,0				86,0	37,7%
Electricidad (Gwh)	2015		2.705,0			2.705,0	-0,6%
	2016		2.622,8			2.622,8	-3,0%
	2017		2.679,6			2.679,6	2,2%
	2018		2.737,5			2.737,5	2,2%
	2019		2.771,5			2.771,5	1,2%
<b>Total equivalente en TJ (3)</b>	<b>2015</b>	<b>1.134.179,8</b>	<b>12.953,2</b>	<b>239.451,4</b>	<b>346.053,3</b>	<b>1.732.007,4</b>	<b>2,2%</b>
	<b>2016</b>	<b>1.170.596,3</b>	<b>12.480,0</b>	<b>256.520,1</b>	<b>348.799,7</b>	<b>1.788.396,1</b>	<b>3,3%</b>
	<b>2017</b>	<b>1.199.300,7</b>	<b>12.835,0</b>	<b>279.090,3</b>	<b>330.368,6</b>	<b>1.821.579,1</b>	<b>1,9%</b>
	<b>2018</b>	<b>1.230.086,7</b>	<b>13.145,5</b>	<b>291.084,4</b>	<b>344.202,6</b>	<b>1.878.519,1</b>	<b>3,1%</b>
	<b>2019</b>	<b>1.243.691,2</b>	<b>13.180,8</b>	<b>301.381,0</b>	<b>350.455,6</b>	<b>1.908.708,6</b>	<b>1,6%</b>

(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 Asuntos Económicos y Transformación Digital, CORES, ADIF, Generalitat de Cataluña, Generalitat de Valencia, Ferrocarriles del Gobierno Vasco y Compañías privadas de vía estrecha.

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

Modos de transporte	2015	2016	2017	2018	2019 (P)	Reparto modal
Carretera (1)	366.092,25	383.044,00	368.717,00	378.048,00	378.048,00	85,20%
Ferrocarril (2)	26.746,50	27.258,20	27.996,50	29.105,30	29.508,70	6,65%
Aéreo (3)	25.391,92	28.124,55	29.925,65	32.702,98	35.018,92	7,89%
Marítimo (4)	965,26	1.009,20	1.061,12	1.101,56	1.161,92	0,26%
<b>Total</b>	<b>419.195,93</b>	<b>439.435,95</b>	<b>427.700,27</b>	<b>440.957,84</b>	<b>443.737,54</b>	<b>100,00%</b>

(P) Provisional.

(1) La información de carreteras está referida a los 165.624 km gestionados por el Estado, CCAA. y Diputaciones a 31-12-2018.

Para efectuar el reparto modal al no disponer del dato actualizado de 2019 se ha aplicado el de 2018 para carreteras.

(2) Comprende RENFE operadora y Ferrocarriles de Vía Estrecha.

(3) Datos del OTLE a partir de los datos de actividad aeroportuaria de la red de aeropuertos de AENA S.A. y de información de SENASA.

No se han considerado datos de aeropuertos privados o de CCAA.

(4) Pasajeros entrados en cabotaje. No se incluye el pasaje correspondiente a bahía y tránsito. Desde el año 2014 el dato correspondiente al tráfico marítimo, se ha cogido del OTLE.

Fuente: D.G. de Aviación Civil, O.P. Puertos del Estado, D.G. de Carreteras, D.G. de Infraestructuras Ferroviarias (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), OTLE, RENFE operadora, FEVE, Iberia, Air Europa, Spanair, Air Nostrum, Iberia Express y Comunidades Autónomas.

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

Modos de transporte	2015	2016	2017	2018	2019 (P)	Reparto modal
Carretera (2)	254.875,06	258.430,00	280.498,00	290.678,00	290.678,00	83,01%
Ferrocarril (3)	10.811,61	10.643,84	10.507,41	10.938,60	10.547,20	3,01%
Marítimo (4)	43.265,00	46.127,18	48.100,00	48.417,97	48.886,84	13,96%
Aéreo (5)	63,84	64,21	67,81	67,71	67,74	0,02%
<b>Total</b>	<b>309.015,50</b>	<b>315.265,23</b>	<b>339.173,23</b>	<b>350.102,29</b>	<b>350.179,78</b>	<b>100,00%</b>

(P) Provisional.

(1) Corresponde al tráfico interior de mercancías, tanto nacional como internacional.

(2) La información de carreteras está referida a los 165.624 km gestionados por el Estado, CCAA y Diputaciones a 31-12-2018.

Para efectuar el reparto modal al no disponer del dato actualizado de 2019 se ha aplicado el de 2018 para carreteras.

(3) Comprende RENFE operadora y Ferrocarriles de Vía Estrecha. Incluye datos de las compañías privadas en régimen de liberalización que, desde 2006/2007, disponen de licencia de operador ferroviario en España y de las compañías en régimen de concesión.

(4) Incluye los tráficos con las provincias insulares.

(5) Datos del OTLE a partir de los datos de actividad aeroportuaria de la red de aeropuertos de AENA S.A. y de información de SENASA.

No se han considerado datos de aeropuertos privados o de CCAA.

Fuente: Dirección General de Carreteras, Organismo Público Puertos del Estado (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), OTLE, IBERIA, FEVE, Comunidades Autónomas y RENFE operadora.

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

Modos de transporte	Entradas (1)					15/14
	2011	2012	2013	2014	2015 (2)	
Carretera	46.908	44.745	44.672	45.548	44.718	-1,8%
Ferrocarril	164	153	143	337	381	13,0%
Marítimo	2.459	2.241	5.173	5.031	5.582	10,9%
Aéreo	49.656	50.989	53.242	56.229	59.109	5,1%
<b>Total</b>	<b>99.187</b>	<b>98.128</b>	<b>103.230</b>	<b>107.145</b>	<b>109.764</b>	<b>2,4%</b>

(\*) En virtud del Real Decreto 265/2015, Túrepaña deja de tener la responsabilidad en la estadística "Estadística de Movimientos Turísticos de los Españoles (FAMILITUR)", con fecha 1 de mayo de 2015, siendo competencia del INE mediante la "Encuesta de Turismo de Residentes (ETR/FAMILITUR)".

(1) Turistas extranjeros + excursionistas extranjeros.

(2) Dato anual construido mediante un enlace estadístico entre la información de TE y del INE.

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

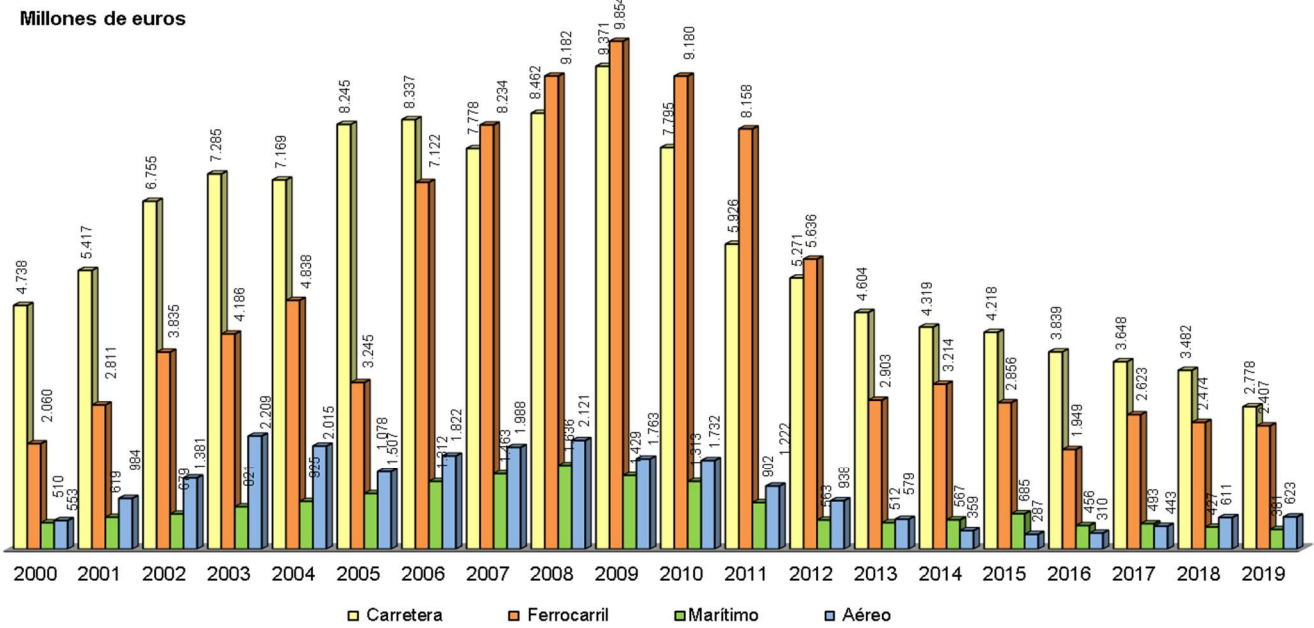
Tabla 1.1.14.B. Transporte de viajeros según medio de transporte principal y destino de viaje (miles de viajes) (\*)

	2015	2016	2017	2018	2019	%	19/18
<b>TOTAL VIAJES</b>	<b>175.470,7</b>	<b>181.950,9</b>	<b>193.689,1</b>	<b>197.482,8</b>	<b>193.874,7</b>	<b>100,0</b>	<b>-1,8%</b>
Transporte aéreo	16.590,1	18.300,5	18.358,4	21.838,9	22.456,5	11,6	2,8%
Vehículo propio	136.883,4	141.310,6	151.689,5	151.390,6	146.570,8	75,6	-3,2%
Autobús	9.139,3	9.318,0	9.416,4	9.696,3	10.086,0	5,2	4,0%
Transporte ferroviario	9.189,5	9.608,1	10.148,3	9.821,0	10.026,8	5,2	2,1%
Transporte marítimo	1.834,2	1.812,0	2.108,9	2.342,6	2.195,4	1,1	-6,3%
Otro tipo de transportes	1.834,4	1.601,6	1.967,6	2.393,3	2.539,1	1,3	6,1%
<b>ESPAÑA</b>	<b>160.331,1</b>	<b>166.218,8</b>	<b>176.399,8</b>	<b>178.080,5</b>	<b>173.755,0</b>	<b>100,0</b>	<b>-2,4%</b>
Transporte aéreo	7.254,7	8.079,8	7.984,9	9.324,3	9.328,8	5,4	0,0%
Vehículo propio	132.647,1	137.008,9	146.133,1	146.163,9	141.127,6	81,2	-3,4%
Autobús	8.436,4	8.856,3	9.012,7	9.174,4	9.533,9	5,5	3,9%
Transporte ferroviario	8.986,5	9.478,8	9.970,7	9.630,3	9.888,0	5,7	2,7%
Transporte marítimo	1.309,0	1.351,6	1.457,7	1.530,4	1.546,9	0,9	1,1%
Otro tipo de transportes	1.697,3	1.443,4	1.840,6	2.257,2	2.329,8	1,3	3,2%
<b>EXTRANJERO</b>	<b>15.139,6</b>	<b>15.732,1</b>	<b>17.289,5</b>	<b>19.402,3</b>	<b>20.119,7</b>	<b>100,0</b>	<b>3,7%</b>
Transporte aéreo	9.335,4	10.220,7	10.373,6	12.515,6	13.127,7	65,2	4,9%
Vehículo propio	4.263,3	4.301,7	5.556,4	5.223,7	4.476,5	22,2	-14,3%
Resto	1.540,9	1.209,7	1.359,5	1.663,0	2.515,5	12,5	51,3%

(\*) Encuesta de Turismo de Residentes (ETR/FAMILITUR).

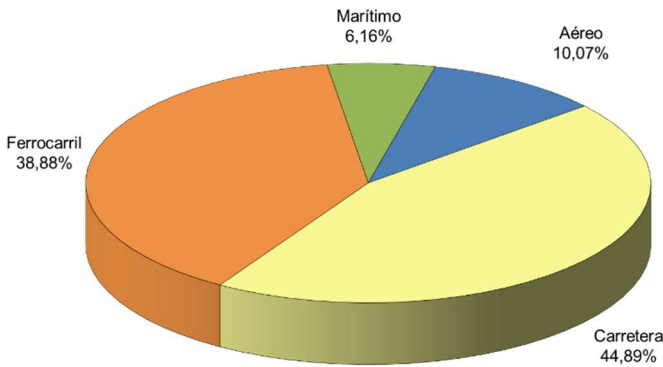
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

**Gráfico 1.1.1 Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructura**



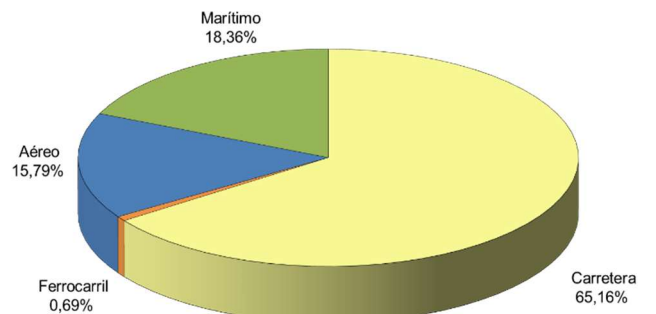
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales, Cabildos Insulares y Comunidades Autónomas.

**Gráfico 1.1.2 Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras. Año 2019**



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

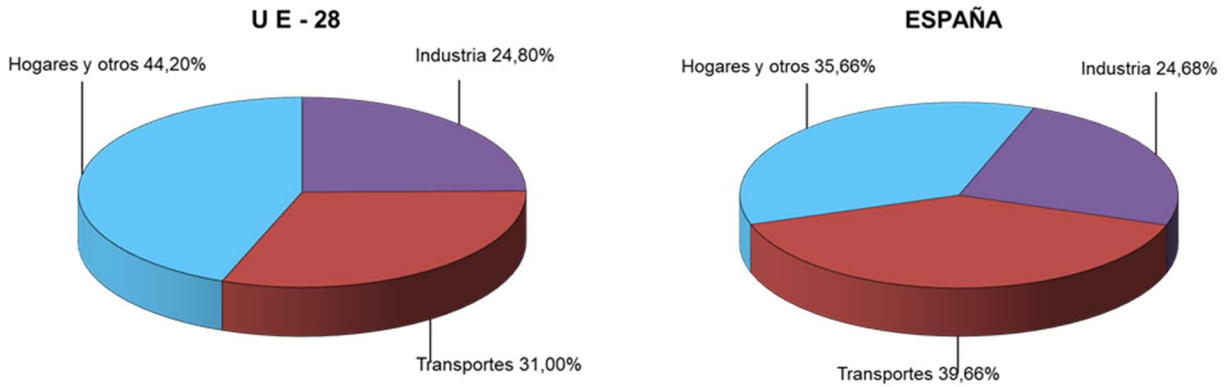
**Gráfico 1.1.3 Energía consumida según modo de transporte. Año 2019**



Fuente: Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, CORES, ADIF, RENFE Operadora, FEVE, Compañías privadas de Ferrocarril y Comunidades Autónomas.

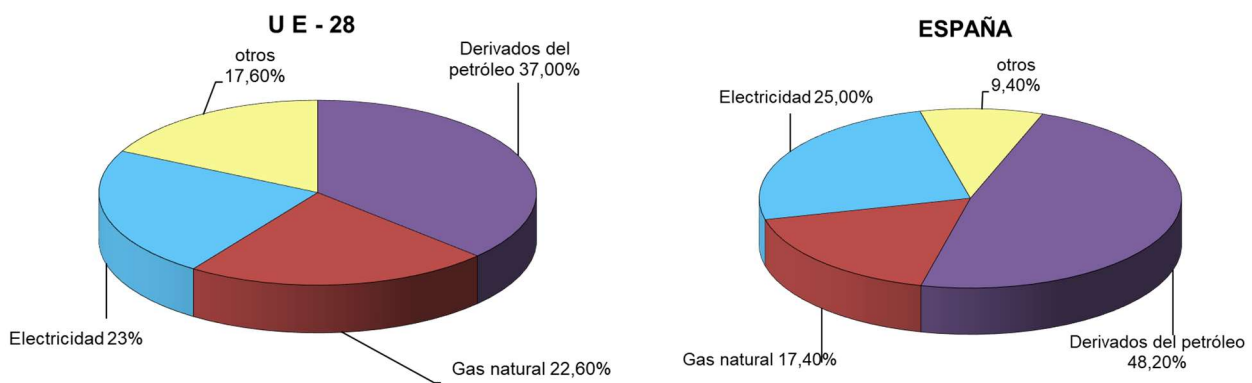


**Gráfico 1.1.4.A Consumo final de energía eléctrica por sectores económicos. Año 2018. (España y U.E.)**



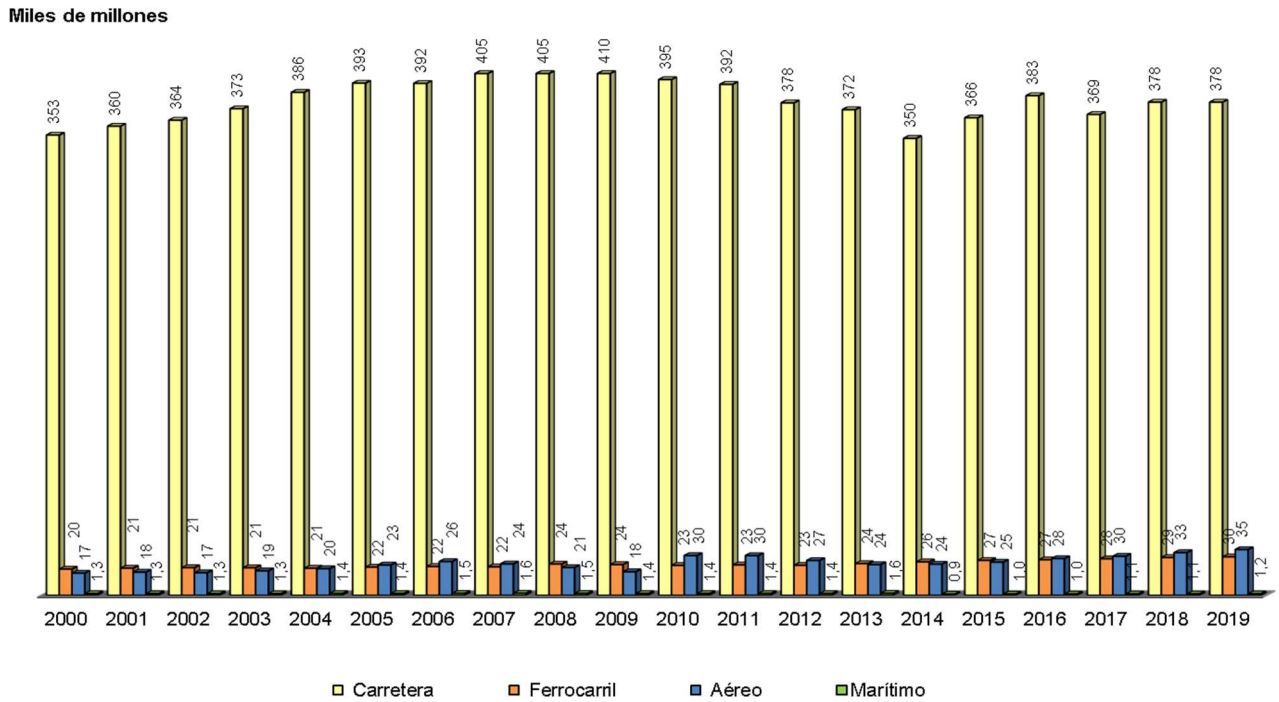
Fuente: Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat>). Datos a 06/06/2020.

**Gráfico 1.1.4.B. Consumo final por tipos de energía. Año 2018. (España y U.E.)**



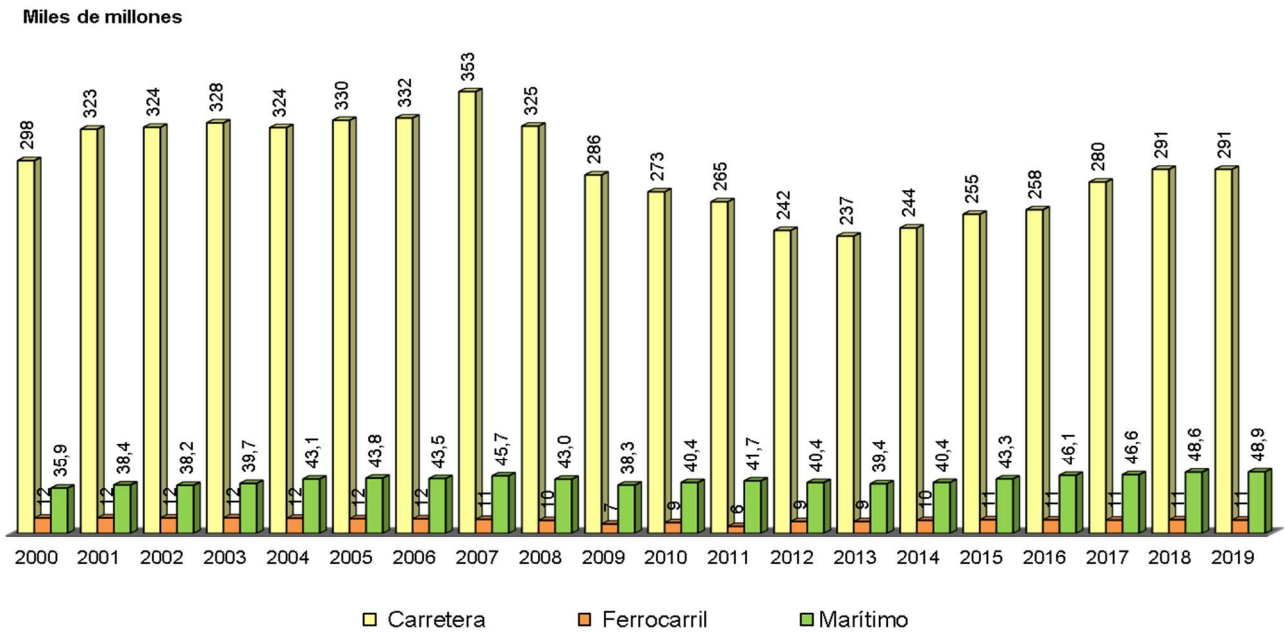
Fuente: Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat>). Datos a 06/06/2020.

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



Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, RENFE Operadora, FEVE, IBERIA y 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 2019 alcanzaba la cifra de 165.445,08 kilómetros. Esta red comprende autopistas de peaje, autopistas libres, autovías, carreteras multicarril (denominadas carreteras de doble calzada, antes de la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras) y carreteras convencionales. No se incluyen las carreteras y calles en medio urbano, ni las carreteras o caminos agrícolas o forestales, que según estimaciones de la Dirección General de Carreteras puede ser el 10% del tráfico total.

La inversión llevada a cabo por la Dirección General de Carreteras Ministerio de Transportes del, Movilidad y Agenda Urbana en 2019 tuvo un incremento del 2,9% en relación con el año precedente, ascendiendo a 1.716,94 millones de euros. La inversión realizada por las Comunidades Autónomas asciende a 1.264,36 millones de euros, lo que supone un aumento del 8,7% respecto a 2018. En el total de inversiones realizadas en carreteras durante el año 2019 alcanzó la cifra de 3.386,24 millones de euros, lo que supone un descenso del 2,8%.

El número de vehículos automóviles matriculados durante 2019 ha sido de 1.793.145, que representa una caída global del 2,1%.

En el ámbito normativo interno, cabe destacar la siguiente normativa: 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, modificada por la Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio; la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE del 31), (modificada por la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, por el Real Decreto-Ley 6/1998, de 5 de junio, por la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, por la Ley 9/2013, de 4 de julio, por el Real Decreto-Ley 3/2018, de 20 de abril y por el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre); Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido; Ley 32/2006, de 18 de octubre, reguladora de la subcontratación en el sector de la construcción, desarrollada por el Real Decreto 1109/2007, de 24 de agosto; Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental; Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014; la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales,

Administrativas y de Orden Social (artículos 27, 162 y 163); la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías; la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que deroga la anterior Ley 25/1988, de 29 de julio; el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público; el Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre (modificado por el Real Decreto 1911/1997, de 19 de diciembre, por el Real Decreto 597/1999, de 16 de abril y por el Real Decreto 114/2001, de 9 de febrero); el Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 8-10), (modificado por el Real Decreto 858/1994, de 29 de abril, por el Real Decreto 1136/97, de 11 de julio, por el Real Decreto 927/1998 de 14 de mayo, por el Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el Real Decreto 366/2002 de 19 de abril, por el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, por el Real Decreto 1387/2011, de 14 de octubre, por la Ley 9/2013, de 4 de julio, por el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre y por Real Decreto 70/2019 de 15 de febrero); el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, modificado por el Real Decreto 902/2007 de 6 de julio y por el Real Decreto 1635/2011 de 14 de noviembre; el Real Decreto 1202/2005, de 10 de octubre, sobre el transporte de mercancías perecederas y los vehículos especiales utilizados en estos transportes; el Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado; el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera, modificado por el Real Decreto 1163/2009 de 10 de julio; el Real Decreto 1032/2007 de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera; el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad; Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado; el Real

Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad; el Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte; el Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera; el Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español; el Real Decreto 1082/2014, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados; y el Real Decreto-Ley 18/2018, de 8 de noviembre, sobre medidas urgentes en materia de carreteras.

Entre la normativa de la Unión Europea aplicable al transporte por carretera, destacar la siguiente normativa: el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera; el Reglamento (CEE) nº 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses; el Reglamento (CE) 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, modificado por el Reglamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016; el Reglamento (UE) 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) 2006/2004; la Directiva 95/50/CE del Consejo, de 6 de octubre de 1995, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera; 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; la Directiva 96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996, relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los

transportes nacionales e internacionales; la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras; la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, modificada por la Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo; la Directiva 2006/94/CE del Parlamento europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006 relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes de mercancías por carretera; y la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas, modificada por la Directiva (UE) 2018/217 de la Comisión, de 31 de enero de 2018.

### 1.2.1. Infraestructuras

Al finalizar 2018, la longitud total de la red interurbana de carreteras, tabla 1.2.1, alcanzaba la cifra de 165.624 kilómetros, inferior en 62 kilómetros, a la existente el año anterior.

Las longitudes de la Red a cargo del Estado (RCE) 2018, 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, según el inventario realizado en 2008. Además de este viario, los ayuntamientos tienen a su cargo 489.698 km de los cuales 361.517 km son interurbanos; y dependiente de otros organismos existen 11.355 km de viario adicional. Las vías de servicio, 1.136 km, forman parte de la sección de la carretera correspondiente y, por tanto, no se contabilizan diferenciadamente.

La red a cargo del Estado aumenta en 141 kilómetros, con los datos del nuevo inventario de carreteras a 31 de diciembre de 2019, y las redes de las Comunidades Autónomas disminuyen en 13 kilómetros, con los datos del inventario de carreteras a 31 de diciembre de 2018. Dentro de la red a cargo del Estado se aprecia estabilidad en la red de autopistas de peaje, con lo que su longitud total es de 2.457 kilómetros y un incremento de 91 kilómetros en la red de las autovías y autopistas libres, alcanzando 9.167 kilómetros de longitud al finalizar 2019. En cuanto a autovías y



autopistas libres, correspondientes a las Comunidades Autónomas aumenta en 4 kilómetros su kilometraje con respecto a 2017, alcanzando la cifra de 2.933 kilómetros, mientras que las autopistas de peaje mantienen constante su kilometraje con un total de 329 kilómetros de longitud. Las carreteras multicarril responsabilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana pasaron de 485 a 488 kilómetros en 2019 y las de las Comunidades Autónomas pasaron de 758 kilómetros en 2017 a 755 kilómetros en 2018.

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

En el gráfico 1.2.1 se puede ver el reparto de la red de carreteras entre las distintas administraciones en el año 2019.

El resumen global de longitud de la red de carreteras de gran capacidad está recogido en la tabla 1.2.2 en la que se observan variaciones de distinto signo en sus componentes: las autopistas de peaje disminuyen su kilometraje un 2,7% registrando un total de 2.957 kilómetros, mientras que autovías y autopistas libres se incrementan en un 1,1% hasta alcanzar la cifra de 12.626 kilómetros, así como las carreteras multicarril que suben en un 0,3% hasta alcanzar un total de 1.645 kilómetros. El total de carreteras de gran capacidad experimentó en 2018 un crecimiento conjunto del 0,4%, con un registro de 17.228 kilómetros.

En el gráfico 1.2.2 se refleja la evolución creciente de este tipo de carreteras desde el año 2000.

La inversión total realizada en carreteras 2019, tabla 1.2.3, alcanza la cifra de 3.386,24 millones de euros, lo que supone un descenso del 2,8% respecto a las inversiones realizadas el año anterior. En el año 2019 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana invirtió 1.716,94 millones de euros lo que supone un incremento del 2,9% respecto al ejercicio anterior, en tanto que las Comunidades Autónomas invirtieron 1.264,36 millones de euros, que supone un incremento del 8,7% respecto a 2018 y la inversión realizada por las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje fue de 42,19 millones de euros, un 29,8% menos que en el año 2018. Asimismo, con los datos recibidos provisionales, las Diputaciones Provinciales y Cabildos insulares invirtieron en 2019 la cantidad de 245,11 millones de euros lo que representa un descenso del 47,6%. Por su parte, la inversión en carreteras de la Sociedad Estatal de Infraestructuras Terrestres (SEITT, S.A.) fue de 117,73 millones de euros en 2019, un 3,5% inferior a la de 2018.

Las inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, figuran en la tabla 1.2.4. Dicha inversión se desglosa en el Programa de inversión 453-B de creación de infraestructuras de carretera y en el Programa 453-C de conservación y explotación de carreteras, con un incremento de la inversión total del 2,9%, hasta alcanzar los 1716,94 millones de euros en el año 2019.

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 2019 los ingresos cayeron en un 4,6%, mientras que los gastos de explotación subieron un 5,0%, que junto a los resultados financieros que han mejorado un 19,9% y la bajada de las dotaciones a la amortización de un 8,2%, hace que los resultados antes de impuestos hayan bajado en un 12,3% con relación al año anterior, registrando una ganancia de 941.484,90 millones de euros.

## 1.2.2. Parque y estructura empresarial

En la tabla 1.2.6 figuran los datos del parque de vehículos existente al finalizar 2019. El total de vehículos automóviles alcanza la cifra de 33.946.968 unidades, con un aumento de 2,1% sobre los existentes a finales de 2018.

En cuanto al parque de turismos, alcanza la cifra de 24.558.126 con 483.975 vehículos más en circulación que en el año 2018, lo que supone una subida del 2,0%. Es importante el apartado correspondiente a motocicletas con cilindrada igual o superior a 50 c.c. que experimenta un crecimiento del 4,3% y un aumento de 147.504 unidades. Los tractores industriales, por su parte, experimentan un aumento del 3,0%, los camiones y furgonetas subieron un 0,7% con un incremento de 35.062 unidades, y los autobuses y microbuses suben también un 0,9%, lo que supone 565 unidades más.

En "vehículos remolcados" en su conjunto aumentaron en 2019 produciéndose un alza en el apartado de remolques del 4,5% y del 1,5% en semirremolques.

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 2019, que figuran en la tabla 1.2.7. El total de vehículos automóviles matriculados, alcanzó la cifra de 1.793.145 unidades, que supone una bajada global del 2,1%. La matriculación de turismos ascendió a 1.375.381 vehículos lo que supone una caída anual del 3,5%.

Las matriculaciones de camiones y furgonetas bajaron en 2019 un 4,6% con un total de 201.572

matriculaciones, 9.800 unidades menos que el año precedente. Por su parte, las matriculaciones de motocicletas, con cilindrada igual o superior a 50 c.c. y motocarros registran una subida del 11,3%, con 18.733 unidades más que el año precedente.

Los tractores industriales alcanzan un total de 18.510 matriculaciones con una subida del 3,2%. La matriculación de remolques experimenta un incremento del 3,7%, mientras que la de los semirremolques bajó un 8,3%.

Los autobuses y microbuses disminuyeron sus matriculaciones en 198 unidades, esto es, un 5,1% 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 1.2.3 se puede observar la evolución desde el año 2000 de las matriculaciones del total de vehículos automóviles, donde se aprecia incrementos significativos desde el año 2013 hasta el año 2019 donde se produce un punto de inflexión, y en el gráfico 1.2.4 la evolución entre los años 2015 a 2019 según el tipo de vehículo.

En cuanto a la estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera en vehículos de más de nueve plazas incluido el conductor, cuyos datos figuran en la tabla 1.2.8, se observa un decremento del 8,2% en el número de empresas, quedando la cifra de 3.103 frente a las 3.379 del año anterior. Por tamaño de empresas, se aprecia una bajada generalizada en todas ellas. Igual ocurre con el número total de autocares, que cae un 7,4% con respecto al año anterior, si bien el número de autocares por empresa sube un 0,9%, tal como se puede observar en el gráfico 1.2.5.

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, con autorización VT), se observa una bajada del número de empresas que pasan de 61.660 a 59.386, que supone una caída del 3,7%, así como en el número de vehículos que suman la cifra de 63.774, con una bajada del 3,3% interanual. Esta caída del número de vehículos se produce, en diferentes proporciones: las empresas con un solo taxi, bajan en 2.235 unidades, las empresas con un número de vehículos entre 2 y 5, caen en 94 unidades, mientras que las empresas con un número entre 6 y 20 taxis suben en 108 unidades y las tres empresas con más de 20 taxis suben en 28 unidades.

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 autorizado. En la

misma se observa un incremento de los vehículos pesados de ámbito nacional que alcanzan al finalizar 2019 la cifra de 247.988 unidades, superior en un 8,1% a la del año anterior. Los vehículos rígidos aumentaron un 7,1%, lo que supone 4.989 vehículos más de este tipo. Los tractores MDP subieron un 8,6% quedando la cifra en 172.841 vehículos, con un aumento de 13.679 unidades.

En el apartado correspondiente a vehículos pesados provistos de autorización de ámbito comarcal y autonómico, la tabla muestra un aumento del parque de un 4,2% alcanzando la cifra de 7.062 vehículos. Los tractores MDP subieron en un 4,1% y los vehículos rígidos aumentaron un 4,2% alcanzando la cifra de 5.777 unidades.

En el ámbito local y provincial, se ha producido un descenso del 21,0% en vehículos con tracción propia y del 22,8% en vehículos rígidos. El total de vehículos pesados de ámbito local y provincial alcanza la cifra de 668 unidades, 178 menos que el año anterior.

Conjugando los datos anteriores, se llega a un aumento del 7,9% en el total del parque de vehículos pesados de transporte público de mercancías por carretera con 255.718 vehículos, lo que supone una subida del 8,5% en el apartado de tractores MDP, que alcanzan a 174.297 unidades; por su parte, los vehículos rígidos que totalizan 81.421 unidades, registran un incremento del 6,6%.

El parque de vehículos ligeros de mercancías provistos de autorización de transporte de servicio público, experimenta una subida del 11,9% respecto al año anterior alcanzando la cifra de 107.478 vehículos, de los cuales 102.852 pertenecen al ámbito nacional, 4.617 corresponden a los de ámbito comarcal y autonómico, y 9 vehículos al 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 habilitarán para realizar servicios en todo el territorio 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 6,4%, pasando de 98.177 vehículos en 2018 a 91.940 al finalizar 2019. Los vehículos pesados de ámbito nacional de tracción propia experimentan igual caída, como consecuencia de que los tractores-MPC disminuyen un 4,0% y los vehículos rígidos-MPC un 6,8%.

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 una caída del 7,8%, quedando la cifra en 4.082 vehículos, mientras que los de ámbito local y provincial registran caídas del 27,1% quedando en 194 vehículos

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 6,5% debido a variación en el mismo porcentaje de los vehículos con tracción propia y, dentro de éstos, los tractores-MPC caen un 3,9% respecto al año anterior y la rúbrica vehículos rígidos-MPC lo hacen en un 6,9%. El parque total de vehículos pesados autorizados para realizar servicio privado es de 96.216 vehículos de tracción propia y, dentro de éstos, 15.693 corresponden a vehículos tractores MPC y 80.523 a vehículos rígidos MPC.

Los vehículos ligeros autorizados para realizar servicio privado disminuyeron globalmente en un 11,0%, debido al decremento del parque de este tipo de autorizaciones, tanto en el ámbito nacional, como en el comarcal y autonómico y local y provincial que bajaron un 11,5%, un 14,5% y un 2,8%, respectivamente, con relación al año anterior.

La tabla 1.2.12, muestra la estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Globalmente, en 2019 ha aumentado el número de empresas, que pasa de 57.781 a 70.389 empresas. Por ámbitos territoriales, se han producido incrementos en las empresas de radio nacional pasan de 55.765 a 68.498 y en las de radio comarcal que suben tres unidades hasta 1.481 empresas, mientras que las de radio local pierden 128 unidades, quedando en 410 empresas en 2019. Por su parte, el número total de vehículos registra también un importante ascenso, pasando de 265.718 a 310.736 en 2019. Los vehículos por tamaño de empresas suben en todas las categorías. En cuanto al radio de acción suben los vehículos de radio nacional y bajan ligeramente en los radios comarcal y local. El número medio de vehículos pesados autorizados para la prestación de servicio público de mercancías por empresa, ha pasado a ser de 4,60 vehículos por empresa en 2018 a 4,41 vehículos por empresa en 2019.

El gráfico 1.2.6 muestra cómo han aumentado en general en el año 2019 el número de empresas en todos los tamaños considerados, con relación al año anterior.

### 1.2.3. Tráficos

La tabla 1.2.13, muestra los datos relativos al tráfico, en millones de vehículos-kilómetro, en la red interurbana de carreteras, según titularidad, donde se observa que durante 2019, el tráfico de titularidad estatal, que comprende el 52,4% del total, medido en

millones de vehículos-kilómetro ha subido un 0,6% hasta los 132.203 millones de vehículos-kilómetro, mientras que el tráfico de titularidad autonómica, que comprende el 42,4% del total, ha subido un 1,3% hasta los 106.836 millones de vehículos-kilómetro, y el tráfico de titularidad provincial que solo es el 5,2% del total, ha bajado un 2,0% hasta los 13.016 millones de vehículos-kilómetro.

El tráfico total en el conjunto de las redes de carreteras, por tipo de vía, se contiene en la tabla 1.2.14.A, de donde se desprende que el 48,0% del tráfico total transcurre por autovías y autopistas libres hasta alcanzar la cifra de 120.966 vehículos-kilómetros, con una subida del 3,9%, respecto al ejercicio anterior.

La tabla 1.2.14.B, que es complementaria de la 1.2.14.A, 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, correspondiendo a la red de titularidad estatal con 132.203 millones de vehículos-kilómetro, el 52,5% del tráfico total.

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 y 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 2019.

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 incremento del 1,1%, el tráfico de vehículos ligeros ha subido un 0,9% y el de los vehículos pesados un 3,2%; estas variaciones se obtienen sobre la red comparable en los años 2019 y 2018. A partir de 2016 las motos están incluidas dentro de los vehículos ligeros ya que los aparatos automáticos de aforo, según los últimos estudios llevados a cabo por la D.G.C., demuestran que captan estos vehículos en su totalidad, mientras que hasta 2015 inclusive se consideraba que solo se captaba un 50%. El importante aumento de los vehículos-km totales de motos a partir de 2016 se debe a la implantación en el método de estimación los resultados de la Encuesta 2014, por la que se comprobó que el tráfico de motos en fines de semana era del orden de 5 veces superior al de días laborables.

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 aumenta el tráfico

en todos los tipos de carreteras, salvo en autopistas de peaje, que cae un 1,9%.

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. 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 incremento real del tráfico en el total de la red de carreteras del Estado ha sido del 1,1%; dentro de las Autopistas de peaje el tráfico ha caído un 1,9%, en Autopista libre y Autovía ha subido un 1,9%, en carreteras Multicarril un 1,5% y en la red convencional la subida ha sido del 0,4%.

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. Por tipo de vehículo, el turismo, que es el medio transporte más utilizado alcanzando el 89,9% del total, subió un 0,4%, mientras que el transporte en motocicletas bajó un 1,1% y en autobuses creció un 3,3%; el transporte de mercancías, por su parte, creció en un 3,1% con relación a la red comparable del año anterior. Para la obtención de estos datos, el de ocupación de autobuses (24,28 pasajeros/autobús) se ha obtenido del Observatorio de Transporte de viajeros del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 2019; el dato de la carga media (10,8412 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2019 para viajes intermunicipales. A partir de 2014 se utilizan los datos de ocupación de la explotación de Encuestas de viajeros realizada en 2014 por la S.G. de Explotación y Gestión de Red de la DGC: Turismos (1,68 viajeros/vehículo) y motocicletas (1,44 viajeros/vehículo). El importante aumento de los vehículos-km totales de motos este año se debe a la implantación en el método de estimación de los resultados de la Encuesta 2014, por la que se comprobó que el tráfico de motos en fines de semana era del orden de 5 veces superior al de días laborables. El importante descenso de los vehículos-km totales de autobuses a partir del año 2017 se debe a la implantación de un nuevo sistema de afinidades para los aforos manuales.

En la tabla 1.2.17.1 se muestra el tráfico en la red de carreteras del Estado, referido a viajeros-kilómetro y toneladas-kilómetro resultantes. Igual que en el caso anterior, se han tenido en cuenta los mismos criterios en la obtención de los datos. En cuanto al transporte de viajeros el volumen de tráfico se ha incrementado en un 0,5% sobre el año anterior alcanzando la cifra de 198.474 millones de viajeros-kilómetro en 2019, correspondiendo 21.517 millones a viajeros-kilómetro transportados en autobús, 174.206 a viajeros-kilómetro

en turismos y 2.751 millones a viajeros-kilómetro en motocicletas. El transporte de mercancías se ha incrementado en un 2,2% sobre el año anterior, hasta alcanzar los 192.813 millones de toneladas-kilómetro.

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 aumento general tanto en toneladas como en toneladas-kilómetro del transporte interior en 2019, aunque hay que señalar que la distancia media disminuye en el transporte por cuenta ajena, ya que aumentan más las toneladas que las toneladas-kilómetro, mientras que ocurre lo contrario en el transporte por cuenta propia. Las toneladas transportadas por cuenta propia aumentan un 3,6%, mientras que las toneladas-kilómetro suben un 5,5%, mientras que en el transporte por cuenta ajena se manifiesta un ascenso del 5,0% en las toneladas transportadas y del 4,6% en las toneladas-kilómetro. En números absolutos, las toneladas transportadas por cuenta propia han aumentado en 5,67 millones y por cuenta ajena en 49,21 millones, mientras que las toneladas-kilómetro resultantes subieron, pasando de 9.093 a 9.596 millones para el servicio por cuenta propia y de 147.531 a 154.297 millones para el servicio por cuenta ajena.

Las tablas 1.2.19.1 a 1.2.19.4 muestran la distribución anual y mensual de velocidades para distintos tipos de vía y ámbito de las mismas en el año 2019.

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, donde se observan descensos interanuales del 17,6% en el número de víctimas mortales y del 1,7% en el número de accidentes con víctimas en 2019.

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 Permanente de Transporte 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 para otras Comunidades Autónomas, corresponde a transportes realizados con origen en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha con 43,27 millones de toneladas, seguida de la Comunidad Valenciana con 42,14 millones de toneladas, Generalitat de Cataluña con 36,72 millones de toneladas, Madrid con

35,97 millones de toneladas y Castilla y León con 34,42 millones de toneladas. En los destinos destaca la Comunidad Autónoma de Andalucía con 221,84 millones de toneladas, la Generalitat de Cataluña con 215,91 millones, Comunidad Valenciana con 200,26, Madrid y Castilla y León con 115,92 y 108,27 millones de toneladas, respectivamente. Sin embargo, en cuanto a toneladas transportadas procedentes de otras Comunidades Autónomas, es la Comunidad Valenciana con 46,82 millones de toneladas la que ocupa el primer lugar, seguida de los 44,47 de Madrid, los 36,46 de Castilla-La Mancha, los 32,39 de Cataluña y los 29,68 y 29,64 millones de toneladas de Andalucía y de Castilla y León, respectivamente. 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 a la del Estado, utiliza exclusivamente datos de los vehículos de más de 3,5 toneladas de carga útil y considera solamente aquellas operaciones de transporte que implican cambio de término municipal, conjunto de circunstancias que representan en mayor medida el transporte nacional, ya que incluye un ámbito mayor. Esta distinta metodología justifica las diferencias observadas con los datos obtenidos de la red de aforos.

#### 1.2.4. Tarifas

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

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

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

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

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

donde  $\Delta IPC_{\text{medio}}$  figurará en tanto por uno con el signo que corresponda y el valor de X viene dado por:

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

donde  $vkm_r$  se referirá al año natural anterior a la revisión y  $vkm_{r-1}$  al año inmediatamente anterior a aquél, estando en todo caso limitado su valor por la siguiente fórmula expresada en porcentaje

$$0 \leq X \leq 1$$

- El coeficiente C se aplicará a las tarifas vigentes en cada una de las concesiones ( $T_{t-1}$ ) de forma que la tarifa revisada ( $T_t$ ) para cada momento sea:

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

La Orden FOM/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.

La Orden FOM 370/2013, de 28 de febrero (BOE 8 de marzo), por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera, tal como se indicaba en la exposición de motivos, revisó las tarifas de estos servicios debido a las importantes variaciones experimentadas en el precio de los combustibles, especialmente desde comienzos del año 2010, y 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.

El 1 de enero de 2016 han entrado en vigor las tarifas de peaje de las autopistas dependientes de la Administración General del Estado, cuya revisión anual se realiza en el marco de la ley 14/2000 de 20 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

Dicho procedimiento consiste en aplicar un coeficiente de variación a las tarifas de peaje de las autopistas igual a la variación de la media de los índices de los precios de consumo correspondiente a los doce meses anteriores (noviembre 2015 a octubre 2016) respecto a la media de los doce meses precedentes (noviembre 2014 a octubre 2015), corregido para cada autopista en función de la variación del tráfico en la misma respecto al previsto en su plan económico financiero, de acuerdo con una fórmula que figura en la referida ley. Concretamente, las tarifas a aplicar a partir del 1 de enero de 2017 suponen, con carácter general, una

reducción sobre las vigentes del 0,41 por ciento, debido a una reducción equivalente de los índices de precios de consumo en el período considerado.

El Consejo de Ministros por Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, establece la relación de componentes básicos de costes y las fórmulas tipo generales de revisión de precios de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera.

La Ley de Desindexación de la economía española estableció un régimen de actualización de valores monetarios de los contratos públicos que no permite la revisión de precios referenciada a índices generales como el IPC, por lo que, si un contrato público prevé la revisión, esta debe referirse a componentes de coste objetivos.

El Real Decreto aprueba ocho fórmulas de revisión de precios que serán aplicables a los contratos de transporte de viajeros (autocar y microbuses) por carretera, que contienen una fórmula de revisión de precios en función de las características del recorrido y del tipo de vehículo a utilizar, así como de la eventual utilización de estaciones sujeta a pago de cánones o tarifas.

Por último, el Real Decreto incluye en las fórmulas un factor de eficiencia encaminado a incentivar la incorporación de nuevos vehículos más eficientes o mejoras tecnológicas que reduzcan la utilización de gasóleo, y trasladando periódicamente a los usuarios los ahorros obtenidos.

Por Resolución de 21 de diciembre de 2018 de la Secretaría General de Infraestructuras, se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 14 de diciembre de 2018, por el que se aprueban las tarifas aplicables en determinadas autopistas de la Red de Carreteras del Estado, que se aplicarán a partir del 15 de enero de 2019.

### 1.2.5. Actividad internacional

Durante 2019 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 esta 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 119.532 en 2019, con un incremento del 2,7% sobre las concedidas el año anterior en el que se alcanzaron 116.402 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 2019 fueron de 221, un 27,7% más respecto al año anterior.

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, en la actualidad, se encuentra liberalizado. Este transporte rompe su tendencia descendente de los últimos cuatro años y así, las licencias vigentes al finalizar el año 2019

son de 962 frente a las 191 que había el año anterior, lo que supone un incremento del 403,7% y el número de vehículos autorizados sube un 470,2% pasando de 1.292 en 2018 a 7.367 en 2019. El incremento de autorizaciones UE producido en 2019 obedece a que este año fue año de renovación (la licencia caduca cada 5 años). En los servicios discrecionales, en lo que respecta a autorizaciones, tuvieron un incremento destacado en 2016, al igual que ocurrió en los viajes realizados, debido, en parte, a que los servicios de lanzadera han pasado a tener la consideración de servicios discrecionales en el ámbito de la UE y en el de la mayoría de los Acuerdos bilaterales que España tiene suscritos con países terceros no miembros de la UE. En 2019, las autorizaciones han registrado un aumento del 7,5% hasta alcanzar las 1.802 autorizaciones, al igual que ocurrió en los viajes realizados que suben un 9,6% hasta los 42.146 viajes.

**Tabla 1.2.1. Longitud de la red interurbana de carreteras. Año 2019 (kilómetros) (1)**

Autonomías	Red a cargo del Estado				Red Comunidades Autónomas				Red Diputaciones Provinciales y Cabildos	RED TOTAL
	Autopistas de peaje	Autovías y autopistas libres	Carreteras multicarril (2)	Carreteras convencionales	Autopistas de peaje	Autovías y autopistas libres	Carreteras multicarril (2)	Carreteras convencionales	Todas las carreteras	
Andalucía	251	1.520	90	1.650	0	879	103	9.579	9.187	23.260
Aragón	157	658	43	1.692	0	5	9	5.748	3.386	11.698
Asturias	22	358	5	466	0	74	7	4.111	0	5.043
Illes Balears	--	--	--	--	0	0	0	0	2.297	2.297
Canarias	--	--	--	--	0	0	0	0	4.133	4.133
Cantabria	--	255	3	320	0	0	0	1.984	0	2.563
Castilla-La Mancha	214	1.365	16	2.128	0	237	8	8.437	7.212	19.617
Castilla y León	201	1.915	82	3.450	0	282	12	10.982	16.127	33.049
Cataluña	463	405	31	883	170	430	99	5.246	4.258	11.986
Extremadura	--	579	39	1.071	0	124	34	3.663	3.801	9.311
Galicia	273	578	88	1.434	54	225	14	5.245	9.810	17.722
Madrid	158	484	7	99	0	124	205	2.231	0	3.308
Murcia	115	313	11	138	0	168	80	2.643	0	3.469
Navarra	39	--	--	--	105	236	26	3.460	0	3.866
País Vasco	77	--	--	--	0	0	0	0	4.070	4.147
Rioja	119	62	1	251	0	0	3	1.442	0	1.878
Valencia	367	674	70	821	0	148	155	2.488	3.626	8.349
Ceuta y Melilla	--	--	1	29	0	0	1	37	0	68
<b>Total</b>	<b>2.457</b>	<b>9.167</b>	<b>488</b>	<b>14.432</b>	<b>329</b>	<b>2.933</b>	<b>755</b>	<b>67.296</b>	<b>67.908</b>	<b>165.763</b>

(1) Además de este viario, los ayuntamientos tienen a su cargo 489.698 km de los cuales 361.517 km son interurbanos; además, existen 11.355 km de viario dependiente de otros organismos (Datos de 1999).

Los datos de Comunidades Autónomas, Diputaciones y Cabildos corresponden a 2018.

Además de estas longitudes que recoge los tramos principales, hay 3.438 enlaces con una longitud de ramales de 4.339,4 km (Inventario de 2008).

Las vías de servicio (1.136 km) forman parte de la sección de la carretera correspondiente y, por tanto, no se contabilizan diferenciadamente.

(2) A partir del año 2015, se modifica la definición de las carreteras de doble calzada y se denominan carreteras "multicarril". (Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras). Fuente: Dirección General de Carreteras (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), Consejerías de C.C.A.A. y Diputaciones y Cabildos Insulares.

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

Tipo de carretera	2014	2015	2016	2017	2018	18/17
Autopistas de peaje	3.020	3.040	3.039	3.039	2.957	-2,7%
Autovías y autopistas libres (1)	12.029	12.296	12.405	12.484	12.626	1,1%
Carreteras multicarril (2)	1.656	1.686	1.665	1.640	1.645	0,3%
<b>Total carreteras especiales</b>	<b>16.705</b>	<b>17.021</b>	<b>17.108</b>	<b>17.163</b>	<b>17.228</b>	<b>0,4%</b>

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

(2) A partir del año 2015, se modifica la definición de las carreteras de doble calzada y se denominan carreteras "multicarril".

(Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras.)

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


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

Organismos	2015	2016	2017	2018	2019 (*)	19/18
<b>Dirección General de Carreteras</b>	<b>2.190.118</b>	<b>2.031.095</b>	<b>1.688.634</b>	<b>1.668.413</b>	<b>1.716.936</b>	<b>2,9%</b>
<b>Comunidades Autónomas</b>	<b>1.237.950</b>	<b>1.129.246</b>	<b>1.209.053</b>	<b>1.163.631</b>	<b>1.264.359</b>	<b>8,7%</b>
Andalucía	231.515	152.783	154.447	131.690	208.438	58,3%
Aragón	35.155	23.832	25.785	32.976	26.375	-20,0%
Asturias	36.867	0	24.000	32.800	17.535	-46,5%
Illes Balears	--	--	--	--	--	--
Canarias	--	117.000	38.500	35.600	40.662	14,2%
Cantabria	22.897	19.707	22.739	25.744	31.218	21,3%
Castilla-La Mancha	39.468	38.176	41.855	30.591	47.385	54,9%
Castilla y León	121.050	117.172	123.119	93.978	68.909	-26,7%
Cataluña	149.563	102.830	116.806	119.258	44.766	-62,5%
Extremadura	29.655	19.212	29.524	18.938	26.200	38,3%
Galicia	166.113	142.929	161.108	146.690	156.807	6,9%
Madrid	47.942	33.101	40.007	38.778	61.295	58,1%
Murcia	25.245	35.835	38.907	61.117	125.874	106,0%
Navarra	31.557	30.989	41.240	45.216	51.498	13,9%
País Vasco (2)	205.896	214.745	259.926	247.421	235.373	-4,9%
Rioja	13.605	12.066	12.102	13.570	12.219	-10,0%
Valencia	80.522	67.969	78.088	87.887	108.905	23,9%
Ceuta y Melilla	900	900	900	1.377	902	-34,5%
<b>Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares</b>	<b>474.766</b>	<b>416.593</b>	<b>432.404</b>	<b>467.974</b>	<b>245.106</b>	<b>-47,6%</b>
<b>Total Entes Territoriales</b>	<b>1.712.716</b>	<b>1.545.839</b>	<b>1.641.457</b>	<b>1.631.605</b>	<b>1.509.466</b>	<b>-7,5%</b>
<b>Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje</b>	<b>96.559</b>	<b>114.531</b>	<b>163.167</b>	<b>60.025</b>	<b>42.108</b>	<b>-29,8%</b>
<b>Sociedad Estatal de Infr. del Tte. Terrestre (SEITT, S.A.)</b>	<b>218.789</b>	<b>147.924</b>	<b>155.053</b>	<b>122.024</b>	<b>117.732</b>	<b>-3,5%</b>
<b>Total</b>	<b>4.218.182</b>	<b>3.839.389</b>	<b>3.648.311</b>	<b>3.482.067</b>	<b>3.386.241</b>	<b>-2,8%</b>

(\*) Datos provisionales.

(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) En el año 2017, la Diputación Foral de Vizcaya ha revisado los datos de los años 2014 y 2015.

Fuente: Dirección General de Carreteras (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), 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 en carreteras por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (millones de euros) (1)**

Programas (1)	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>TOTAL</b>	<b>2.190,12</b>	<b>2.031,09</b>	<b>1.688,63</b>	<b>1.668,41</b>	<b>1.716,94</b>	<b>2,9%</b>
Programa a 453-B	1.349,38	1.165,76	780,50	770,75	--	-100,0%
Programa a 453-C	840,74	865,34	908,13	897,66	--	-100,0%

(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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Tabla 1.2.5. Resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas (miles de euros) (1) (5) (9) (10) (12)**

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Ingresos (7)	1.545.396,0	1.605.666,8	1.631.729,0	1.692.078,3	1.614.340,4	-4,6%
Gastos de explotación	461.803,1	351.596,0	346.513,9	267.203,3	280.620,5	5,0%
Resultado y deterioro de inmovilizado (2) (6) (7) (11)	-1.009.330,6	-6.222,8	-52.598,0	101.192,5	3.248,6	-96,8%
Dotación amortización autopista (3)	407.740,0	398.176,8	339.915,4	284.935,5	261.503,2	-8,2%
Resultados financieros (4) (8)	-406.965,5	-250.480,6	-190.541,7	-167.233,7	-133.980,4	19,9%
<b>Resultados antes de impuestos</b>	<b>-740.443,2</b>	<b>599.190,6</b>	<b>702.160,0</b>	<b>1.073.898,3</b>	<b>941.484,9</b>	<b>-12,3%</b>

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

(6) Autopista del Sol ha deteriorado en el ejercicio 2014 el valor de la concesión que ostenta en 74.697 miles de euros.

(7) En 2015, Acesa ha reconocido unos menores ingresos por importe de 173.600 miles de euros; así como un deterioro por 1.005.553 miles de euros ambos en relación con el RD 457/2006, al estar en litigios judiciales con la Administración.

(8) En 2015, los resultados financieros empeoran ya que Iberpistas ha recogido la pérdida de valor de sus participaciones financieras por 117.000 miles de euros y Ausol ha contabilizado una pérdidas financieras de 47.562 miles de euros por la cancelación de sus derivados de cobertura de tipo de interés.

(9) En 2016, los datos aportados por Accesos de Madrid, Eje Aeropuerto, Aucosta y Ciralsa, no se han podido censurar por esta Delegación por circunstancias judiciales derivadas de los procesos de concurso de acreedores en los que se hallan inmersas las mismas.

(10) En 2017, Accesos de Madrid, Aucosta y Ciralsa, no han facilitado datos sobre su cuenta de resultados.

(11) En 2017, la variación en el deterioro del inmovilizado se debe a que Iberpistas ha reconocido un deterioro de 89.836 miles € por su participación en Avasa. Ausol ha revertido en su totalidad el deterioro reconocido en 2014.

(12) En 2018, las concesionarias: Henarsa, Accesos Madrid, Madrid Sur, Eje Aeropuerto, Madrid Levante, Aucosta y Ciralsa han pasado a depender de Seittsa, por lo que sus resultados no computan en la presente estadística. Tampoco se dispone, a fecha de hoy, de los resultados de Madrid Toledo por circunstancias procesales derivadas de la situación concursal en que se halla.

(13) En febrero de 2019, la explotación de la autopista Madrid Toledo ha pasado a depender de Seittsa, por lo que sólo se incluyen los resultados hasta dicha fecha.

Fuente: Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

Clase de vehículo	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Motocicletas (2)	3.079.463	3.211.474	3.327.048	3.459.722	3.607.226	4,3%
Turismos	22.355.549	22.876.830	23.500.401	24.074.151	24.558.126	2,0%
Camiones y furgonetas	4.851.518	4.879.480	4.924.476	4.980.911	5.015.973	0,7%
Autobuses y microbuses	60.252	61.838	63.589	64.905	65.470	0,9%
Tractores industriales	195.657	207.889	218.154	225.942	232.680	3,0%
Otros vehículos (3)	847.244	869.009	895.336	449.614	467.493	4,0%
<b>Total vehículos</b>	<b>31.389.683</b>	<b>32.106.520</b>	<b>32.929.004</b>	<b>33.255.245</b>	<b>33.946.968</b>	<b>2,1%</b>
Remolques	172.505	180.657	189.428	198.226	207.226	4,5%
Semirremolques	254.005	262.941	270.284	276.511	280.597	1,5%

(1) Datos referidos a 31 de diciembre de cada año.

(2) Corresponde a motocicletas con cilindrada igual o superior a 50 c.c. y motocarros.

(3) La categoría 'Otros vehículos' incluye remolques, semirremolques y vehículos especiales, a excepción de la maquinaria agrícola automotriz y la maquinaria agrícola arrastrada de 2 ejes y 1 eje.

Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Tabla 1.2.7. Vehículos de carretera matriculados (1)

Clase de vehículo	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Motocicletas (2)	137.228	160.978	144.955	165.194	183.927	11,3%
Turismos	1.094.117	1.230.104	1.342.011	1.424.758	1.375.381	-3,5%
Camiones y furgonetas	159.973	170.041	186.837	211.372	201.572	-4,6%
Autobuses y microbuses (3)	2.954	3.760	4.038	3.848	3.650	-5,1%
Tractores industriales	19.990	20.858	19.734	17.944	18.510	3,2%
Otros vehículos (4)	2.911	4.135	6.570	8.440	10.105	19,7%
<b>Total vehículos automóviles</b>	<b>1.417.173</b>	<b>1.589.876</b>	<b>1.704.145</b>	<b>1.831.556</b>	<b>1.793.145</b>	<b>-2,1%</b>
Remolques	7.698	8.569	8.921	9.012	9.348	3,7%
Semirremolques	11.881	14.069	12.189	11.488	10.535	-8,3%

(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 c.c. y motocarros.

(3) Incluye transporte urbano e interurbano.

(4) La categoría 'Otros vehículos' no incluye los matriculados con placa de matriculación vehículo especial, con placa de remolque y semirremolque 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		2018	2019			
	con 1 autocar	de 2 a 5 autocares	de 6 a 20 autocares	más de 20 autocares	2018	2019					
<b>Número de empresas (1)</b>	<b>486</b>	<b>461</b>	<b>1.008</b>	<b>948</b>	<b>1.371</b>	<b>1.219</b>	<b>514</b>	<b>475</b>	<b>3.379</b>	<b>3.103</b>	<b>-8,2%</b>
de las cuales:											
-Autorización VR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	--
-Autorización VD	486	461	1.008	948	1.371	1.219	514	475	3.379	3.103	-8,2%
-Ambas autorizaciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	--
<b>Número total de autocares</b>	<b>486</b>	<b>461</b>	<b>3.648</b>	<b>3.227</b>	<b>14.223</b>	<b>12.902</b>	<b>26.940</b>	<b>25.370</b>	<b>45.297</b>	<b>41.960</b>	<b>-7,4%</b>
de los cuales:											
-Autorización VR	0		0	0	0	0	0	0	0	0	--
-Autorización VD	486	461	3.648	3.227	14.222	12.902	26.940	25.370	45.296	41.960	-7,4%
-Autorización Servicio Privado	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	-100,0%
<b>Autocares por empresa</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>3,6</b>	<b>3,4</b>	<b>10,4</b>	<b>10,6</b>	<b>52,4</b>	<b>53,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,5</b>	<b>0,9%</b>

(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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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				
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019			
<b>Número de empresas (1)</b>	<b>58.675</b>	<b>56.440</b>	<b>2.926</b>	<b>2.879</b>	<b>54</b>	<b>63</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>61.660</b>	<b>59.386</b>	<b>-3,7%</b>
<b>Número de taxis</b>	<b>58.675</b>	<b>56.440</b>	<b>6.625</b>	<b>6.531</b>	<b>542</b>	<b>650</b>	<b>125</b>	<b>153</b>	<b>65.967</b>	<b>63.774</b>	<b>-3,3%</b>
<b>Número total de plazas</b>	<b>312.334</b>	<b>304.220</b>	<b>37.374</b>	<b>37.817</b>	<b>3.059</b>	<b>3.656</b>	<b>655</b>	<b>765</b>	<b>353.422</b>	<b>346.458</b>	<b>-2,0%</b>
<b>Plazas por taxi</b>	<b>5,3</b>	<b>5,4</b>	<b>5,6</b>	<b>5,8</b>	<b>5,6</b>	<b>5,6</b>	<b>5,2</b>	<b>5,0</b>	<b>5,4</b>	<b>5,4</b>	<b>1,4%</b>
<b>Taxis por empresa</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>2,3</b>	<b>1,0</b>	<b>10,3</b>	<b>25,0</b>	<b>38,3</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>0,4%</b>

(1) Corresponde a empresas que, al menos, posean un vehículo de 9 o menos plazas con autorización para prestar un servicio público de viajeros por carretera (autorización VT).

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>Vehículos pesados, ámbito nacional</b>	<b>214.939</b>	<b>216.849</b>	<b>232.840</b>	<b>229.320</b>	<b>247.988</b>	<b>8,1%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	214.939	216.849	232.840	229.320	247.988	8,1%
Tractores	142.881	147.452	160.685	159.162	172.841	8,6%
Tractor-MDP	142.881	147.452	160.685	159.162	172.841	8,6%
Tractor-TD	0	0	0	0	0	--
Rígido-MDP	72.058	69.397	72.155	70.158	75.147	7,1%
<b>Vehículos pesados, ámbito comarcal + autonómico</b>	<b>6.397</b>	<b>6.417</b>	<b>6.762</b>	<b>6.780</b>	<b>7.062</b>	<b>4,2%</b>
Semirremolque	13	0	0			--
Vehículos tracción propia	6.384	6.417	6.762	6.780	7.062	4,2%
Tractores	1.113	1.119	1.217	1.234	1.285	4,1%
Tractor-MDP	1.111	1.119	1.217	1.234	1.285	4,1%
Tractor-TD	2	0	0	0	0	--
Rígido-MDP	5.271	5.298	5.545	5.546	5.777	4,2%
<b>Vehículos pesados, ámbito local + provincial</b>	<b>858</b>	<b>849</b>	<b>847</b>	<b>846</b>	<b>668</b>	<b>-21,0%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	858	849	847	846	668	-21,0%
Tractores	207	202	202	202	171	-15,3%
Tractor-MDP	207	202	202	202	171	-15,3%
Tractor-TD	0	0	0	0		--
Rígido-MDP	651	647	645	644	497	-22,8%
<b>Total vehículos pesados</b>	<b>222.194</b>	<b>224.115</b>	<b>240.449</b>	<b>236.946</b>	<b>255.718</b>	<b>7,9%</b>
Semirremolque	13	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	222.181	224.115	240.449	236.946	255.718	7,9%
Tractores	144.201	148.773	162.104	160.598	174.297	8,5%
Tractor-MDP	144.199	148.773	162.104	160.598	174.297	8,5%
Tractor-TD	2	0	0	0	0	--
Rígido-MDP	77.980	75.342	78.345	76.348	81.421	6,6%
<b>Total vehículos ligeros (P.M.A. &gt; 2 t)</b>	<b>91.418</b>	<b>89.840</b>	<b>101.874</b>	<b>96.090</b>	<b>107.478</b>	<b>11,9%</b>
Ámbito nacional	86.629	85.289	97.093	91.668	102.852	12,2%
Ámbito comarcal + autonómico	4.775	4.538	4.768	4.413	4.617	4,6%
Ámbito local + provincial	14	13	13	9	9	0,0%

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.


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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>Vehículos pesados ámbito nacional</b>	<b>86.254</b>	<b>94.581</b>	<b>88.015</b>	<b>98.177</b>	<b>91.940</b>	<b>-6,4%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	86.254	94.581	88.015	98.177	91.940	-6,4%
Tractor-MPC	12.626	14.461	13.858	16.165	15.516	-4,0%
Rígido-MPC	73.628	80.120	74.157	82.012	76.424	-6,8%
<b>Vehículos pesados ámbito comarcal + autonómico</b>	<b>3.798</b>	<b>4.319</b>	<b>4.134</b>	<b>4.426</b>	<b>4.082</b>	<b>-7,8%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	3.798	4.319	4.134	4.426	4.082	-7,8%
Tractor-MPC	159	195	154	173	177	2,3%
Rígido-MPC	3.639	4.124	3.980	4.253	3.905	-8,2%
<b>Vehículos pesados ámbito local + provincial</b>	<b>287</b>	<b>266</b>	<b>266</b>	<b>266</b>	<b>194</b>	<b>-27,1%</b>
Semirremolque	17	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	270	266	266	266	194	-27,1%
Tractor-MPC	0	0	0	0	0	--
Rígido-MPC	270	266	266	266	194	-27,1%
<b>Total vehículos pesados</b>	<b>90.339</b>	<b>99.166</b>	<b>92.415</b>	<b>102.869</b>	<b>96.216</b>	<b>-6,5%</b>
Semirremolque	17	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	90.322	99.166	92.415	102.869	96.216	-6,5%
Tractor-MPC	12.785	14.656	14.012	16.338	15.693	-3,9%
Rígido-MPC	77.537	84.510	78.403	86.531	80.523	-6,9%
<b>Total vehículos ligeros (P.M.A. &gt; 2 t)</b>	<b>25.692</b>	<b>28.238</b>	<b>26.130</b>	<b>28.456</b>	<b>25.318</b>	<b>-11,0%</b>
Ámbito nacional	18.509	20.863	18.825	21.131	18.704	-11,5%
Ámbito comarcal + autonómico	4.163	4.356	4.292	4.313	3.686	-14,5%
Ámbito local + provincial	3.020	3.019	3.013	3.012	2.928	-2,8%

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Tabla 1.2.12. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Empresas con vehículos pesados. Año 2019 (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	
<b>Número de empresas</b>	<b>34.831</b>	<b>22.877</b>	<b>6.805</b>	<b>3.676</b>	<b>1.492</b>	<b>328</b>	<b>380</b>	<b>70.389</b>
Con al menos un vehículo:								
-De Radio Nacional	34.267	21.950	6.571	3.562	1.452	322	374	68.498
-De Radio Comarcal	318	802	211	100	38	6	6	1.481
-De Radio Local	246	125	23	14	2	0	0	410
<b>Número de vehículos</b>	<b>34.831</b>	<b>68.920</b>	<b>50.787</b>	<b>52.389</b>	<b>41.400</b>	<b>15.975</b>	<b>46.434</b>	<b>310.736</b>
-De Radio Nacional	34.267	66.372	49.245	51.023	40.412	15.724	45.960	303.003
-De Radio Comarcal	318	2.269	1.491	1.283	979	251	474	7.065
-De Radio Local	246	279	51	83	9	0	0	668
<b>Vehículos por empresa</b>	<b>1,00</b>	<b>3,01</b>	<b>7,46</b>	<b>14,25</b>	<b>27,75</b>	<b>48,70</b>	<b>122,19</b>	<b>4,41</b>

(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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**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	112.861	51,2%	12,9	94.752	43,0%	8,1	12.764	5,8%	7,6	220.377	10,5
2014	114.013	51,2%	13,0	95.526	42,9%	8,1	13.150	5,9%	8,0	222.689	10,6
2015	119.512	51,8%	13,2	98.109	42,5%	8,3	13.219	5,7%	7,8	230.840	10,8
2016	123.823	51,7%	13,3	102.251	42,7%	7,8	13.278	5,5%	7,8	239.353	10,6
2017	127.500	52,1%	13,5	104.108	42,6%	8,1	13.053	5,3%	7,6	244.661	10,9
2018	131.394	52,5%	13,7	105.517	42,2%	8,1	13.280	5,3%	7,2	250.192	11,0
2019 (4)	132.203	52,4%	13,8	106.836	42,4%	8,4	13.016	5,2%	7,7	252.055	11,2

(\*) 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 de diciembre de 2019 suma 165.445,08 km. No se incluye el tráfico por la red de carreteras interurbanas administradas por los Ayuntamientos y otros organismos que según estimaciones de la D.G.C. puede ser el 10% del tráfico total.

En aquellas diputaciones en las que no se ha recibido el dato de longitud, se ha considerado el dato del año 2018.

(2) Las redes de las Diputaciones Vasca y los Cabildos de Canarias se han incluido, a efectos de tráfico, dentro de las Comunidades Autónomas.

(3) Como consecuencia del inventario de Carreteras a 31-XII-2008 este tráfico no es comparable con el del año anterior.

(4) El tráfico en la RCE, que sirve de referencia al conjunto de las redes, ha crecido en el periodo 2019/2018 un 1,08% en tráfico total y un 3,22% en pesados.

Fuente: Subdirección General de Explotación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

Años	Autopistas de peaje (2)	Porcentaje de vehículos pesados	Autovía y Autopista libre	Porcentaje de vehículos pesados	Carretera Multicarril (3)	Porcentaje de vehículos pesados	Red convencional	Porcentaje de vehículos pesados	Total	Porcentaje de vehículos pesados
2004	22.532,3	14,5	88.676,3	15,0	15.190	10,7	115.317	11,9	241.715,0	13,2
2005	23.292,5	14,2	85.029,8	15,5	16.263	9,3	120.488	11,6	245.073,0	13,2
2006	26.057,1	14,4	94.001,1	16,1	15.933	9,5	111.885	10,6	247.877,0	13,0
2007	26.045,7	14,2	105.171,8	15,7	14.250	9,5	111.194	11,5	256.660,5	13,4
2008 (4)	23.793,0	13,5	102.543,4	14,6	19.781	10,1	105.632	10,3	251.749,0	12,5
2009	24.915,1	12,1	100.039,0	13,5	17.333	10,8	107.079	9,6	249.371,0	11,4
2010	22.824,7	12,0	101.437,8	13,5	14.019	8,1	102.850	8,9	241.131,9	11,1
2011	22.358,0	12,0	101.840,0	12,5	14.257	11,7	96.223	9,4	234.678,0	11,0
2012	20.124,7	12,0	96.387,1	12,4	12.643	8,2	95.130	9,1	224.285,1	10,7
2013	20.566,1	12,4	97.940,2	11,9	13.199	7,5	88.672	9,0	220.377,4	10,5
2014	21.037,0	12,9	99.301,0	12,3	14.321	7,7	88.031	8,7	222.689,3	10,6
2015	22.256,4	13,1	104.362,4	12,4	14.771	7,7	89.450	8,8	230.840,0	10,8
2016	23.490,0	12,9	108.927,2	12,6	13.173	6,2	93.762	8,4	239.352,6	10,6
2017	22.875,0	13,1	112.702,3	12,8	14.303	6,9	94.780	8,6	244.661,0	10,9
2018	23.446,5	14,1	116.497,7	13,0	14.399	6,8	95.849	8,4	250.191,8	11,0
2019	21.967,8	14,9	120.995,9	13,4	15.929	6,2	93.162	8,4	252.054,8	11,2

(\*) 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 de diciembre de 2019 suma 165.445,08 km.

No se incluye el tráfico por la red de carreteras interurbanas administradas por los Ayuntamientos y otros organismos que según estimaciones de la D.G.C. puede ser el 10% del tráfico total. En aquellas diputaciones en las que no se ha recibido el dato de longitud, se ha considerado el dato del año 2018.

(2) Los datos de tráfico de las autopistas de peaje estatal y total son proporcionados por el servicio de concesión de autopistas de la S.G. de Explotación, el dato de tráfico de peaje en autopistas autonómicas es proporcionado por la Subdelegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas de peaje. Para el resto de carreteras se han empleado los planes de aforos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para la RCE y de las CC.AA. y Diputaciones en las redes de su competencia.

(3) Las carreteras denominadas como de doble calzada en los anuarios 2000 a 2014 han pasado a denominarse carretera multicarril (Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras).

(4) Como consecuencia del inventario de Carreteras a 31-XII-2008 los datos de este año no son comparables con los del año anterior.

Fuente: Subdirección General de Explotación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.


**Tabla 1.2.14.B. Tráfico Intensidad media diaria (IMD) en el conjunto de redes de carretera por tipo de vía (vehículos/día) (\*) (1)**

Años	Autopistas de peaje (2) (3)	Porcentaje de vehículos pesados	Autovía y Autopista libre	Porcentaje de vehículos pesados	Multicarril (3)	Porcentaje de vehículos pesados	Red convencional	Porcentaje de vehículos pesados	Total	Porcentaje de 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 (4)	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	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
2014	17.494,0	12,9	22.616,8	12,3	23.649,4	7,7	1.636,0	8,7	3.717,4	10,6
2015	18.516,0	13,1	23.255,3	12,4	24.003,2	7,7	1.645,0	8,8	3.809,8	10,8
2016	19.462,0	12,9	24.057,3	12,6	21.676,6	6,2	1.731,3	8,4	3.962,7	10,6
2017	20.321,4	13,1	24.733,5	12,8	23.894,4	6,9	1.748,4	8,6	4.045,6	10,9
2018	20.930,0	14,1	25.278,9	13,0	23.980,5	6,8	1.769,6	8,4	4.138,6	11,0
2019	21.675,0	14,9	26.054,8	13,4	26.244,2	6,2	1.723,8	8,4	4.174,0	11,2

(\*) Esta tabla es complementaria de la 1.2.14

(1) La red de carreteras es la del Estado, CC.AA. y Diputaciones, que a 31 de diciembre de 2019 suma 165.445,08 km. por los Ayuntamientos y otros organismos que según estimaciones de la D.G.C. puede ser el 10% del tráfico total.

(2) Los datos de tráfico de las autopistas de peaje estatal y total son proporcionados por el servicio de concesión de autopistas de la S.G. de Explotación, el dato de tráfico de peaje en autopistas autonómicas es proporcionado por la Subdelegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas de peaje. Para el resto de carreteras se han empleado los planes de aforos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para la RCE y de las CC.AA. y Diputaciones en las redes de su competencia.

(3) Las carreteras denominadas como de doble calzada en los anuarios 2000 a 2014 han pasado a denominarse carretera multicarril (Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras).

(4) Como consecuencia del inventario de Carreteras a 31-XII-2008 los datos de este año no son comparables con los del año anterior.

Fuente: Subdirección General de Explotación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Tabla 1.2.15. Tráfico. Longitud total recorrida en la red de carreteras por titularidad y provincias. Año 2019 (\*)**

Comunidad Autónoma	Estado		Comunidades Autónomas		Diputaciones		
	Total	% pesados	Total	% pesados	Total (*)	% pesados (9)	
<b>ANDALUCÍA</b>	<b>22.995</b>	<b>10,1</b>	<b>(2)</b>	<b>13.782</b>	<b>9,1</b>	<b>2.640</b>	<b>9,4</b>
Almería	2.072	12,6		969	9,5	(5)	365
Cádiz	2.771	6,1		1.869	9,1		225
Córdoba	2.001	13,9		996	6,6	(4)	432
Granada	2.301	7,9		2.736	12,3		680
Huelva	1.817	10,2		926	5,9		181
Jaén	1.857	18,8		1.016	6,3		149
Málaga	5.649	7,5		2.295	7,4		281
Sevilla	4.526	10,6		2.975	10,3		326
<b>ARAGÓN</b>	<b>7.288</b>	<b>20,5</b>	<b>(3)</b>	<b>1.770</b>	<b>12,2</b>	<b>162</b>	<b>15,6</b>
Huesca	1.757	17,0		--	--		43
Teruel	1.072	22,3		--	--		40
Zaragoza	4.459	21,5		--	--	(4)	78
<b>ASTURIAS, PRINCIPADO DE</b>	<b>3.601</b>	<b>8,5</b>	<b>(2)</b>	<b>2.020</b>	<b>7,9</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>BALEARS, ILLES</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>(7)</b>	<b>9.715</b>	<b>6,9</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>CANARIAS</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>(7)</b>	<b>11.200</b>	<b>5,1</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
Las Palmas	--	--		5.249	6,6		--
Sata. Cruz de Tenerife	--	--		5.950	4,2		--
<b>CANTABRIA</b>	<b>3.408</b>	<b>9,1</b>	<b>(1)</b>	<b>1.036</b>	<b>5,6</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>CASTILLA-LA MANCHA</b>	<b>12.704</b>	<b>16,9</b>	<b>(2)</b>	<b>4.476</b>	<b>12,2</b>	<b>1.166</b>	<b>8,3</b>
Albacete	2.105	16,7		571	13,3	(4)	259
Ciudad Real	1.993	21,2		1.062	13,8		245
Cuenca	2.479	18,6		529	15,1	(5)	160
Guadalajara	1.590	20,4		500	10,3	(5)	189
Toledo	4.537	13,0		1.815	10,7		314
<b>CASTILLA Y LEÓN</b>	<b>14.560</b>	<b>18,9</b>	<b>(1)</b>	<b>4.850</b>	<b>11,8</b>	<b>1.775</b>	<b>11,4</b>
Ávila	971	11,5		363	6,5	(5)	122
Burgos	2.833	24,8		722	9,9		176
León	2.022	14,9		999	12,0		464
Palencia	987	19,7		552	13,8		70
Salamanca	1.456	19,9		486	7,9		265
Segovia	1.219	14,3		580	11,9		190
Soria	847	27,1		300	27,7		81
Valladolid	2.659	17,0		549	9,9		201
Zamora	1.567	19,1		299	12,4	(4)	206
<b>CATALUÑA</b>	<b>16.021</b>	<b>16,7</b>	<b>(1)</b>	<b>17.143</b>	<b>6,9</b>	<b>2.126</b>	<b>8,8</b>
Barcelona	7.560	14,7		11.007	6,6		1.383
Girona	2.537	18,5		2.838	7,9		241
Lleida	2.059	21,1		1.423	8,1		135
Tarragona	3.864	16,9		1.855	7,0		367
<b>COMUNIDAD VALENCIANA</b>	<b>16.396</b>	<b>15,0</b>	<b>(1)</b>	<b>5.857</b>	<b>6,7</b>	<b>2.239</b>	<b>4,7</b>
Alicante	5.921	9,6		1.661	3,9		818
Castellón	2.322	19,5		1.319	15,1		94
Valencia	8.152	17,7		2.877	4,5		1.327
<b>EXTREMADURA</b>	<b>4.194</b>	<b>15,7</b>	<b>(1)</b>	<b>2.172</b>	<b>8,3</b>	<b>720</b>	<b>10,1</b>
Badajoz	2.334	16,1		1.267	8,2		382
Cáceres	1.860	15,1		905	8,4	(4)	338
<b>GALICIA</b>	<b>9.036</b>	<b>9,6</b>	<b>(1)</b>	<b>6.425</b>	<b>6,8</b>	<b>2.188</b>	<b>5,5</b>
A Coruña	3.146	7,5		2.735	6,8		754
Lugo	1.709	13,2		864	10,3	(4)	478
Ourense	1.321	13,2		666	8,0		332
Pontevedra	2.860	8,2		2.160	5,1		624
<b>MADRID, COMUNIDAD</b>	<b>15.909</b>	<b>8,8</b>	<b>(1)</b>	<b>8.237</b>	<b>7,5</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>MURCIA, REGIÓN DE</b>	<b>4.495</b>	<b>13,5</b>	<b>(2)</b>	<b>3.273</b>	<b>8,9</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>NAVARRA, C. FORAL DE</b>	<b>169</b>	<b>21,3</b>	<b>(2)</b>	<b>4.403</b>	<b>14,1</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>PAÍS VASCO</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>(6)</b>	<b>9.998</b>	<b>11,2</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
Álava	--	--		1.579	16,8		--
Guipúzcoa	--	--		3.668	13		--
Vizcaya	--	--		4.752	7,9		--
<b>RIOJA, LA</b>	<b>1.427</b>	<b>17,0</b>	<b>(1)</b>	<b>478</b>	<b>8,4</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>CEUTA Y MELILLA</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
Ceuta	--	--		--	--		--
Melilla	--	--		--	--		--
<b>TOTAL (11)</b>	<b>132.203</b>	<b>13,8</b>	<b>--</b>	<b>106.836</b>	<b>8,4</b>	<b>13.016</b>	<b>7,7</b>

(\*) El tráfico está expresado en millones de vehículos-kilómetro y corresponde a la longitud total recorrida en cada provincia en el año 2019.

(1) La red aforada de la comunidad autónoma correspondiente es igual o superior al 97% de su longitud. En este caso se mantiene el dato recibido.

(2) La red aforada de la administración correspondiente está por debajo del 97% de su longitud. La expansión se ha realizado optimizando un ajuste con la familia de curvas de distribución acumulada de tráfico de las administraciones que han aforado al completo su red:

Curva superior: Extremadura 2019. Curva inferior: La Rioja 2019 + Madrid 2019 + C. Valenciana 2019 + La Rioja 2019.

(3) No se han recibido los datos de Aragón y ante la necesidad de tener información global, se ha estimado el tráfico 2019 mediante la línea tendencial ( $y=0,1049x+1005,6$ )  $R^2 = 0,9315$  basada en las cifras de tráfico de 2012 a 2018. Se mantiene el mismo porcentaje de pesados que el año 2018.

(4) Se ha calculado aplicando un crecimiento de 2,60%, resultado de la evolución media 2016-2018 de las diputaciones en las que no tenían datos.

Se mantiene el porcentaje de pesados del año 2018, en los casos que tuviesen.

(5) Se ha estimado el tráfico 2019 mediante la curva polinómica  $Y = 0,0051x^2 - 0,0488x$ , basada en los datos de comunidades y diputaciones recibidos en 2019. de diputaciones comparables entre 2017 y 2018.

(6) Los datos de las Diputaciones Forales del País Vasco han sido incluidos, a efectos de tráfico, en las CC. AA.

(7) Los datos de los Cabildos y Consejos Insulares se han integrado en las provincias y comunidades autónomas correspondientes.

Los tráficos aforados y remitidos por estos organismos son los siguientes. (Primer aparece el tráfico total en millones de vehículos-kilómetro y en paréntesis el % de pesados).

BALEARES: Palma de Mallorca 8.318,1(7,27); Ibiza 734,3(3,8); Menorca 533,5(5,99); Formentera 129,1(s/d). Los datos de Formentera son del año 2018.

CANARIAS: LAS PALMAS: Fuerteventura 920,8(s/d); Lanzarote 872,3(s/d); Gran Canaria 3.356,2(6,63). Todos los datos han sido expandidos al 100%. Los datos de Lanzarote y Gran Canaria son del año 2018.

CANARIAS: STA. CRUZ DE TENERIFE: Tenerife 5.220,4(4,03); Hierro 59,2(s/d); La Palma 500,2(5,63); La Gomera 170,5(s/d). Todos los datos han sido expandidos al 100%. Los datos de La Palma, La Gomera y El Hierro son del año 2018.

(8) El porcentaje de pesados total de cada comunidad y el total de todas las provincias se calcula a partir de datos comparables de solo aquellas que han proporcionado dicho dato.

Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**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 2019**  
(millones de vehículos-km) (10<sup>6</sup> km) (1) (2) (3)

Nombre	Longitudes	Total	Motos	Ligeros	Coches	Turismos	C. C/Car.	Camionetas	Tractores	Pesados	Cam. S/R	Cam. C/R	Cam. art	Tren car.	Veh. esp.	Buses
			1	1+2+3+4+5	2+3	2	3	4	5	6+7+8+9+10	6	7+8+9	7	8	9	10
A Coruña	576,29	3.145,9	2.909,3	33,5	2.566,8	2.553,6	13,6	3.038,8	0,22	236,5	93,7	128,9	22,05	6,23	0,60	13,9
Albacete	699,67	2.104,9	1752,6	24,4	1644,4	1605,7	8,67	113,2	0,66	352,3	79,0	262,1	247,03	13,27	1,81	11,3
Alicante	622,61	5.921,4	5.353,5	12,1	4.726,5	4.693,3	35,16	54,9	0,11	567,9	238,6	299,5	280,72	13,38	0,38	29,8
Almería	366,73	2.072,1	1.811,1	27,4	1.673,5	1.665,8	7,69	11,1	0,04	261,1	27,5	22,2	17,08	4,53	0,61	11,4
Asturias	850,91	3.600,8	3.293,6	36,6	2.970,5	2.892,1	83,39	346,4	0,09	307,2	25,9	69,6	150,05	8,81	0,77	21,7
Avila	472,77	970,9	859,7	14,7	770,8	764,8	6,03	74,0	0,19	111,2	28,6	74,0	69,08	4,39	0,55	8,6
Badajoz	879,63	2.333,7	1.957,1	21,4	1.786,2	1.771,9	44,28	148,8	0,71	376,6	96,0	261,7	249,08	10,91	1,75	18,9
Barcelona	3.071,4	7.580,2	6.446,0	157,3	5.828,6	5.816,4	33,23	459,9	0,16	1.114,2	445,4	613,5	587,85	23,22	2,54	55,2
Burgos	972,31	2.832,5	2.303,5	38,1	1.929,9	1.896,8	16,05	178,7	0,80	702,0	173,2	498,2	471,77	22,74	3,73	30,6
Cáceres	809,34	1.860,0	1.578,4	22,9	1.468,1	1.457,8	10,38	87,2	0,15	281,6	71,8	165,9	184,4	0,56	1,20	13,9
Cádiz	321,92	2.770,9	2.602,3	57,2	2.401,9	2.393,9	8,04	43,1	0,09	168,5	57,6	94,4	90,70	3,01	0,72	16,5
Cantabria	578,32	3.408,0	3.098,6	53,3	2.767,0	2.749,8	17,15	278,2	0,12	309,5	81,7	208,3	196,33	0,64	1,36	19,4
Castellón	470,11	2.322,2	1.870,2	34,7	1.662,5	1.652,5	9,95	172,9	0,09	452,1	49,7	288,5	277,80	9,85	0,89	13,9
Ciudad Real	722,89	1.993,2	1.569,9	25,7	1.406,7	1.398,3	8,41	136,3	1,08	423,3	82,9	322,0	302,99	7,62	1,41	18,4
Córdoba	623,84	2.000,8	1.723,3	19,9	1.571,4	1.565,3	6,09	131,2	0,81	277,5	73,0	80,5	113,39	8,40	0,70	14,0
Cuenca	981,52	2.479,4	2.068,0	27,4	1.862,3	1.856,4	5,81	127,6	0,71	461,4	74,9	367,8	347,72	6,27	1,80	18,7
Girona	407,96	2.537,0	2.066,1	46,5	1.827,9	1.813,2	14,71	164,0	0,65	468,9	21,1	230,8	222,37	7,30	1,5	25,9
Granada	381,95	2.301,3	2.119,5	54,3	1.927,4	1.923,4	4,02	137,6	0,17	181,8	75,0	93,9	90,29	3,25	0,38	12,9
Guadalajara	414,88	1.589,6	1.265,5	25,6	1.168,7	1.166,4	2,29	324,1	0,14	64,8	64,8	246,6	231,70	13,31	1,64	16,4
Huelva	481,00	1.817,4	1.632,1	22,8	1.509,5	1.498,9	10,54	99,7	0,7	165,3	50,7	25,8	121,79	3,60	0,38	8,8
Huesca	902,65	1.756,5	1.457,1	37,3	1.343,5	1.334,1	9,38	299,4	0,81	299,4	89,7	217,7	206,93	9,77	0,99	12,0
Jaén	466,19	1.856,9	1.507,3	24,9	1.357,9	1.351,3	6,58	123,7	0,87	349,6	92,8	241,6	225,75	14,70	1,6	15,1
León	940,51	2.022,3	1.720,7	21,4	1.554,2	1.542,1	12,04	144,5	0,65	301,6	75,8	208,4	198,39	8,35	1,65	17,4
Lleida	509,02	2.059,5	1.625,4	45,4	1.428,7	1.421,1	7,59	150,6	0,61	434,1	92,6	329,5	312,72	6,33	1,47	12,0
Lugo	763,18	1.709,0	1.360,9	25,6	1.360,9	1.352,6	8,32	96,4	0,13	226,0	93,1	14,8	114,87	6,47	0,98	10,5
Madrid	747,92	5.908,9	4.507,9	179,4	4.567,6	4.559,6	8,04	761,9	0,03	1.401,0	536,2	766,4	726,21	35,57	4,65	98,4
Málaga	399,74	5.649,4	5.223,7	85,9	4.826,5	4.814,3	12,17	312,2	0,04	425,7	201,2	182,1	181,73	9,77	0,63	32,3
Murcia	577,54	4.495,0	3.886,3	53,1	3.620,6	3.606,2	14,42	22,4	0,13	608,8	206,8	381,1	370,27	9,18	1,89	20,8
Navarra	39,03	169,2	163,2	0,7	119,7	119,2	0,57	12,8	0,00	36,0	4,8	19,3	16,66	0,54	0,08	1,9
Orense	497,67	1.321,2	1.147,4	16,4	1.074,5	1.071,8	2,66	56,4	0,16	173,7	44,7	12,1	12,04	8,78	0,88	7,3
Palencia	440,44	987,2	792,8	13,4	724,0	716,0	7,96	55,3	0,09	194,4	45,6	142,5	132,37	9,58	0,59	6,2
Pontevedra	536,56	2.860,1	2.624,8	37,8	2.418,5	2.410,7	5,79	170,2	0,24	235,3	91,6	129,3	123,53	5,21	0,80	14,4
Rioja	433,23	1.427,5	1.185,1	19,2	1.044,9	1.039,6	5,34	120,3	0,67	242,4	79,3	148,9	142,59	5,51	0,79	14,1
Salamanca	558,65	1.455,7	1.155,9	21,2	1.020,7	1.010,4	10,30	123,9	0,08	289,9	56,5	221,6	207,26	12,85	1,48	11,7
Segovia	368,34	1.219,0	1.045,2	13,1	953,7	949,8	3,94	78,3	0,10	173,8	31,9	128,6	122,30	5,42	0,89	13,2
Sevilla	470,14	4.526,3	4.048,3	66,4	3.671,6	3.648,2	23,41	310,2	0,09	478,0	149,4	305,1	289,71	13,43	1,96	23,6
Soria	552,90	846,9	617,5	12,4	551,9	547,4	4,46	52,4	0,78	229,4	42,8	177,4	167,67	8,69	1,04	9,3
Taragona	554,27	3.884,1	3.211,8	78,1	2.904,2	2.897,0	7,13	229,3	0,23	652,3	263,8	357,1	342,04	13,60	1,43	31,5
Tenife	678,81	1.072,0	832,9	22,6	761,8	754,2	7,53	47,6	0,92	239,1	40,2	193,2	184,74	7,26	1,21	5,6
Toledo	904,12	4.537,3	3.946,9	51,2	3.579,8	3.567,9	11,87	316,3	0,62	590,3	153,0	401,6	378,82	22,21	2,53	35,8
Valencia	799,04	8.162,0	6.710,0	125,4	6.060,5	6.043,4	17,08	526,7	0,34	1.438,9	460,1	938,4	894,41	39,78	4,22	40,5
Valladolid	545,63	2.658,7	2.208,0	30,7	2.042,5	2.036,5	5,96	134,6	0,20	450,7	107,7	320,5	302,29	11,10	2,0	22,6
Zamora	772,97	1.567,0	1.268,5	18,8	1.110,7	1.102,3	8,38	138,7	0,22	298,6	85,8	165,3	178,30	14,85	2,0	17,4
Zaragoza	969,42	4.459,5	3.502,6	56,4	3.243,6	3.231,4	12,20	202,1	0,64	956,9	249,7	671,1	631,30	36,16	3,61	36,0
Total	26.436,3	132.203,5	113.914,6	1.910,5	103.693,9	103.250,8	443,2	8.294,2	15,9	18.288,9	5.687,4	11.715,3	11.104,8	5.47,3	63,2	886,2
%Totales...	100,00	86,7	145	78,44	78,0	0,34	0,39	62,7	0,01	13,83	4,30	8,86	8,40	0,41	0,05	0,67
%P arciales...	100,00	100,00	168	9103	90,64	0,39	7,28	0,01	100,00	31,10	64,06	60,72	2,99	0,35	4,85	

(1) El reparto del tráfico en 10 tipos de vehículos es consecuencia de la estimación realizada a partir de los aforos manuales realizados a lo largo del año en las estaciones fijas de la RCE de acuerdo con el Plan Anual Nacional de Aforos. Este año los incrementos por 10 tipos de vehículos proporcionan valores desvirtuados, al haberse revisado en profundidad el sistema de afinidades entre estaciones fijas y coberturas para los aforos manuales.  
(2) A partir de 2016 las motos están incluidas dentro de los vehículos ligeros ya que los aparatos automáticos de aforo, según los últimos estudios llevados a cabo por la D.G.C., demuestran que captan estos vehículos.  
(3) La longitud de la RCE según catálogo son 26.466,34 km pero a efectos de tráfico al no estar cuantificado Ceuta ni Melilla, se consideran 26.436,32 km.  
Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Tabla 1.2.15.2. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Crecimiento por tipo de vehículo y CC.AA. Vehículos totales. (1)  
Ámbito: todos. Vía: todas. Clase de vehículo: todos (millones de vehículos-kilómetro) (10<sup>6</sup> vh-km)**

CC.AA.	Longitud (km)(3)			vh-km año 2018 (2)			vh-km año 2019 (2)			IMD 2019 (vh/día)			Crecimientos (%)		
	2018	2019		Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados
	ANDALUCÍA	3.461,7	3.511,5	22.460,3	20.220,2	2.240,1	2.240,1	22.995,1	20.667,6	2.327,5	17.941,1	16.125,1	1.815,9	1,89	1,70
ARAGÓN	2.548,8	2.550,9	7.213,5	5.763,5	1.450,0	1.450,0	7.288,0	5.792,7	1.495,3	7.827,5	6.221,5	1.606,0	0,71	0,13	2,67
ASTURIAS	851,0	850,9	3.555,9	3.246,6	309,3	309,3	3.600,8	3.293,6	307,2	11.593,8	10.604,5	989,2	0,23	0,43	-1,70
CANTABRIA	578,3	578,3	3.348,4	3.049,6	298,8	298,8	3.408,0	3.098,6	309,5	16.145,2	14.679,2	1.466,1	1,78	1,18	3,01
CAST. MANCHA	3.712,2	3.723,1	12.241,9	10.155,8	2.086,1	2.086,1	12.704,4	10.553,0	2.151,5	9.348,9	7.765,7	1.583,2	2,24	2,15	2,95
CAST. Y LEON	5.649,3	5.647,5	14.396,4	11.740,4	2.656,0	2.656,0	14.560,4	11.808,7	2.751,7	7.063,5	5.728,7	1.334,9	1,72	1,85	2,77
CATALUÑA	1.787,4	1.782,0	15.903,2	13.206,2	2.697,0	2.697,0	16.020,8	13.351,3	2.669,5	24.631,3	20.527,1	4.104,2	1,41	1,24	3,32
C. VALENCIANA	1.929,1	1.931,8	16.148,4	13.808,3	2.340,2	2.340,2	16.395,6	13.936,7	2.458,9	23.253,2	19.765,8	3.487,4	-0,70	-1,34	8,04
EXTREMADURA	1.606,8	1.689,0	4.005,3	3.390,1	615,2	615,2	4.193,7	3.535,4	658,3	6.802,7	5.734,9	1.067,8	1,62	0,95	5,62
GALICIA	2.377,7	2.373,7	9.150,2	8.240,6	909,6	909,6	9.036,2	8.164,5	871,6	10.429,5	9.423,5	1.006,0	-0,23	0,12	-3,12
LA RIOJA	433,7	433,2	1.386,5	1.145,4	241,1	241,1	1.427,5	1.185,1	242,4	9.027,3	7.494,6	1.532,6	-0,11	0,29	-3,73
MADRID	750,1	747,9	16.411,1	15.008,9	1.402,2	1.402,2	15.909,0	14.508,0	1.401,0	58.276,5	53.144,5	5.132,0	1,29	1,14	4,36
MURCIA	577,9	577,5	4.451,1	3.859,5	591,6	591,6	4.495,0	3.886,3	608,8	21.323,5	18.435,6	2.887,9	-0,25	-0,28	1,57
NAVARRA	39,2	39,0	175,5	138,6	36,9	36,9	169,2	133,2	36,0	11.877,7	9.351,9	2.525,7	-8,07	-8,70	-5,64
PAIS VASCO	77,8	--	546,4	467,2	79,3	79,3	--	--	--	--	--	--	--	--	--
<b>Total RCE</b>	<b>26.381,1</b>	<b>26.436,3</b>	<b>131.394,1</b>	<b>113.440,8</b>	<b>17.953,3</b>	<b>17.953,3</b>	<b>132.203,5</b>	<b>113.914,6</b>	<b>18.288,9</b>	<b>13.701,0</b>	<b>11.806,0</b>	<b>1.895,0</b>	--	--	--
<b>Total Comparable</b>	<b>25.393,6</b>	<b>25.296,9</b>	<b>126.446,1</b>	<b>108.955,8</b>	<b>17.505,0</b>	<b>17.505,0</b>	<b>127.908,2</b>	<b>110.855,6</b>	<b>17.619,6</b>	--	--	--	--	--	<b>3,22</b>

(1) La red empleada para el cálculo de crecimientos es la formada por los tramos homogéneos y comparables. Los crecimientos mostrados son los de los vehículos-kilómetro comparables.

(2) Los vehículos-kilómetro que aparecen en este informe son los totales en cada comunidad autónoma (red completa de la comunidad autónoma).

(3) La longitud de la RCE 2019 según catálogo son 26.466,34 km pero a efectos de tráfico al no estar cuantificado Ceuta ni Melilla, se consideran 26.436,32 km.

Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



**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 2019**  
(millones de vehículos-km) (1) (2) (3) (4)

Nombre	LONGITUD	TOTAL	MOTOS		LIGEROS		COCHES		TURISMOS		C.CICAR.		CAMIONET.		TRACTOR.		PESADOS		CAM.S/R		CAM.C/R		CAM.ART		TREN		CAR.		VEH.ESP.		BUSES						
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30					
C1 Madrid - País Vasco y Cantabria	2.478,48	<b>13.279,2</b>	176,0	11.323,8	10.412,2	10.373,5	38,7	734,3	1,2	1.954,4	487,9	1.354,1	1.279,8	65,1	9,3	112,4																					
C2 Mad-Navarra-Aragón-Cataluña	3.386,09	<b>22.896,6</b>	394,6	18.741,7	17.009,2	16.945,3	63,9	1.335,0	2,9	4.154,9	1.318,9	2.653,4	2.521,1	119,8	12,6	182,6																					
C3 Madrid - Levante	3.168,15	<b>25.231,6</b>	345,3	21.638,0	19.721,1	19.646,4	74,7	1.570,5	1,1	3.593,6	1.088,6	2.370,1	2.251,2	109,0	9,9	134,9																					
C4 Madrid - Andalucía oriental	2.145,04	<b>16.084,4</b>	179,5	13.640,1	12.598,5	12.552,4	46,1	861,6	0,5	2.444,3	704,9	1.627,1	1.541,7	77,7	7,7	112,3																					
C5 Madrid - Andalucía Occidental	2.734,47	<b>19.551,3</b>	232,6	17.037,9	15.617,8	15.551,3	66,5	1.186,5	1,0	2.513,4	675,0	1.699,2	1.604,7	85,8	8,7	139,3																					
C6 Madrid - Extremadura	2.114,65	<b>10.084,9</b>	116,2	9.080,1	8.340,1	8.312,6	27,5	602,6	1,2	1.024,8	305,7	647,2	609,9	32,8	4,5	71,9																					
C7 Madrid - Galicia y Asturias	3.379,28	<b>13.535,0</b>	152,2	11.797,0	10.783,2	10.737,7	45,5	860,7	0,8	1.738,0	482,6	1.155,5	1.084,3	62,0	9,3	99,9																					
C8 Galicia a Francia por Cantábrico	5.374,09	<b>20.533,8</b>	247,6	18.048,9	16.261,2	16.168,7	92,6	1.538,1	2,0	2.484,9	795,3	1.560,1	1.468,4	81,6	10,1	129,6																					
C9 País Vasco - Navarra - Cataluña	2.159,88	<b>17.006,1</b>	315,0	13.927,6	12.518,0	12.469,3	48,8	1.092,7	1,9	3.078,5	1.104,6	1.837,7	1.755,0	74,5	8,2	136,1																					
C10 Juquera y Port-Bou - Murcia	2.153,33	<b>25.423,6</b>	399,4	21.538,6	19.334,1	19.246,7	87,3	1.804,5	0,6	3.885,0	1.546,4	2.174,0	2.083,7	82,5	7,9	164,6																					
C11 Murcia - Cádiz (Por la costa)	1.258,51	<b>12.265,6</b>	189,2	11.130,8	10.243,9	10.206,1	37,8	697,5	0,2	1.134,8	484,6	585,9	563,0	19,9	3,0	64,3																					
C12 Andalucía - Levante SO-NE	3.639,15	<b>26.574,2</b>	368,9	22.724,5	20.587,5	20.491,5	96,0	1.765,5	2,7	3.849,7	1.150,7	2.537,4	2.407,5	118,6	11,3	161,6																					
C13 Ruta de la Plata	4.097,19	<b>16.150,0</b>	201,4	14.196,2	12.962,9	12.888,3	74,7	1.030,5	1,3	1.953,8	571,3	1.285,3	1.216,6	60,0	8,7	97,2																					
C14 Irún - Fuentes de Oñoro	948,78	<b>3.986,6</b>	49,1	3.011,8	2.692,6	2.672,5	20,0	269,8	0,3	974,9	240,0	692,5	652,4	36,3	3,8	42,4																					
C15 Ebro y Sub-Ebro (Levante N. España)	6.699,48	<b>25.444,0</b>	389,0	20.965,4	18.877,0	18.779,5	97,5	1.694,9	4,5	4.478,7	1.233,6	3.057,2	2.905,7	133,7	17,8	187,8																					
<b>Total RCE</b>	<b>26.436,32</b>	<b>132.203,5</b>	<b>1.910,5</b>	<b>113.914,6</b>	<b>103.693,9</b>	<b>103.250,8</b>	<b>443,2</b>	<b>8.294,2</b>	<b>15,9</b>	<b>18.288,9</b>	<b>5.687,4</b>	<b>11.715,3</b>	<b>11.104,8</b>	<b>547,3</b>	<b>63,2</b>	<b>886,2</b>																					
% Totales ...		<b>100,0</b>	1,5	86,2	78,4	78,1	0,3	6,3	0,0	13,8	4,3	8,9	8,4	0,4	0,1	0,7																					
% Parciales ...			1,7	100,0	91,0	90,6	0,4	7,3	0,0	100,0	31,1	64,1	60,7	3,0	0,4	4,9																					

(1) La evolución del tráfico (crecimiento anual) en el periodo 1990-2019 está recogida en la tabla siguiente 1.2.15.4.

(2) La suma de los tráficos de los 15 corredores es aproximadamente el doble del tráfico total de la RCE. Ello es debido a que muchos tramos de la red son comunes a varios corredores.

(3) A partir de 2016 las motos están incluidas dentro de los vehículos ligeros ya que los aparatos automáticos de afro, según los últimos estudios llevados a cabo por la D.G.C., demuestran que captan estos vehículos.

(4) La longitud de la RCE según catálogo son 26.466,34 km pero a efectos de tráfico al no estar cuantificado Ceuta ni Melilla, se consideran 26.436,32 km.

Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Tabla 1.2.15.4. Crecimiento del tráfico en la RCE por corredores. Evolución 1992 – 2019. (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
2019	2,3	3,1	2.128	2,1	2,1	3.028	1,7	4,2	3.032	1,9	3,5	2.090	2,3	4,6	2.579	1,7	3,5	1.945	1,6	0,8	3.247	1,8	1,0	4.879
2018	1,6	3,2	2.476	1,7	3,4	3.007	1,7	3,1	2.925	2,9	3,7	2.021	2,6	3,6	2.518	3,2	5,3	2.012	1,5	3,2	3.228	1,2	3,1	5.128
2017	1,7	3,9	2.463	2,7	5,1	3.351	3,8	4,4	2.984	4,3	4,7	2.057	3,2	4,3	2.566	1,6	3,4	2.021	2,2	4,0	3.256	2,3	3,6	5.215
2016	3,0	2,9	2.473	4,9	3,6	3.284	3,6	3,3	3.058	5,0	4,9	2.066	4,3	4,7	2.602	3,6	5,5	2.021	3,2	2,9	3.305	3,0	1,5	5.446
2015	4,4	5,9	2.559	4,9	6,0	3.128	4,5	4,4	2.935	4,9	6,0	1.899	4,0	5,9	2.731	2,5	4,5	1.927	4,2	4,3	3.372	4,1	4,6	5.140
2014	2,1	3,2	2.438	2,2	2,9	3.060	1,6	3,3	2.998	1,2	4,1	2.023	1,6	2,6	2.728	2,0	1,7	2.089	0,7	2,8	3.227	1,3	1,2	4.993
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	2.993	-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
<b>Media (*)</b>	<b>2,2</b>	<b>1,1</b>		<b>1,9</b>	<b>1,6</b>		<b>2,2</b>	<b>1,6</b>		<b>2,8</b>	<b>1,0</b>		<b>2,8</b>	<b>0,6</b>		<b>2,3</b>	<b>0,9</b>		<b>2,0</b>	<b>0,5</b>		<b>2,3</b>	<b>0,4</b>	

(Continúa).

Tabla 1.2.15.4. (Continuación) Crecimiento del tráfico en la RCE por corredores. Evolución 1992 – 2019. (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 SUBERRO (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
2019	2,3	3,1	2.128	2,2	5,3	1.753	2,8	4,0	1.165	1,4	3,4	3.514	1,9	2,3	3.937	2,3	4,7	777	2,2	4,7	5.902	1,1	3,2
2018	1,6	3,2	2.476	2,0	2,9	1.912	2,8	3,3	1.183	2,3	2,8	3.470	1,9	3,2	3.916	2,6	3,9	893	1,5	2,6	6.033	1,9	3,7
2017	1,7	3,9	2.463	3,3	3,5	2.113	4,7	5,3	1.210	4,1	4,9	3.482	3,5	4,8	3.912	2,4	3,6	898	2,8	4,3	6.482	2,9	4,1
2016	3,0	2,9	2.473	4,5	2,9	2.059	5,7	7,5	1.159	4,8	3,6	3.448	3,8	3,2	4.041	4,0	0,8	942	3,6	1,9	6.504	3,5	3,8
2015	4,4	5,9	2.559	4,9	4,3	2.027	7,0	7,1	1.084	4,9	5,1	3.400	4,7	4,9	3.935	5,1	7,6	921	4,6	5,7	6.581	4,0	5,6
2014	2,1	3,2	2.438	1,9	3,6	1.882	2,1	4,1	1.108	0,9	2,8	3.504	0,7	1,8	3.837	1,5	1,6	910	2,2	2,7	6.326	1,4	3,0
2013	-1,6	-4,8	2.370	-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	-4,7	-9,3	2.341	-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	-1,7	-1,8	2.194	-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	0,4	-2,9	1.962	-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	-0,8	-11,2	1.783	-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	-1,2	-5,2	1.792	-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	3,8	0,7	1.774	2,4	1,7	1.721	4,1	-2,9	855	2,3	1,0	2.592	3,9	-0,5	2.976	2,2	2,2	655	3,6	1,4	5.346	3,0	2,3
2006	2,4	-0,2	1.782	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	2,5	2,8	2.239	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	4,3	5,3	2.197	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	3,9	2,2	2.061	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	3,9	3,3	1.972	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	4,6	4,7	1.977	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	4,5	9,6	1.928	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	6,6	8,9	1.518	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	6,9	3,6	1.529	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	2,7	1,8	1.439	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	2,1	-0,1	1.542	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	3,3	1,3	1.299	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	3,1	6,6	1.424	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	0,1	-0,7	1.392	-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	3,7	-2,3	1.418	-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
<b>Media (*)</b>	<b>1,9</b>	<b>1,5</b>		<b>2,1</b>	<b>1,6</b>		<b>3,2</b>	<b>1,4</b>		<b>2,7</b>	<b>1,3</b>		<b>2,4</b>	<b>0,8</b>		<b>2,4</b>	<b>1,0</b>		<b>2,1</b>	<b>1,3</b>		<b>2,5</b>	<b>2,1</b>

(\*) Media periodo 1992-2018 (tanto por ciento anual acumulado)

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.

Los datos absolutos de tráfico por corredores y tipo de vehículo en el año de referencia 2019 figuran en la tabla anterior (1.2.15.3)

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Tabla 1.2.16. Tráfico en la Red de Carreteras del Estado según clase de vehículo (longitud total recorrida) (1) (2) (3)**  
(millones de vehículos-km)

Clase de vehículo	2015	2016 (2)	2017	2018	2019	19/18 (3)
<b>MOTOCICLETAS</b>	<b>773</b>	<b>1.940</b>	<b>1.936</b>	<b>1.934</b>	<b>1.911</b>	<b>-0,2%</b>
Turismos	95.299	98.643	100.303	103.331	103.251	0,8%
Camionetas	7.573	6.762	8.066	8.158	8.294	1,9%
Tractores agrícolas	43	37	19	17	16	1,9%
<b>TOTAL LIGEROS</b>	<b>102.914</b>	<b>107.382</b>	<b>110.324</b>	<b>113.441</b>	<b>113.915</b>	<b>0,9%</b>
Camiones sin remolque	4.241	6.195	5.475	5.664	5.687	2,3%
Camiones con remolque	10.304	8.936	10.866	11.418	11.105	3,8%
Autobuses	1.279	1.310	835	871	886	1,9%
<b>TOTAL PESADOS</b>	<b>15.825</b>	<b>16.441</b>	<b>17.176</b>	<b>17.953</b>	<b>18.289</b>	<b>3,2%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>119.512</b>	<b>123.823</b>	<b>127.500</b>	<b>131.394</b>	<b>132.203</b>	<b>1,1%</b>

(1) La unidad empleada en Ingeniería de Tráfico es el vehículo-kilómetro (vh-km), aunque en realidad son km. El tráfico está referido a la totalidad de la RCE que a 31 de diciembre de 2019 sumaba 28.466,34 km. El reparto del tráfico en 10 tipos de vehículos es consecuencia de la estimación realizada a partir de los aforos manuales realizados a lo largo del año en las estaciones fijas de la RCE de acuerdo con el Plan Anual Nacional de Aforos.

(2) El importante aumento de los vh-km totales de motos en el año 2016 se debe a la implantación en el método de estimación los resultados de la Encuesta 2014, por la que se comprobó que el tráfico de motos en fines de semana era del orden de 5 veces superior al de días laborables. A partir de 2016 las motos están incluidas dentro de los vehículos ligeros ya que los aparatos automáticos de aforo, según los últimos estudios llevados a cabo por la D.G.C., demuestran que captan estos vehículos.

Hasta 2015 inclusive se consideraba que solo se captaba un 50% y de acuerdo a los aforos normales se procedió posteriormente a su cálculo.

(3) Los crecimientos se obtienen sobre la red comparable de los dos años.

Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**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	Autopistade peaje		Autovía y Autopista libre (6)		Multicarril (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)	14.871	13,2%	71.651	13,0%	4.798	8,8%	21.541	13,2%	112.861	12,9%	-2,4%	-2,2%	-3,5%
2014	15.220	13,8%	72.797	13,2%	4.939	8,7%	21.057	12,9%	114.013	13,0%	1,4%	1,1%	3,0%
2015	16.189	14,0%	77.262	13,4%	5.018	8,8%	21.044	13,3%	119.512	13,2%	4,0%	3,7%	5,6%
2016	17.098	13,8%	81.430	13,5%	3.979	6,4%	21.316	13,3%	123.823	13,3%	3,5%	3,5%	3,8%
2017	17.828	14,0%	84.054	13,7%	4.037	6,5%	21.581	13,3%	127.500	13,5%	2,9%	2,6%	4,1%
2018	18.253	15,2%	87.477	13,9%	4.013	6,5%	21.652	12,7%	131.394	13,7%	1,9%	1,6%	3,7%
2019 (6)	17.899	16,3%	89.270	14,2%	4.051	5,9%	20.983	11,7%	132.203	13,8%	1,1%	0,9%	3,2%
<b>Crecimiento 2019/2018 (7)</b>	<b>-1,9%</b>	<b>5,2%</b>	<b>1,9%</b>	<b>3,5%</b>	<b>1,5%</b>	<b>-1,9%</b>	<b>0,4%</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,1%</b>	<b>3,2%</b>			

(\*) 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) Las carreteras denominadas como de doble calzada en los anuarios 2000 a 2014 han pasado a denominarse carretera multicarril (Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras).

(4) Como consecuencia del inventario de Carreteras a 31-XII-2008 este tráfico no es comparable con el del año anterior.

(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.

(6) La longitud de la R.C.E. en 2018 es de 26.466,3 km. En 2019 se han inaugurado 100,8 km de autovía. 34,81 km de carreteras convencionales y 5,63 km de multicarril; y se han cedido 55,33 km de carreteras convencionales y 1,775 km de multicarril a otras administraciones.

(7) Los crecimientos interanuales se miden sobre la red comparable de los dos años. No se consideran inauguraciones, cesiones o tramos con alteración de tráfico por cambio de red.

Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Tabla 1.2.16.2. Tráfico Intensidad media diaria (IMD) en la Red de Carreteras del Estado por tipo de vía (vehículos/día) (1) (2)

Años	Autopista de peaje		Autovía y Autopista libre		Multicarril (3)		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 (4)	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	15.976	13,2%	23.114	13,0%	23.053	8,8%	4.086	13,2%	11.863	12,9%
2014	16.352	13,8%	23.236	13,2%	23.617	8,7%	4.006	12,9%	11.965	13,0%
2015	17.392	14,0%	23.944	13,4%	24.464	8,8%	4.015	13,3%	12.444	13,2%
2016	18.319	13,8%	24.967	13,5%	21.520	6,4%	4.042	13,3%	12.826	13,3%
2017	19.153	14,0%	25.732	13,7%	22.845	6,5%	4.109	13,3%	13.245	13,5%
2018	19.665	15,2%	26.406	13,9%	22.752	6,5%	4.132	12,8%	13.646	13,7%
2019 (5)	17.899	16,3%	26.680	14,2%	22.819	5,9%	3.991	11,7%	13.701	13,8%
<b>Crecimiento 2019/2018 (6)</b>	<b>-1,9%</b>	<b>5,2%</b>	<b>1,9%</b>	<b>3,5%</b>	<b>1,5%</b>	<b>-1,9%</b>	<b>0,4%</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,1%</b>	<b>3,2%</b>

(1) No se contempla el tráfico en ramales y vías de servicio.

(2) Esta tabla es complementaria de la 1.2.16.1

(3) Las carreteras denominadas como de doble calzada en los anuarios 2000 a 2014 han pasado a denominarse carretera multicarril. (Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras).

(4) Este tráfico no es comparable con el año anterior debido al nuevo inventario y tramificación de la red.

(5) La longitud de la R.C.E. en 2019 es de 26.466,3 km. En 2019 se han inaugurado 100,8 km de autovía, 34,81 km de carreteras convencionales y 5,63 km de multicarril; y se han cedido 55,33 km de carreteras convencionales y 1,775 km de multicarril a otras administraciones.

(6) Los crecimientos interanuales se miden sobre la red comparable de los dos años. No se consideran inauguraciones, cesiones o tramos con alteración de tráfico por cambio de red.

Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

Concepto	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>Viajeros (millones de v-km)</b>	<b>331.970</b>	<b>392.596</b>	<b>395.332</b>	<b>366.092</b>	<b>383.044</b>	<b>368.717</b>	<b>378.048</b>	<b>380.500</b>	<b>0,6%</b>
Motocicletas (4) (5)	1.707	1.623	2.802	2.150	5.401	5.349	5.304	5.245	-1,1%
Turismos (4)	279.985	337.797	341.629	317.553	329.880	332.858	340.556	342.005	0,4%
Autobuses (2)	50.278	53.176	50.902	46.389	47.763	30.510	32.188	33.250	3,3%
<b>Mercancías (millones de t-km) (3)</b>	<b>297.596</b>	<b>329.702</b>	<b>272.730</b>	<b>254.875</b>	<b>258.430</b>	<b>280.498</b>	<b>290.678</b>	<b>299.687</b>	<b>3,1%</b>

(\*) El importante descenso de los v-h-km totales de autobuses en el año 2017 se debe a la implantación de un nuevo sistema de afinidades para los aforos manuales.

(1) Las redes de carreteras de referencia son las del Estado, CC.AA. y Diputaciones, que a 31 de diciembre de 2018 suman 165.624 km.

No se incluye el tráfico por la red de carreteras interurbanas administradas por los Ayuntamientos y otros organismos.

(2) El dato de ocupación de autobuses (24,28 pasajeros/autobús) se ha obtenido del Observatorio de transporte de viajeros MITMA 2019.

Esta cifra es inferior a la media real dado que no se dispone de información del transporte discrecional.

El importante descenso de los v-h-km totales de autobuses en el año 2017 se debe a la implantación de un nuevo sistema de afinidades para los aforos manuales.

(3) El dato de la carga media (10,8412 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2019 para viajes intermunicipales.

(4) A partir de 2014 se utilizan los datos de ocupación de la explotación de Encuestas de viajeros realizada en 2014 por la S.G. de Explotación y Gestión de Red de la D.G.C. Turismos (1,68 viajeros/vehículo). Motocicletas (1,44 viajeros/vehículo).

(5) El importante aumento de los v-h-km totales de motos en el año 2016 se debe a la implantación en el método de estimación de los resultados de la Encuesta 2014, por la que se comprobó que el tráfico de motos en fines de semana era del orden de 5 veces superior al de días laborables.

Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

Concepto	2000	2005	2010	2015	2016 (5)	2017 (6)	2018	2019	19/18
<b>Viajeros (millones de v-km)</b>	<b>161.319</b>	<b>193.899</b>	<b>203.586</b>	<b>190.603</b>	<b>199.356</b>	<b>191.004</b>	<b>197.398</b>	<b>198.474</b>	<b>0,5%</b>
Motocicletas (4)	865	1.030	1.436	1.113	2.794	2.788	2.785	2.751	-1,2%
Turismos (4)	135.144	165.572	170.152	160.102	165.720	168.508	173.597	174.206	0,4%
Autobuses (2)	25.310	27.297	31.997	29.388	30.843	19.708	21.015	21.517	2,4%
<b>Mercancías (millones de t-km) (3)</b>	<b>189.681</b>	<b>219.724</b>	<b>170.406</b>	<b>160.488</b>	<b>165.910</b>	<b>180.067</b>	<b>188.629</b>	<b>192.813</b>	<b>2,2%</b>

(1) La Red de Carreteras del Estado suma a 31/12/2019, 26.466,34 km y recoge el 52,4% del tráfico total y el 65,15,% del tráfico de pesados por carretera (Tabla 1.2.13).

(2) El dato de ocupación de autobuses (24,28 pasajeros/autobús) se ha obtenido del Observatorio de transporte de viajeros MF 2018.

(3) El dato de la carga media (10,8412 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2019 para viajes intermunicipales.

(4) A partir de 2014 se utilizan los datos de ocupación de la explotación de Encuestas de viajeros realizada en 2014 por la S.G. de Explotación y Gestión de Red de la D.G.C. Turismos (1,68 viajeros/vehículo). Motocicletas (1,44 viajeros/vehículo).

(5) El importante aumento de los vh-km totales de motos este año se debe a la implantación en el método de estimación de los resultados de la Encuesta 2014, por la que se comprobó que el tráfico de motos en fines de semana era del orden de 5 veces superior al de días laborables.

(6) El importante descenso de los vh-km totales de autobuses en el año 2017 se debe a la implantación de un nuevo sistema de afinidades para los aforos manuales.

Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**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)		
	2018	2019	19/18	2018	2019	19/18
Cuenta propia	156.845	162.514	3,6%	9.093	9.596	5,5%
Cuenta ajena	989.556	1.038.772	5,0%	147.531	154.297	4,6%
<b>TOTAL</b>	<b>1.146.401</b>	<b>1.201.286</b>	<b>4,8%</b>	<b>156.624</b>	<b>163.893</b>	<b>4,6%</b>

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera. Dirección General de Programación Económica y Presupuestos. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.


**Tabla 1.2.19.1. Distribución de velocidades por tipo de vía y ámbito en la red de carreteras del Estado. Año 2019 (\*) (1)**

	Nº estaciones	Nº vehículos	Nº días	Nº 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
<b>Autovía</b>	1.213	6.543.610	175.832	4.084.572	2,07	11,44	30,37	36,01	17,18	2,93	1,90	13,85	71,00	10,40	2,36	0,50
Interurbano	659	1.862.884	91.180	2.110.775	0,46	2,47	15,47	43,10	32,06	6,44	0,82	7,95	77,20	10,92	2,58	0,54
Accesos	554	4.680.726	84.652	1.973.797	2,66	14,71	35,79	33,43	11,77	1,65	2,72	18,36	66,25	10,00	2,20	0,47
<b>Convencional</b>	879	801.696	94.212	2.139.191	13,94	51,67	26,62	6,61	1,01	0,15	13,37	52,49	31,37	2,12	0,28	0,37
Interurbano	539	310.558	64.503	1.469.217	8,74	48,05	32,69	8,76	1,52	0,25	7,70	50,63	38,38	2,53	0,32	0,44
Accesos	340	491.138	29.709	669.974	17,04	53,82	23,02	5,33	0,71	0,09	21,10	55,04	21,79	1,56	0,22	0,28
<b>Total</b>	2.092	7.345.306	270.044	6.223.763	3,41	15,98	29,94	32,69	15,35	2,61	2,78	16,82	67,95	9,76	2,20	0,49
Interurbano	1.198	2.173.442	155.683	3.579.992	1,71	9,34	18,07	37,92	27,45	5,51	1,51	12,21	73,32	10,08	2,35	0,53
Accesos	894	5.171.864	114.361	2.643.771	4,07	18,55	34,53	30,67	10,68	1,50	3,80	20,51	63,64	9,50	2,08	0,46

(\*) En esta tabla desde el año 2012 se recoge la totalidad de estaciones fijas en España, mientras que en 2011 sólo figuraban las permanentes, por lo que el número de estaciones se ha cuadruplicado y el número de horas se ha multiplicado por 1,5.

(1) Los datos de número de vehículos están en miles de vehículos.

Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.





**Tabla 1.2.19.3. Evolución 2002-2019 en la distribución de velocidades de vehículos ligeros y la mortalidad en la red de carreteras del Estado. Autopistas libres y 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	Nº Víctimas mortales
2002	(*)	15,38	24,95	30,97	20,08	8,61	610
2003	(*)	21,38	22,52	28,09	18,90	9,09	538
2004	(*)	26,13	18,97	27,79	19,10	6,06	496
2005	(*)	19,89	21,66	31,27	20,08	6,09	528
2006	15,91	9,98	24,52	29,97	15,81	3,87	410
2007	10,27	9,97	25,89	33,25	16,99	3,61	371
2008	2,65	11,85	31,72	34,86	16,02	2,90	294
2009	2,66	12,84	33,59	35,20	13,55	2,16	281
2010	1,98	10,50	33,56	36,88	14,71	2,37	251
2011	1,65	10,34	36,90	37,80	11,67	1,69	218
2012	1,81	9,05	35,46	38,28	13,52	1,88	197
2013	1,21	9,78	34,45	37,91	14,66	1,98	177
2014 (1)	1,44	10,39	33,94	37,51	14,75	1,97	159
2015 (2)	1,51	9,87	34,72	37,56	14,44	1,90	153
2016 (3)	1,69	10,02	30,68	37,90	17,14	2,56	156
2017 (4)	1,82	10,57	30,93	36,83	17,11	2,73	164
2018 (5)	1,94	11,36	30,54	36,38	17,01	2,77	179
2019 (6)	2,07	11,44	30,37	36,01	17,18	2,93	242

(\*) 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 2014 se tomaron datos de velocidades en autovías a 4.517 millones de vehículos en 1.401 estaciones durante 3.063.044 horas.

(2) En 2015 se tomaron datos de velocidades en autovías a 4.137 millones de vehículos en 1.390 estaciones durante 3.173.881 horas.

(3) En 2016 se tomaron datos de velocidades en autovías a 5.378 millones de vehículos en 1.172 estaciones durante 3.563.404 horas.

(4) En 2017 se tomaron datos de velocidades en autovías a 5.622 millones de vehículos en 1.148 estaciones durante 3.632.263 horas.

(5) En 2018 se tomaron datos de velocidades en autovías a 6.175 millones de vehículos en 1.187 estaciones durante 3.888.880 horas.

(6) En 2019 se tomaron datos de velocidades en autovías a 6.544 millones de vehículos en 1.213 estaciones durante 4.084.572 horas.

Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Tabla 1.2.19.4. Evolución 2002-2018 en la distribución de velocidades de vehículos ligeros y la mortalidad en la red de carreteras. Carreteras convencionales y multicarril**

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	Nº Víctimas mortales
2002	(*)	51,1	31,33	12,31	3,82	1,43	1.122
2003	(*)	52,47	30,17	12,34	3,70	1,31	988
2004	(*)	55,95	28,82	11,24	3,21	0,80	874
2005	(*)	53,05	30,21	11,83	3,62	0,28	795
2006	20,11	40,80	27,09	9,32	2,09	0,59	695
2007	13,57	43,64	30,33	9,94	2,06	0,45	613
2008	11,80	52,40	26,26	7,35	1,78	0,41	487
2009	7,40	48,49	31,88	9,92	1,98	0,33	409
2010	7,96	49,13	30,61	9,38	2,48	0,44	358
2011	8,48	47,67	31,54	9,56	2,18	0,57	323
2012	7,29	45,38	32,09	11,53	3,26	0,45	274
2013	8,60	50,61	29,64	8,60	2,14	0,40	226
2014 (1)	8,90	48,61	30,70	9,26	2,15	0,37	220
2015 (2)	7,91	43,74	34,53	11,33	2,21	0,28	216
2016 (3)	9,70	49,49	30,44	8,72	1,46	0,20	234
2017 (4)	12,43	51,76	27,63	6,99	1,04	0,15	207
2018 (5)	13,18	52,01	26,74	6,91	1,02	0,14	254
2019 (6)	13,94	51,67	26,62	6,61	1,01	0,15	166

(\*) 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 2014 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 521 millones de vehículos en 948 estaciones durante 1.741.769 horas.

(2) En 2015 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 270 millones de vehículos en 920 estaciones durante 1.760.602 horas.

(3) En 2016 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 723 millones de vehículos en 920 estaciones durante 2.093.729 horas.

(4) En 2017 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 703 millones de vehículos en 801 estaciones durante 1.863.951 horas.

(5) En 2018 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 761 millones de vehículos en 849 estaciones durante 2.000.510 horas.

(6) En 2019 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 802 millones de vehículos en 879 estaciones durante 2.139.191 horas.

Fuente: Subdirección G. de Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.


**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
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
2014	421	42	159	220
2015	402	33	153	216
2016	432	42	156	234
2017	405	34	164	207
2018*	495	45	196	254
2019*	408	41	201	166

(\*) VM a 30d

Fuente: Subdirección G. Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**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
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
2014	10.973	957	5.865	4.151
2015	10.750	896	5.825	4.029
2016	11.354	867	6.482	4.005
2017	12.026	1.019	6.632	4.375
2018	12.156	1.061	7.001	4.094
2019	11.955	1.068	7.124	3.763

Fuente: Subdirección G. Explotación y Gestión de Red. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



**Tabla 1.2.20. Transporte interior de mercancías según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (miles de toneladas). Año 2019 (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 C.C.AA.
Andalucía	192.155	673	78	..	..	219	3.405	1.417	2.653	5.212	4.580	488	3.137	3.646	377	548	142	..	218.960	26.805
Aragón	764	44.863	137	..	..	271	1.210	1.844	8.439	5.059	75	353	2.271	428	2.374	1.810	797	..	70.762	25.998
Asturias	279	301	28.780	..	..	688	313	1.397	344	326	118	2.243	560	107	103	827	63	..	36.451	7.671
Illes Balears	..	..	..	22.383	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	23.213	830
Canarias	..	..	..	..	44.835	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	44.835	..
Cantabria	249	428	393	..	..	20.604	189	2.102	419	158	36	247	590	27	178	2.947	134	..	28.701	8.096
Castilla-La Mancha	5.153	984	318	..	..	260	51.030	2.854	2.043	8.337	1.427	847	16.808	2.489	505	951	140	..	94.297	43.267
Castilla y León	1.816	2.019	1.953	..	..	2.970	2.984	78.626	2.274	2.045	1.231	3.493	5.619	377	1.503	5.562	535	..	113.042	34.415
Cataluña	2.713	10.010	288	..	..	349	1.623	1.940	183.521	8.038	361	815	3.731	1.697	1.301	2.448	434	..	220.240	36.719
C. Valenciana	4.392	3.146	175	..	..	202	7.161	1.690	7.394	153.437	358	551	5.309	7.906	624	1.314	182	..	195.572	42.135
Extremadura	2.534	44	18	..	..	31	770	937	247	477	18.479	107	869	227	62	138	50	..	24.989	6.509
Galicia	770	445	2.462	..	..	290	798	3.463	667	1.032	121	85.031	1.790	152	123	1.592	16	..	98.750	13.719
Madrid	4.111	2.088	591	..	..	284	13.329	3.900	2.649	3.640	657	1.513	71.448	1.131	397	1.433	161	..	107.422	35.974
Murcia	5.689	399	63	..	..	103	3.209	343	1.278	9.888	112	238	1.283	36.128	169	167	97	..	59.008	22.880
Navarra	402	2.641	152	..	..	247	470	1.344	1.582	683	68	313	827	104	21.961	3.841	1.648	..	36.284	14.323
País Vasco	666	1.998	860	..	..	2.849	695	5.710	1.735	1.244	53	1.192	1.252	277	4.898	45.954	973	..	70.374	24.420
La Rioja	116	774	46	..	..	123	303	687	437	329	45	37	425	75	1.604	1.245	6.139	..	12.390	6.251
Ceuta y Melilla	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	574	600	26
<b>Total Descargado</b>	<b>221.839</b>	<b>70.840</b>	<b>36.313</b>	<b>25.497</b>	<b>44.846</b>	<b>29.490</b>	<b>87.488</b>	<b>103.269</b>	<b>215.908</b>	<b>200.255</b>	<b>27.722</b>	<b>97.468</b>	<b>115.918</b>	<b>54.775</b>	<b>36.181</b>	<b>70.782</b>	<b>11.509</b>	<b>790</b>	<b>1.455.890</b>	<b>-</b>
<b>Descargado de otras C.C.AA.</b>	<b>29.884</b>	<b>25.976</b>	<b>7.534</b>	<b>3.114</b>	<b>11</b>	<b>8.886</b>	<b>36.458</b>	<b>29.642</b>	<b>32.387</b>	<b>46.818</b>	<b>9.243</b>	<b>12.437</b>	<b>44.470</b>	<b>18.646</b>	<b>14.219</b>	<b>24.828</b>	<b>5.370</b>	<b>216</b>	<b>349.941</b>	<b>-</b>

(1) Al tratarse de transporte por carretera, los flujos con subcomarcas insulares, Ceuta y Melilla no son significativos aunque éstos quedan incluidos en las columnas y filas de "Totales".

Fuente: Encuesta Permanente de Mercancías por Carretera. Dirección General de Programación Económica y Presupuestos. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Tabla 1.2.21. Transporte interior de mercancías según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (millones de toneladas-km). Año 2019 (1)**

ORIGEN	DESTINO																	Total cargado	Carga para otras CC.AA.	
	Andalucía	Aragón	Asturias	Illes Balears	Canarias	Cantabria	Castilla-La Mancha	Castilla y León	Cataluña	C. Valenciana	Extremadura	Galicia	Madrid	Murcia	Navarra	País Vasco	La Rioja			Ceuta y Melilla
Andalucía	11.963	549	69	..	..	205	1.305	955	2.391	2.801	1.104	448	1.581	972	314	498	114	..	25.309	13.346
Aragón	605	1.790	88	..	..	115	432	582	1.963	1.260	54	278	759	234	354	517	135	..	9.186	7.397
Asturias	249	181	774	..	..	137	182	338	303	278	80	406	279	97	45	273	29	..	3.652	2.878
Illes Balears	..	..	..	482	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	540	59
Canarias	..	..	..	..	1.321	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1.321	..
Cantabria	223	169	81	..	..	491	95	480	290	118	25	124	262	23	47	298	33	..	2.758	2.267
Castilla-La Mancha	2.008	321	176	..	..	128	2.862	834	1.214	2.111	414	566	1.316	657	209	523	64	..	13.470	10.608
Castilla y León	1.202	597	366	..	..	574	840	4.194	1.441	1.178	396	1.127	1.048	238	333	1.067	91	..	14.712	10.518
Cataluña	2.525	2.224	249	..	..	236	944	1.225	8.887	2.773	322	876	2.255	985	555	1.360	185	..	25.865	16.778
C. Valenciana	2.499	896	148	..	..	148	1.837	984	2.592	5.990	235	549	1.976	1.255	306	823	90	..	20.421	14.430
Extremadura	612	29	13	..	..	22	243	317	229	300	764	73	271	142	42	97	30	..	3.186	2.421
Galicia	726	360	387	..	..	136	532	1.168	727	998	83	4.056	1.059	147	89	957	9	..	11.434	7.378
Madrid	2.040	685	290	..	..	125	1.024	843	1.630	1.363	219	933	1.892	461	158	598	54	..	12.350	10.458
Murcia	1.327	217	54	..	..	86	959	228	759	1.355	71	238	536	1.123	114	124	63	..	7.271	6.148
Navarra	342	386	68	..	..	61	177	313	699	332	49	220	294	73	519	440	92	..	4.066	3.547
País Vasco	598	571	259	..	..	354	332	1.168	975	803	37	725	529	211	642	1.749	144	..	9.106	7.357
La Rioja	96	130	20	..	..	28	126	90	198	169	28	23	146	51	96	126	137	..	1.466	1.329
Ceuta y Melilla	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	6	3
<b>Total Descargado</b>	<b>27.018</b>	<b>9.112</b>	<b>3.041</b>	<b>828</b>	<b>1.322</b>	<b>2.845</b>	<b>11.891</b>	<b>13.707</b>	<b>24.311</b>	<b>21.854</b>	<b>3.883</b>	<b>10.642</b>	<b>14.203</b>	<b>6.671</b>	<b>3.821</b>	<b>9.454</b>	<b>1.270</b>	<b>45</b>	<b>165.918</b>	<b>-</b>
<b>Descargado de otras CC.AA.</b>	<b>15.056</b>	<b>7.322</b>	<b>2.267</b>	<b>347</b>	<b>1</b>	<b>2.354</b>	<b>9.029</b>	<b>9.513</b>	<b>15.425</b>	<b>15.863</b>	<b>3.119</b>	<b>6.586</b>	<b>12.311</b>	<b>5.547</b>	<b>3.302</b>	<b>7.705</b>	<b>1.132</b>	<b>42</b>	<b>116.922</b>	<b>-</b>

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

Tabla 1.2.22. Relación de autorizaciones bilaterales internacionales expedidas a los transportistas españoles durante el año 2019

País	Cupo	Meses												Total		
		dic 2018	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov		dic	
Albania (BI)	300	0	0	11	2	2	3	0	7	0	4	0	0	0	0	29
Albania (TG)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Alemania (TG)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Andorra (TM)	2.000	0	118	11	15	7	6	8	5	61	32	10	11	6	290	
Argelia (BI)	500	0	5	1	0	5	0	5	0	0	0	0	0	0	16	
Austria (TG)	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Bielorrusia (BI)	1.000	0	10	75	0	20	0	40	30	50	0	50	0	0	275	
Bielorrusia (TG)	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Bosnia-Herzegovina (BI)	1.000	0	24	1	5	3	9	4	0	8	3	4	2	4	67	
Bulgaria (TG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Estonia (TG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Irán (TR)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Irán (ZL)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kazajistán (BI)	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kazajistán (TG)	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kirguizistán (BI)	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Lituania (TG)	250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Macedonia (BI)	750	0	0	4	0	4	2	4	0	0	2	0	4	4	24	
Marruecos (BI)	20.000	110	775	911	865	926	625	237	236	320	354	503	523	407	6.792	
Marruecos (FC)	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Marruecos (TM)	700	175	198	32	56	44	16	32	36	12	17	12	8	0	638	
Moldavia (BI)	300	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
Moldavia (TG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Montenegro (BI)	125	0	1	0	0	4	3	0	0	0	1	8	0	0	17	
Rusia (BI)	5.000	0	10	75	0	20	0	40	31	50	1	51	0	0	278	
Serbia (TR)	150	0	5	0	4	0	3	4	0	4	0	6	0	4	30	
Serbia (ZL)	2.400	0	25	41	42	58	42	23	67	13	29	47	21	52	460	
Túnez (BI)	1.000	21	0	1	0	4	12	5	0	0	14	0	0	0	36	
Turquía (BI)	12.000	0	1	0	12	4	3	22	1	0	0	1	0	0	44	
Ucrania (BI)	2.200	0	2	40	50	20	51	0	0	50	35	50	50	0	348	

Nota: El tránsito y el vacío están computados en la zona larga.

BI = Zona larga y tránsito; TG= Transporte triangular; TR= Tránsito; TM= Temporal; ZL= Zona larga; FC= Fuera de contingente;

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.


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

Autorizaciones	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
CEMT	163	173	125	173	221	27,7%
UE	109.143	114.690	113.113	116.402	119.532	2,7%

(\*) CEMT: Conferencia Europea de Ministros de Transportes.

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

Tipo de servicio	Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
U.E. (1)	Licencias	416	300	246	191	962	403,7%
	Vehículos	2.165	1.668	1.531	1.292	7.367	470,2%
Discrecionales U.E.	Autorizaciones (2)	2.218	2.721	1.562	1.677	1.802	7,5%
	Viajes (3)	55.450	57.300	35.762	38.471	42.146	9,6%
Lanzaderas no U.E.	Autorizaciones (2)	4	--	--	--	--	--
	Viajes (3)	257	--	--	--	--	--

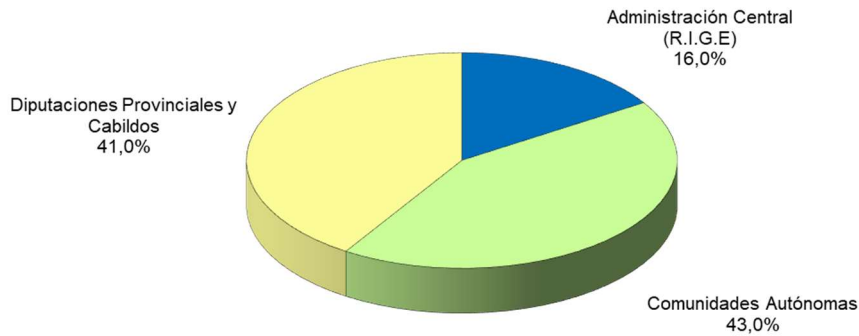
(1) Los servicios de lanzadera han pasado a tener la consideración de servicios discrecionales en el ámbito de la UE y en el de la mayoría de los Acuerdos bilaterales que España tiene suscritos con países terceros no miembros de la UE.

(2) Incluye sólo los documentos emitidos por la Dirección General de Transporte Terrestre.

(3) Estimación. Se incluyen los servicios discrecionales no liberalizados.

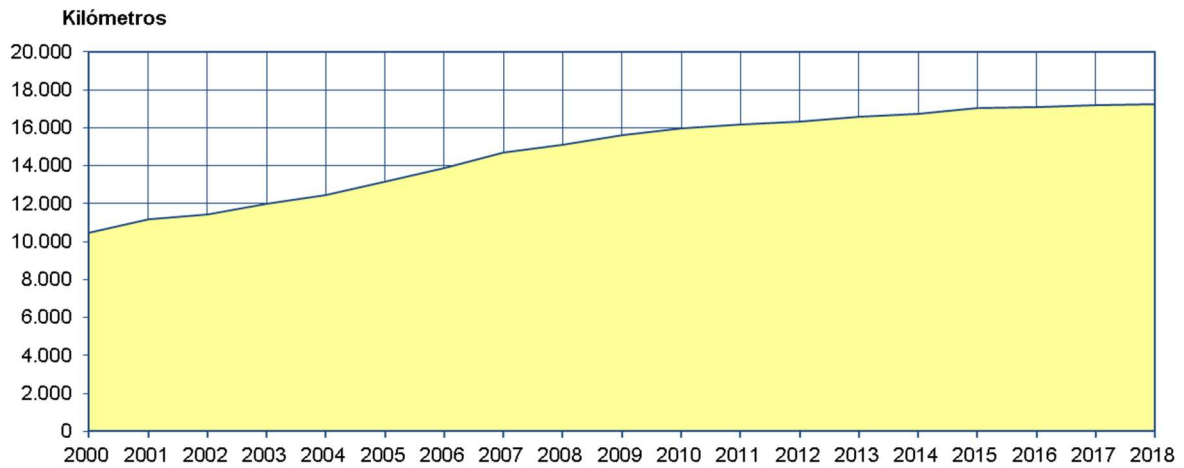
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Gráfico 1.2.1. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones. Año 2019**



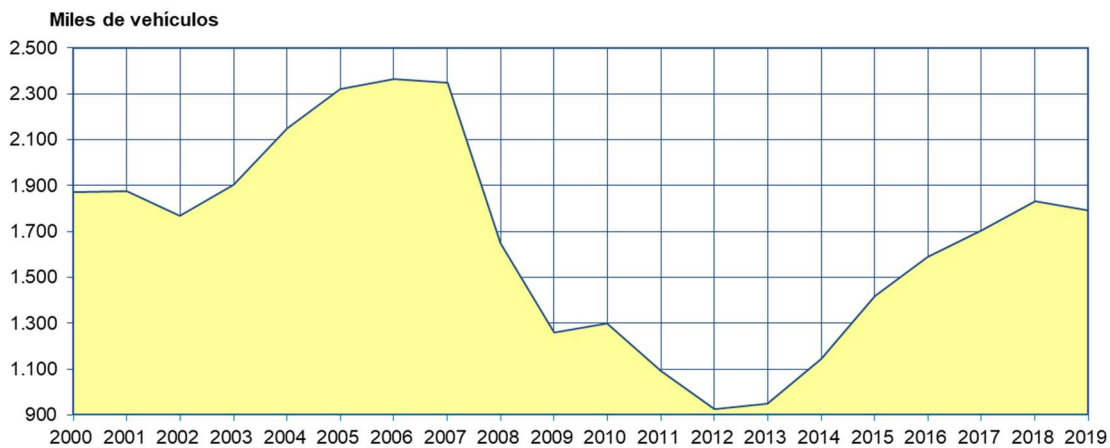
Fuente: Dirección General de Carreteras (Ministerio de Fomento), Consejerías de CC.AA. y Diputaciones y Cabildos Insulares.

**Gráfico 1.2.2. 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.

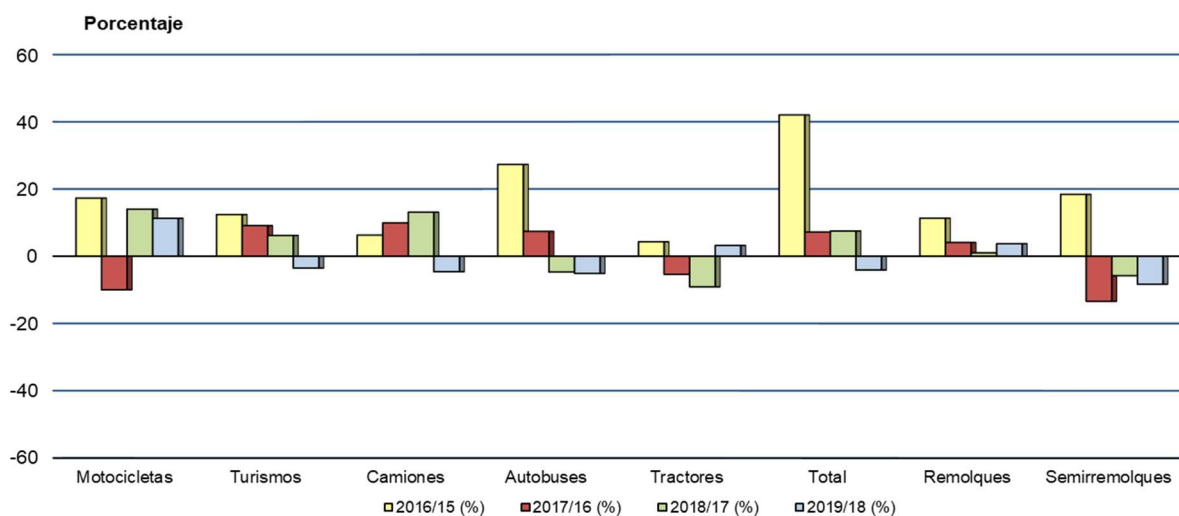
**Gráfico 1.2.3. Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles**



Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.



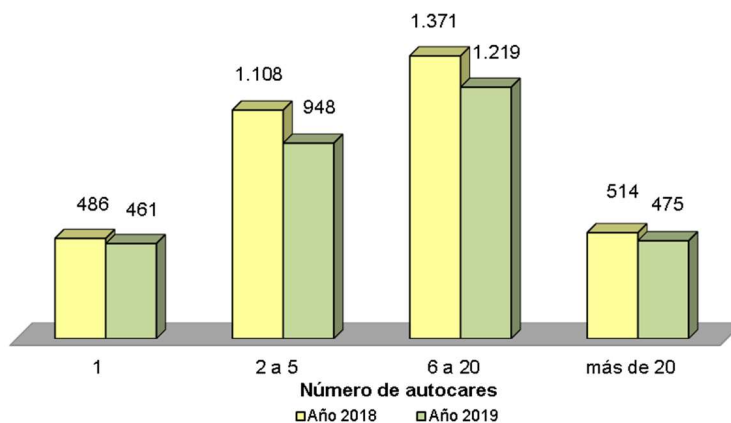
**Gráfico 1.2.4. Evolución anual de las matriculaciones de vehículos de carretera. Años 2015 a 2019**



Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

**Gráfico 1.2.5. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera (autocares por empresa). Años 2018 y 2019**

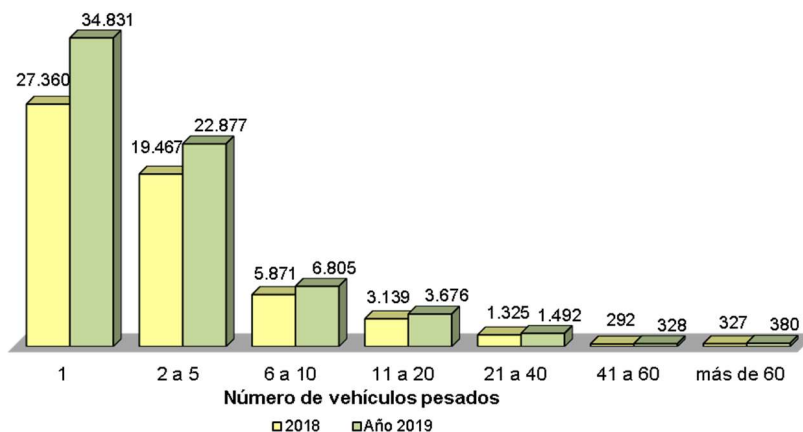
Número de empresas



Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Gráfico 1.2.6. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera (vehículos pesados por empresa). Años 2018 y 2019**

Número de empresas



Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

### 1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias

En el año 2019, los resultados del tráfico ferroviario han registrado ligeras subidas en el tráfico de viajeros y bajadas en el tráfico de mercancías transportadas.

La longitud de la red ferroviaria ha experimentado en 2019 un pequeño decremento con respecto a 2018, alcanzando los 16.264 kilómetros, de los cuales 15.390 pertenecen a ADIF, 842 kilómetros a las CCAA, y el resto, 32 kilómetros son de compañías privadas. La longitud de las líneas electrificadas alcanza 10.505 kilómetros, correspondiendo 9.817 a ADIF, 656 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 31.465, de los cuales 14.873 corresponden a Renfe Operadora, 12.167 a ADIF, y 4.425 a los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas.

Las inversiones en el sector ferroviario durante 2019 ascendieron a 2.406,59 millones de euros, lo que supone una reducción del 2,7% respecto a las realizadas en 2018. La mayor inversión la realizó Adif, que invirtió 1.199,55 millones de euros en Alta Velocidad y 595,46 millones de euros en red convencional, seguido de Renfe Operadora que realizó inversiones por valor de 291,44 millones de euros, de los Ferrocarriles de Vía Estrecha de las Comunidades Autónomas y de las compañías privadas, por importe de 184,45 millones de euros, de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre por importe de 85,24 millones de euros, de las Direcciones Generales de las Comunidades Autónomas, que realizaron inversiones por valor de 40,99 millones de euros y de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Programa 453A-Infraestructura del transporte ferroviario (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), por valor de 9,47 millones de euros.

Desde que el 21 de abril de 1992 se realizase el primer viaje comercial en un tren de alta velocidad entre las ciudades de Madrid y Sevilla, la Alta Velocidad Española sigue como líder mundial en longitud de red, modernidad, versatilidad de flota, velocidad comercial y puntualidad. Más de veinte años de servicio han permitido a España desarrollar, posiblemente, el ferrocarril de alta velocidad más moderno y avanzado del mundo.

Renfe cerró el ejercicio 2019 con una cifra récord en el número de viajeros que utilizaron los trenes AVE y Larga Distancia, registrando un total de 34,54 millones de viajeros, lo que supone un 2,7% más que en 2018. En total, sumados los 33,13 millones correspondientes a Media Distancia, los 437,13 millones de Cercanías y los

6,05 millones de Ancho Métrico, en 2019 Renfe ha contabilizado 510,86 millones de viajeros, un 0,7% más que en 2018.

En el ámbito normativo interno que regula el sector, cabe citar: la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, que deroga la anterior Ley 39/2003, de 17 de noviembre; el Real Decreto 2111/1998, de 2 de octubre, que regula el acceso a las infraestructuras ferroviarias; el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, modificado por el Real Decreto 354/2006 de 29 de marzo, por el Real Decreto 810/2007 de 22 de junio, por el Real Decreto 100/2010 de 5 de febrero, por el Real Decreto 1434/2010 de 5 de noviembre, por el Real Decreto 641/2011 de 9 de mayo, por el Real Decreto 657/2013 de 30 de agosto, por el Real Decreto 623/2014 de 18 de julio, por el Real Decreto 664/2015 de 17 de julio y por el Real Decreto 271/2018 de 11 de mayo; el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, modificado por el Real Decreto 458/2010, de 16 de abril; el Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora; el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, del Reglamento de Seguridad en Circulación de Red Ferroviaria de Interés General; el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general; el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios; el Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad; el Real Decreto 627/2014 de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios; el Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto; el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, modificado por el Real Decreto 292/2016, de 15 de julio, por el Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre y por el Real Decreto 695/2018, de 29 de junio; la Orden FOM/233/2006, de 31 enero, de transportes por ferrocarril; la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, de Ferrocarriles - Títulos académicos y profesionales; la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, sobre declaración sobre la red y el procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria; la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, que fija las cuantías para la aplicación de los cánones ferroviarios establecidos en los



artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, modificada por la Orden FOM/3852/2007, de 20 de diciembre y por la Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre; la Orden FOM/2230/2005, de 6 de julio, por la que se reduce la línea límite de edificación en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurran por zonas urbanas; y la Orden FOM/2015/2016, de 30 de diciembre, por la que se aprueba el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria en la Red Ferroviaria de Interés General.

Entre la normativa de la Unión Europea aplicable al transporte ferroviario, destacan el Reglamento (CE) 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, modificado por el Reglamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016; el Reglamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril; el Reglamento de Ejecución (UE) n° 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea; el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/764 de la Comisión, de 2 de mayo de 2018, sobre las tasas y cánones que deben abonarse a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y sus condiciones de pago; la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas, modificada por la Directiva (UE) 2018/217 de la Comisión, de 31 de enero de 2018 y por la Directiva (UE) 2018/1846 de la Comisión, de 23 de noviembre de 2018; 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; la Directiva 2016/797/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea; la Directiva 2016/798/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre seguridad ferroviaria; la Decisión de la Comisión de 28 de marzo de 2006 sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad referente al subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional; la Decisión de la Comisión de 7 de noviembre de 2006 sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa al subsistema «control-mando y señalización» del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y por la que se modifica el anexo A de la Decisión 2006/679/CE sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa al subsistema de control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional; la Decisión de la Comisión Europea de 20 de diciembre de 2007 sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad

(ETI) del subsistema de infraestructura del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad; la Decisión de la Comisión de 21 de diciembre de 2007 sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa a las «personas de movilidad reducida» en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad; la Decisión de la Comisión de 6 de marzo de 2008 sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad; la Decisión de la Comisión 2011/274/UE, de 26 de abril de 2011, sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario transeuropeo convencional; y la Decisión de la Comisión, 2011/275/UE, de 26 de abril de 2011, sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad del subsistema de infraestructura del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

En el sector ferroviario español cabe destacar las siguientes reformas: la extinción de Feve, la autorización del nuevo modelo empresarial de Renfe operadora y la segregación de Adif en dos entidades públicas empresariales ADIF y ADIF-AV.

Con fecha 20 de julio de 2012, el Gobierno aprobó en Consejo de Ministros el Real Decreto Ley 22/2012, 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.

Para prepararse de cara a la liberalización del mercado, dicho 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, 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 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 autorizó 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. Desde el 1 de enero de 2014, Renfe-Operadora se ha estructurado en cuatro sociedades mercantiles estatales: Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabrica-

ción 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.

Durante el año 2019 las novedades más importantes en la modernización de la Red de titularidad de Adif han sido los siguientes:

Nuevos Tramos puestos en Servicio:

- Línea 320, Chinchilla de Montearagón Ag. Km. 298,4 a Cartagena: variante de Camarillas, consistente en un nuevo trazado de 26,3 kms. entre Agramón y Cieza.

Tramos Modificados:

- Línea 100, Hendaya – Madrid Chamartín, compensación de la catenaria entre Santa María de la Alameda y Navalgrande (31,2 kms.) y, entre Ávila y Mingorría (12,9 kms.).

- Línea 336, El Reguerón Aguja Km. 463,9 a Alacant Terminal, finalización de una nueva fase de los trabajos de soterramiento en el entorno de Murcia y El Reguerón, entrando en servicio la doble vía entre Murcia El Carmen y El Reguerón, así como los nuevos enclavamientos de estas dos estaciones.

- Línea 340, Moixent - Xátiva Ag. Km. 47,0, fija su origen en Moixent (en lugar de Bif. Vallada), al reabrirse el 15 de mayo el trayecto de Cercanías entre Moixent y L'Alcudia de Crespins.

- Línea 426, Granada a Fuente de Piedra, los tramos comprendidos entre Bif. Riófrio – Bif. Tocón y Bif. La Chana – Granada han quedado integrados como parte de la nueva línea 036 de alta velocidad Antequera Sta. Ana – Granada. El resto de la línea 426 se transforma en línea 460 entre Bif. Riófrio y Fuente de Piedra (68,4 kms.) y línea 464 entre Bif. Tocón y Bif. La Chana (32,1 kms.), desapareciendo el código de línea 426.

Modificaciones en Sistemas de Seguridad en la Circulación y Gestión del Tráfico:

- Línea 100, Hendaya – Madrid Chamartín, entre Burgos Rosa de Lima y Quintanilleja (13,653 kms.), explotación del tráfico con bloqueo automático en vía única y control de tráfico centralizado (BAU con CTC)

en lugar de bloqueo automático de vía doble banalizada (BAB con CTC).

- Línea 310, Aranjuez - Valencia La Font de Sant Lluís, aumento de 45,5 kms. de sistema de comunicación Tren Tierra, entre Huete y Cuenca.

- Línea 320, Chinchilla de Montearagón Ag. Km. 298,4 – Cartagena, entre Hellín y Cieza, disminución de 42,9 kms. de bloqueo de liberación automática en vía única sin electrificar con control de tráfico centralizado (BLAU con CTC) por la puesta en servicio el 21 de marzo de la variante de Camarillas, lo que supone la disminución en 16,7 kms. el recorrido de esta línea y la conversión a bloqueo automático en vía única sin electrificar con control de tráfico centralizado (BAU con CTC) de 26,2 kms. entre Agramón y Cieza.

- Línea 322, Águilas - Murcia Mercancías, aumento de 59,1 kms. de bloqueo de liberación automática en vía única sin electrificar con control de tráfico centralizado (BLAU con CTC) entre Murcia Mercancías y Lorca Suttullena por sustitución del bloqueo telefónico (BT).

- Línea 340, Moixent - Xátiva Ag. Km. 47,0, por reapertura el 15 de mayo del trayecto de Cercanías entre Moixent y L'Alcudia de Crespins, disminución de 11,5 kms. de bloqueo de liberación automática en vía única electrificada con control de tráfico centralizado (BLAU con CTC) y aumento de 19,0 kms. de bloqueo automático en vía única electrificada con control de tráfico centralizado (BAU con CTC).

- Línea 340, Moixent - Xátiva Ag. Km. 47,0, entre L'Alcudia de Crespins y Xátiva Ag. Km. 47,0, disminución de 5,1 kms. de bloqueo de liberación automática en vía única electrificada con control de tráfico centralizado (BLAU con CTC) pasando a bloqueo automático en vía única electrificada con control de tráfico centralizado (BAU con CTC).

- Línea 822, Zamora – A Coruña, aumento de 6,9 kms. de bloqueo de liberación automática en vía única sin electrificar con control de tráfico centralizado (BLAU con CTC) por sustitución del bloqueo automático en vía única sin electrificar con control de tráfico centralizado (BAU con CTC) entre Puebla de Sanabria y Pedralba.

Tramos que se traspan a la red de Adif Alta Velocidad:

- Línea 320, Chinchilla de Montearagón Ag. Km. 298,4 a Cartagena: por finalización de una nueva fase de los trabajos de soterramiento en el entorno de Murcia y El Reguerón, pasan a computarse como titularidad Adif-Alta Velocidad 7,7 kms., como parte de lo dispuesto en el acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 25 de mayo



de 2018, por el que se traspasó de Adif a Adif Alta Velocidad la titularidad del trayecto El Reguerón - Cartagena - Escombreras.

Tramos que pasan a fuera de servicio:

- Línea 334, Sant Gabriel – Alacant Benalúa, de 1,7 kms. de longitud en vía única sin electrificar, por causar baja la estación de Alacant Benalúa.

Otros hechos relevantes:

- Línea 102, Bifurcación Aranda a Madrid-Chamartín, trayecto de Aranda de Duero-Montecillo (Km. 184,600) a Manzanares-Soto el Real (Km. 36,345), línea con suspensión de la circulación de trenes con servicio comercial.

- Tramos provisionalmente sin servicio:

- \* Bifurcación Tocón a Bifurcación La Chana y

- \* Bifurcación Riofrío a Antequera Aguja Km. 50,4.

### 1.3.1. Inversiones e infraestructuras

En el año 2019 las inversiones realizadas en los ferrocarriles españoles, incluidas las llevadas a cabo por la SEITT, ascendieron a 2.406,59 millones de euros, lo que supone una disminución del 2,7% respecto del año anterior. En el ámbito del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la inversión de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Programa 453A-Infraestructura del transporte ferroviario, alcanza la cifra de 9,47 millones de euros, mientras que las inversiones de Renfe Operadora, Adif AV, Adif, y SEITT fueron de 291,44, 1.199,55, 595,46 y 85,24 millones de euros, respectivamente. Las inversiones realizadas por las Direcciones Generales de Transportes de las Comunidades Autónomas ascienden a 40,99 millones de euros y las realizadas por los ferrocarriles de vía estrecha de las compañías correspondientes a las Comunidades Autónomas y de las compañías privadas fueron de 184,45 millones de euros (gráfico 1.3.8).

El desglose de las inversiones realizadas durante 2019 en los ferrocarriles 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: 123,90 millones de euros la Generalitat de Cataluña; 38,36 millones de euros la Generalitat de Valencia; 18,28 millones de euros el Gobierno Vasco; y 3,91 millones de euros el Gobierno de las Islas Baleares (tabla 1.3.21).

La longitud de la red ferroviaria de ADIF, ha aumentado en 100 km respecto a 2018. De los 15.390 kilómetros de que dispone, 5.805 kilómetros corresponden a vía doble y 9.585 kilómetros a vía única. Por otra parte, 9.817 kilómetros de esta red están electrificados lo que

representa el 63,8% del total de la red. De estos kilómetros electrificados, 4.028 kilómetros corresponden a vía única y 5.789 a vía doble. La longitud de vía sin electrificar es de 5.574 kilómetros que suponen el 36,2% restante sobre el total; en este caso la mayor parte, 5.557 kilómetros corresponden a vía única y sólo 16 kilómetros a vía doble. Añadir que 12.162 kilómetros de esta red están provistos de bloqueo automático y CTC o LZB (tabla 1.3.3).

Durante el año 2019 las inversiones realizadas por ADIF en infraestructura y otras inversiones ascendieron a un total de 1.795,01 millones de euros, de los cuales 1.199,55 millones, un 8,5% menos que la realizada en el año anterior, corresponden a inversiones en infraestructura de alta velocidad y los 595,46 millones restantes, un 49,9% más que en el año anterior, a inversiones en infraestructura de la red convencional.

Las inversiones en infraestructura de alta velocidad se distribuyeron de la manera siguiente: 617,23 millones de euros en obras de plataforma, 238,96 millones de euros en la vía, 88,82 millones de euros en electrificación y comunicación, 15,13 millones de euros en estaciones y terminales de mercancías, 61,50 millones de euros en instalaciones de seguridad, 5,85 millones de euros en reposiciones de servicio y 59,48 millones de euros en otras inversiones en infraestructura.

Las inversiones de ADIF en infraestructura de la red convencional se distribuyeron con el desglose siguiente: 142,62 millones de euros se invirtieron en la plataforma, 215,61 millones de euros en la vía, 64,65 millones de euros en electrificación y comunicación, 29,09 millones de euros en estaciones y terminales de mercancías, 57,51 millones de euros en instalaciones de seguridad y 3,24 millones de euros en otras inversiones de infraestructura.

En cuanto a Renfe Operadora, la inversión total disminuyó un 8,9% respecto de la realizada en el año anterior, quedando en un total de 291,44 millones de euros, registrando una importante subida en material remolcado que subió un 342,5%, así como la inversión realizada en material motor que subió un 78,1% y en otras inversiones (terrenos, equipos informáticos, etc.) que aumentó un 15,3%, respecto a la inversión realizada en el ejercicio 2018, mientras que su principal componente, automotores, cayó en un 53,1% (tablas 1.3.12A y 1.3.12B).

### 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 92% del total en el tráfico de viajeros transportados. Por otra parte, el personal de Renfe Operadora representa el 47,3% del total

del personal empleado en el sector a nivel nacional. En cuanto a ingresos de tráfico, los de Renfe Operadora ascendieron en 2019 a 3.713,38 millones de euros, un 2,2% menos que el año anterior, ingresos muy superiores a los obtenidos por el resto de compañías existentes. Las inversiones de Renfe Operadora alcanzaron en 2019 la cifra de 291,44 millones de euros, un 8,9% inferior a la realizada el año anterior, mientras que las inversiones en el resto de las compañías ferroviarias ascendieron a 184,45 millones de euros.

En cuanto al material móvil utilizado por Renfe Operadora, el parque de locomotoras ha disminuido un 1,7%, pasando de 347 unidades en 2018 a 341 unidades en 2019, bajando en cuatro unidades las locomotoras eléctricas. La potencia del total de locomotoras, por tanto, se ha reducido en un 1,1% respecto al año anterior. En este ejercicio, el número de automotores permanece constante, situándose la cantidad total de los mismos en 1.267 unidades, no habiendo alteración del número de automotores diésel y especiales de la red, mientras que los eléctricos bajan en una unidad y los híbridos aumentan en una unidad. El parque de vehículos para transporte de mercancías permanece constante, registrando una cifra de 10.011 vagones (tabla 1.3.4.A).

La carga bruta remolcada, expresada en toneladas-kilómetro, ha experimentado un ligero descenso global del 0,1% respecto al año anterior, con una subida del 0,5% en los trenes de viajeros y una bajada del 1,9% en los de mercancías. El 87% de la carga bruta remolcada lo ha sido por tracción eléctrica y el 13% restante por tracción diésel. El consumo energético ha sido de 89,6 millones de litros de gasóleo, un 1,5% inferior a 2018, y de 2.539,8 millones de kwh en la tracción eléctrica, un 1,2% superior al año anterior (tablas 1.3.8 y 1.3.9).

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 descensos respecto a los del año anterior, en locomotoras diésel y locomotoras eléctricas del 1,8% y 3,5% respectivamente, mientras que la disponibilidad de automotores diésel sube un 1,5% y de las unidades y automotores eléctricos y de los coches se mantiene en el mismo nivel que en 2018, 94,6% y 100%, respectivamente (tabla 1.3.10).

A 31 de diciembre de 2019 la plantilla referida a Renfe Operadora ascendía a 15.053 agentes, siendo de 14.873 el promedio anual de agentes durante el año (tabla 1.3.11).

Durante el ejercicio 2019, Renfe Operadora realizó inversiones en material móvil por un importe de 216,55 millones de euros, de los cuales 1,86 millones de euros corresponden a material motor, 106,90 millones de euros a material remolcado y 107,78 millones a automotores.

La inversión total realizada en material móvil durante 2019 experimenta un descenso del 15,0% respecto del ejercicio anterior. El descenso mayor en términos porcentuales se produce en la partida de mayor valor, destinada a automotores, que disminuye un 53,1%, mientras que las partidas de material motor y de material remolcado aumentaron en un 78,1% y 342,5%, respectivamente. La partida de otras inversiones, que incluyen inversiones financiadas mediante aportación de activos (terrenos, equipos informáticos, ...) subió en un 15,3%, con lo que la inversión total realizada por Renfe Operadora se situó en 291,44 millones de euros, un 8,9% inferior a la registrada en el ejercicio anterior. (tabla 1.3.12.A).

La tabla 1.3.15 muestra el resultado del ejercicio 2019 del grupo Renfe Operadora por áreas de actividad. El grupo Renfe Operadora incluye Renfe Viajeros, S.A., Renfe Mercancías y Logística, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A., Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. y la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

Los ingresos totales del grupo ascendieron a 4.053,40 millones de euros, un 18,7% más que el año anterior, y el total de los gastos a 3.575,58 millones de euros, un 3,5% más que el año anterior, con lo que, conjugando ambas partidas, el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA), resulta positivo con un valor de 477,82 millones de euros, un 8,7% inferior al obtenido el año anterior. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos (EBIT), arroja un superávit de 96,42 millones de euros y, teniendo en cuenta el resultado financiero y pago de impuestos, el grupo Renfe Operadora cerró el ejercicio con un beneficio de 96,20 millones de euros, un 13,5% inferior al obtenido el año anterior.

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 2019:

### ***Renfe Viajeros***

Los ingresos totales de Renfe Viajeros, que suponen el 88,8% del total de Grupo, ascendieron a 3.599,06 millones de euros y el total de los gastos a 3.141,71 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 457,35 millones de euros, un 7,0% menos que el año anterior. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un superávit de 132,97 millones de euros. Renfe Viajeros cerró

el ejercicio con una ganancia de 104,46 millones de euros, un 12,2% inferior al obtenido el año anterior.

### ***Renfe Mercancías y Logística***

Los ingresos totales de Renfe Mercancías y Logística ascendieron a 219,71 millones de euros y el total de los gastos a 219,92 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta negativo con un valor de 0,21 millones de euros. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de 22,80 millones de euros. El resultado final alcanza un superávit de 3,80 millones de euros, un 116,7% superior al obtenido el año anterior.

### ***Renfe Fabricación y Mantenimiento***

Los ingresos totales de Renfe Fabricación y Mantenimiento ascendieron a 711,38 millones de euros y el total de los gastos a 715,81 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta negativo con un valor de 4,43 millones de euros, un 158,5% menos que el año anterior. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de 24,02 millones de euros. El resultado final, gracias al resultado financiero y de ejercicios anteriores arroja un déficit de 7,67 millones de euros, un 230,0% inferior al obtenido el año anterior.

### ***Renfe Alquiler de Material Ferroviario***

Los ingresos totales de Renfe Alquiler de Material Ferroviario ascendieron a 16,90 millones de euros y el total de los gastos a 8,53 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 8,37 millones de euros, un 16,1% menos que el año anterior. Una vez contabilizadas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un superávit de 3,83 millones de euros. El resultado final alcanza un superávit de 2,68 millones de euros, un 9,8% inferior al obtenido el año anterior.

### ***Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora***

Los ingresos totales de la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora ascendieron a 259,75 millones de euros y el total de los gastos a 235,65 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con

un valor de 24,10 millones de euros un 38,1% más que el año anterior. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros de inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un superávit de 12,31 millones de euros. El resultado final, una vez imputado el resultado financiero y de ejercicios anteriores e impuesto sobre beneficios alcanza un superávit de 16,62 millones de euros, un 28,6% superior al obtenido el año anterior.

Durante el año 2019 Renfe transportó 510,86 millones de viajeros, un 0,7% más que el año anterior, alcanzando el tráfico total de viajeros-km la cifra de 27.272 millones de viajeros-Km, lo que supone un incremento de un 1,3% respecto a los viajeros-km transportados en 2018.

Las tablas 1.3.5.A y 1.3.5.B muestran la evolución del tráfico de viajeros y mercancías de Renfe Operadora en números absolutos de viajeros y toneladas como en relativos en viajeros-km y toneladas-km.

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

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

A lo largo de 2019 se transportaron 34,54 millones de viajeros y 15.679 millones de viajeros-km, lo que supone un incremento del 2,7% y 2,4%, respectivamente, respecto del ejercicio anterior. Del total del número de viajeros-km transportados en estas líneas, el 26,0% corresponde a la Gerencia Nordeste, el 23,7% a la Gerencia Sur, el 14,7% a la Gerencia Transversal, el 14,7% a la Gerencia Este, el 11,6% a la Gerencia Norte, el 5,5% a la Gerencia Mediterráneo y el 3,8% al resto.

#### ***Media distancia + Ave lanzaderas***

A lo largo de 2019 se transportaron 33,13 millones de viajeros y 3.224 millones de viajeros-km, cifra superior en un 0,7% e inferior en un 2,5%, respectivamente, a la registrada el ejercicio anterior. Del total del número de viajeros-km transportados en estas líneas, el 67,2% corresponde a Media Distancia y el 32,8% restante a AVE Lanzaderas.

El total del número de viajeros-km transportados en Media Distancia ascendió a 2.168 millones, un 4,9% menos que el año anterior. En Ave lanzaderas, se transportaron un total de 1.056 millones de viajeros-km, un 2,8% más que el año anterior, con el desglose siguiente: 137 millones de viajeros-km al de Madrid-Toledo, 2 millones de viajeros-km a los corredores de Madrid-Segovia-Salamanca y Madrid-Cuenca, 282 millones de viajeros-km al corredor Madrid-Segovia-Valladolid, 59 millones de viajeros-km al corredor Zaragoza-Lleida-Barcelona,

165 millones de viajeros-km al recorrido Sevilla-Córdoba-Málaga, 6 millones de viajeros-km al corredor Zaragoza-Calatayud, 185 millones de viajeros-km correspondió al recorrido Madrid-Puertollano, 150 millones de viajeros-km al recorrido Figueres-Barcelona y 67 millones de viajeros-km al recorrido Orense-Santiago-Coruña.

El total del número de viajeros-km transportados en cercanías ascendió a 8.269 millones, lo que supone un incremento del 0,7% respecto del ejercicio 2018. En porcentaje, el mayor número de viajeros-km transportados correspondió a las áreas metropolitanas de Madrid con un 52,9% del total, seguido de las áreas metropolitanas de Barcelona con un 29,8% y del resto de núcleos urbanos e interurbanos que alcanzaron el 17,3%.

### **Ancho métrico**

El total del número de viajeros transportados en Ancho Métrico ascendió a 6,05 millones de viajeros y 100 millones de viajeros-km, con una caída del 1,4% y 3,7%, respectivamente, con respecto a 2018.

### **Mercancías**

Durante 2019, el tráfico de Renfe Operadora ha ascendido a 17,01 millones de toneladas y 6.306 millones de toneladas-km, un 7,1% y 2,5%, respectivamente, inferior al registrado en 2018.

El transporte de mercancías en régimen de cargas (vagón completo), ha experimentado un decremento del 9,5% respecto del ejercicio 2018, quedando en 3.882 millones de toneladas-km.

Por lo que respecta al transporte intermodal de mercancías, ha tenido un incremento del 13,9% respecto al ejercicio anterior, pasando de 2.036 millones de toneladas-kilómetro en 2018 a 2.319 millones de toneladas-kilómetro en 2019.

Durante 2019, en la red de Ancho Métrico se transportaron un total de 104 millones de toneladas-km, un 27,9% inferior al año anterior.

### **Cuenta de resultados**

La cuenta de resultados de Renfe operadora del ejercicio de 2019 (tabla 1.3.13), refleja los resultados siguientes:

El total de ingresos de tráfico, incluyendo las subvenciones percibidas, ha alcanzado la cifra de 3.713,38 millones de euros, inferiores en un 2,2% a los ingresos obtenidos en 2018, que fueron de 3.798,70 millones de euros. De los ingresos totales obtenidos, 2.508,85 millones de euros proceden de ingresos por actividad, 35,78 millones de los Convenios específicos suscritos con las Comunidades Autónomas, 1.168,75 millones de las

aportaciones recibidas del Estado para subvencionar el mantenimiento de las obligaciones de servicio público de cercanías y media distancia. A estos ingresos hay que añadir 339,33 millones de euros de otros ingresos y 0,69 millones de euros de subvenciones de capital, lo que lleva el total de ingresos del Grupo a 4.053,40 millones de euros.

Los gastos propios alcanzaron la cifra de 3.575,58 millones de euros, un 3,5% superiores a los de 2018, con lo que el resultado antes de intereses e impuestos arroja un superávit de 96,42 millones de euros; añadidos los intereses, impuestos y resultados extraordinarios, el resultado del ejercicio registra un superávit de 96,20 millones de euros, un 13,5% inferiores a los del año anterior. Al no existir compensación de pérdidas, el resultado de gestión coincide con el resultado del ejercicio.

### **1.3.3. Ferrocarriles de vía estrecha**

El concepto de vía estrecha, incluye una serie de ferrocarriles de ancho de vía inferior al normalizado de Renfe, cuya explotación es competencia de ADIF y de Renfe operadora si su recorrido abarca a varias Comunidades Autónomas o, en caso contrario, competencia de dichas Comunidades Autónomas y de determinadas líneas privadas. Estos ferrocarriles están integrados por los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas de Cataluña, Valencia, País Vasco e Islas Baleares, 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.

A partir del año 2013 los datos de Ancho Métrico (FEVE) se incluyen en las tablas correspondientes de ADIF y Renfe Operadora. La red de vía estrecha, gestionada por Comunidades Autónomas y Compañías privadas de vía estrecha, con una longitud total de 873 kilómetros, representa el 5,4% del conjunto de la red ferroviaria española (tabla 1.3.17).

Durante el ejercicio de 2019, el tráfico de viajeros en esta red ha alcanzado la cifra de 215,55 millones y de 2.236,7 millones de viajeros-km, lo que supone un incremento del 3,5% y 2,9% respectivamente, respecto del ejercicio 2018, si bien hay que advertir que en 2019 el ferrocarril de Sóller no ha aportado datos. El transporte de mercancías fue de 8,92 millones de toneladas en 2019, que representa un descenso del 10,2% respecto al año anterior y las toneladas-km transportadas ascendieron a 4.241,2 millones, que supone una caída del 5,1%



respecto al año anterior. Estas cifras incluyen datos de las compañías privadas que, desde 2006/2007, disponen de licencia de operador ferroviario en España (tabla 1.3.22).

### *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 en 2019 ha alcanzado la cifra de 6,05 millones y de 99,76 millones de viajeros-kilómetro, lo que supone un descenso del 1,4% y 3,7%, respectivamente, respecto del ejercicio 2018.

En cuanto a mercancías, las toneladas transportadas por esta red han descendido un 26,9% respecto a 2018, quedando la cifra en 1,00 millones de toneladas; las toneladas-kilómetro realizadas han tenido un descenso del 27,9%, situándose en 104,40 millones.

Por lo que se refiere al material móvil, motor y remolcado, el parque de locomotoras disminuye respecto al año anterior en 2 unidades, contando con 32 unidades, de las cuales 15 son diésel y 17 híbridas, mientras que se mantiene el número de automotores en 112, 63 eléctricos y 49 diésel, el número de coches trenes turísticos en 43 unidades y el número de vagones en 535 unidades (tablas 1.3.4.A, 1.3.5.A, 1.3.5.B y 1.3.6).

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

### *Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña*

Desde 2017 incluye ferrocarriles de cremallera Ribes-Nuria y Monistrol-Montserrat y el ferrocarril turístico del Alt Llobregat, que incluyen distintos tipos de anchura, con lo que la longitud de sus líneas se mantiene igual que dicho año, alcanzando los 297 kilómetros.

El número de viajeros transportados se ha incrementado en un 4,4%, alcanzando en 2019 la cifra de 92,97 millones. También se ha incrementado un 2,0% el tráfico de viajeros-kilómetro alcanzando la cifra de 1.003,4 millones. Las toneladas transportadas han caído un 21,2%, hasta los 423,0 miles de toneladas y las toneladas-km realizadas han bajado un 26,1% pasando de 37,1 a 27,4 millones en 2019 (tabla 1.3.22).

En cuanto al consumo energético, ha sido de 99,66 millones de kwh en la tracción eléctrica y de 782,89 toneladas de gasóleo. El personal, sin incluir el correspondiente a los ferrocarriles de cremallera Ribes-Nuria y Monistrol-Montserrat ni Ferrocarril Turístico del Alt

Llobregat, está integrado por 1.452 agentes, lo que supone un incremento del 2,8% respecto a 2018. Asimismo, las inversiones realizadas alcanzaron la cifra de 123,90 millones de euros, un 51,2% superior al año anterior, de los que 58,75 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 52,65 millones de euros en material motor y remolcado y 12,50 millones de euros en otras inversiones (tablas 1.3.19, 1.3.20 y 1.3.21).

La cuenta de resultados de la compañía, sin incluir el correspondiente a los ferrocarriles de cremallera Ribes-Nuria y Monistrol-Montserrat ni Ferrocarril Turístico del Alt Llobregat, indica un descenso de ingresos que, con una cifra de 91,42 millones de euros supone un 8,4% menos de los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos, por el contrario, ha experimentado un incremento del 7,7%, que supone un total de 172,19 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 80,77 millones de euros. La subvención a la explotación ha sido de 79,60 millones de euros, con lo que el resultado final muestra pérdidas por importe de 1,17 millones de euros (tabla 1.3.23).

### *Ferrocarriles de la Generalitat de Valencia*

La longitud de sus líneas no ha experimentado variación respecto de 2018, registrando la cifra de 267,3 kilómetros.

El número de viajeros transportados ha aumentado el 4,1%, alcanzando en 2019 la cifra de 81,53 millones, y el tráfico de viajeros-kilómetro ha crecido el 3,8%, hasta los 662,8 millones (tabla 1.3.22).

El personal está integrado por 1.632 agentes, lo que supone un aumento del 4,9% respecto a 2018. En cuanto al consumo energético, ha sido de 66,38 millones de kwh en la tracción eléctrica y de 341,30 toneladas de gasóleo. Las inversiones realizadas alcanzaron la cifra de 38,36 millones de euros, un 12,2% inferior al año anterior, de los cuales 16,71 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 17,63 millones de euros en material motor y remolcado y 4,02 millones de euros en otras inversiones (tablas 1.3.19, 1.3.20 y 1.3.21).

La cuenta de resultados de la compañía indica un incremento de ingresos que, con una cifra de 76,26 millones de euros supone un 7,7% más de los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha subido un 7,2%, alcanzando la cifra de 179,44 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 103,17 millones de euros. Al no haber recibido subvención alguna a la explotación, el resultado final muestra pérdidas por el mismo importe de 103,17 millones de euros, mayores a las obtenidas en 2018 que ascendieron a 96,55 millones de euros (tabla 1.3.24).

### *Ferrocarriles del Gobierno Vasco*

La longitud de sus líneas, que incluye el tranvía, la línea 3 de metro gestionada por Euskotren y el funicular de La Reineta, no ha experimentado variación respecto de 2018, registrando la cifra de 188,6 kilómetros.

El número de viajeros transportados ha aumentado por tercer año consecutivo un 4,4%, alcanzando la cifra de 35,25 millones. El tráfico de viajeros-kilómetro ha subido un 5,9%, alcanzando la cifra de 460,6 millones en 2019. Por el contrario, las toneladas transportadas han bajado nuevamente un 56,4%, pasando de 12,5 miles en 2018 a 5,5 miles en 2019. El tráfico en toneladas-km igualmente ha caído un 56,8% respecto del ejercicio anterior, pasando de 1,12 a 0,48 millones (tabla 1.3.22).

El personal está integrado por 1.163 agentes, lo que supone un incremento del 1,0% respecto a 2018. En cuanto al consumo energético, ha sido de 51,33 millones de kwh en la tracción eléctrica y de 24,83 toneladas de gasóleo. Las inversiones realizadas alcanzaron la cifra de 18,28 millones de euros, un 58,4% inferior al año anterior, de los cuales 17,48 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 0,12 millones de euros en material motor y remolcado y 0,69 millones de euros en otras inversiones (tablas 1.3.19, 1.3.20 y 1.3.21).

La cuenta de resultados de la compañía indica una subida de ingresos que, con una cifra de 33,57 millones de euros supone un 5,3% más que los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha experimentado un incremento del 4,5% con lo que se obtiene un total de 126,42 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 92,85 millones de euros. La subvención a la explotación ha sido de 91,80 millones de euros, con lo que el resultado final muestra pérdidas por importe de 1,05 millones de euros, inferiores a las del ejercicio 2018 que ascendieron a 1,13 millones de euros (tabla 1.3.25).

### *Ferrocarriles de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares*

La longitud de sus líneas, que incluye el ferrocarril metropolitano Palma-Universidad de Islas Baleares, no ha experimentado variación respecto a los últimos años, alcanzando los 85,2 kilómetros.

En 2019 el número de viajeros transportados ha subido el 11,0%, alcanzando la cifra de 5,79 millones, mientras que el tráfico de viajeros-kilómetro subió el 15,2% alcanzando la cifra de 109,9 millones (tabla 1.3.22).

El personal está integrado por 178 agentes, lo que supone una disminución del 5,8% respecto a 2018. En cuanto al consumo energético, ha sido de 14,30 millones de kwh en la tracción eléctrica y de 93,00 toneladas de

gasóleo. Las inversiones realizadas alcanzaron la cifra de 3,91 millones de euros, lo que supone una caída del 88,2% respecto al año anterior, de los que 3,06 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 0,79 millones de euros en material motor y remolcado y 0,06 millones de euros en otras inversiones (tablas 1.3.19, 1.3.20 y 1.3.21).

La cuenta de resultados de la compañía indica una subida de ingresos que, con una cifra de 37,23 millones de euros supone un 1,5% más que los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha registrado un descenso del 4,3% con lo que se obtiene un total de 59,13 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 21,90 millones de euros. La subvención a la explotación ha sido de 30,64 millones de euros, con lo que el resultado final muestra un superávit de 8,74 millones de euros, resultado muy superior al del ejercicio 2018 que presentaba un superávit de 2,75 millones de euros (tabla 1.3.26).

### *Ferrocarriles de compañías privadas*

La longitud de las líneas férreas de vía estrecha explotadas por compañías privadas en España no ha experimentado variación respecto a los últimos años, al no aportar datos la Compañía Coto Minero del Cantábrico, S.A. al encontrarse en proceso de liquidación, por lo que la longitud actual asciende a 31,8 kilómetros. En 2019 ferrocarril de Sóller no ha aportado datos de viajeros transportados. Respecto al tráfico de mercancías, se incluye las compañías privadas en régimen de liberalización que, desde 2006/2007, disponen de licencia de operador ferroviario en España y de las compañías en régimen de concesión, las toneladas transportadas han bajado un 10,2% respecto al año anterior, registrando la cifra de 8,92 millones de toneladas y las toneladas-km realizadas han caído un 5,1% respecto al año anterior hasta quedar en 4.241,2 millones en 2019 (tabla 1.3.22).

Los 31,8 kilómetros de líneas, todos ellos de vía sencilla y estaban electrificados. En cuanto a consumo energético y de gasóleo, así como al importe de inversiones realizadas, en 2019 ferrocarril de Sóller no ha aportado datos. (tablas 1.3.17, 1.3.20 y 1.3.21).

### **1.3.4. Administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF)**

El Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre la reestructuración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y otras medidas urgentes en el orden económico determina en su artículo 1 que con fecha 31 de diciembre de 2013,



se creará la entidad pública empresarial Adif-Alta Velocidad (en adelante Adif AV) mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de aquellas infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta la fecha de entrada en vigor de dicho Real Decreto-Ley al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. La actividad no segregada permanece en Adif.

La segregación de Adif en dos entidades públicas empresariales diferenciadas, adscritas ambas al Ministerio de Fomento, actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, pero con personalidad jurídica y patrimonio propios, Adif y Adif AV, se hace 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 y 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 AV 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 AV, como son patrimonio, estaciones de la red convencional, comunicación, internacional, etc.

Por su parte, la nueva entidad Adif AV, 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 AV; 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 Adif AV, adscrita al Ministerio de Fomento, actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. 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.

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 AV, incluida la gestión de los sistemas de control de la circulación y de la capacidad de las infraestructuras, el mantenimiento, funciones corporativas, etcétera.

En cuanto al material móvil utilizado por Adif en 2019, se ha producido una pequeña variación a la baja con respecto al año anterior. El parque de locomotoras registra 115 unidades, dos menos que en 2018, siendo todas ellas locomotoras diésel. La potencia del total de locomotoras, sin embargo, ha aumentado un 20% hasta 80,83 millones de kw. El parque de vehículos para transporte de material remolcado ferroviario también ha descendido, contando en 2019 con 232 coches de automotores, 3 coches de viajeros y 344 vagones, con una capacidad total de carga de 21,37 millones de toneladas. El parque con el que cuenta Adif no realiza transporte comercial, sólo se utiliza en el transporte interno de personas y mercancías para el propio servicio de Adif/Adif AV, en especial para labores de mantenimiento (tabla 1.3.4.B).

### Tarifas

Se mantiene en vigor la cuantía de la Tasa por utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario establecida en el Título VI, Capítulo I, Sección V de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, de conformidad con el artículo 68 de la Ley 6/2018 de Presupuestos Generales del Estado, en tanto no se apruebe una Ley de Presupuestos Generales del Estado que los modifique.

Asimismo, se mantienen en vigor los Cánones Ferroviarios, previstos en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del sector ferroviario, con las cuantías unitarias que se establecen en el artículo 97 de la Ley 6/2018 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, en tanto no se apruebe una Ley de Presupuestos Generales del Estado que los modifique.

Durante 2018 serán de aplicación las Tarifas por la prestación de Servicios Básicos y Complementarios en la RFIG y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, aprobadas por acuerdo del Consejo de Administración de Adif de fecha 16 de julio de 2018, de conformidad con el Artículo 102 de la Ley del Sector Ferroviario.

### *Cuenta de resultados*

El total de ingresos de explotación ha alcanzado la cifra de 1.335,87 millones de euros para Adif y de 1.062,06 millones de euros para Adif AV, resultados superiores en un 6,1% y 6,8%, respectivamente a los obtenidos en 2018. La partida que supone un mayor nivel de ingresos para ambas entidades es la de Canon por utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General, junto a las partidas de Otros Ingresos Comerciales, que comprende ingresos por Beneficios por venta de inmovilizado, Alquileres y servicios, Ingresos por Convenios con Comunidades Autónomas y Otros.

Los gastos de explotación alcanzaron la cifra de 1.420,19 millones de euros para Adif y de 1.033,79 millones de euros para Adif AV, superiores en un 6,7% y en un

9,4%, respectivamente a los obtenidos en 2018. Las partidas que suponen un mayor gasto corresponden a Personal, Materiales y Servicios, que comprende gastos por conceptos de Energía, Usos distintos de tracción, Consumo de materiales, Servicios externos y gastos diversos y Otros, junto a la partida de Amortizaciones.

Con estos componentes, la cuenta de resultados de explotación durante el ejercicio de 2019, refleja unas pérdidas de 84,32 millones de euros para Adif y unas ganancias de 28,27 millones de euros para Adif AV, mientras que en 2018 el resultado reflejaba pérdidas de 71,78 millones de euros para Adif y unas ganancias de 49,10 millones de euros para Adif AV. La cuenta de resultados financieros refleja ganancias por importe de 0,80 millones de euros para Adif y pérdidas de 207,44 millones de euros para Adif AV, mientras que las pérdidas del 2018 ascendieron a 2,51 millones de euros para Adif y de 272,53 millones de euros para Adif AV. El resultado final para 2019 presenta un déficit de 84,11 millones de euros y de 179,17 millones de euros para Adif y para Adif AV, respectivamente, mientras que en 2018 presentó un déficit de 74,37 millones de euros y de 223,43 millones de euros para Adif y para Adif AV, respectivamente (tabla 1.3.14).

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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019 (*)	19/18
Longitud de las líneas (Km)	16.313,0	16.169,0	16.171,0	16.159,0	16.263,0	0,6%
Personal empleado (Promedio anual) (1)	31.579,0	30.973,0	30.856,0	31.018,0	31.465,0	1,4%
Viajeros (millones)	649,0	658,3	685,4	715,3	726,4	1,5%
Viajeros-km (millones)	26.747,0	27.258,2	27.996,5	29.105,3	29.508,7	1,4%
Toneladas (millones) (2)	28,5	26,6	28,3	28,3	25,9	-8,2%
Toneladas-km (millones) (2)	10.811,6	10.643,8	10.507,4	10.938,6	10.547,2	-3,6%
Inversiones (miles de euros) (3)	2.855.740,7	1.948.855,0	2.622.841,0	2.473.672,0	2.406.585,8	-2,7%

(\*) Cifras provisionales

(1) No incluye los datos correspondientes a las compañías privadas de ferrocarriles.

(2) Incluye los tráficos comercial y de servicio. Incluye datos de las compañías privadas en régimen de liberalización que, desde 2006/2007, disponen de licencia de operador ferroviario en España y de las compañías en régimen de concesión.

(3) Incluye inversiones de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Programa 453A-Infraestructura del transporte ferroviario (Ministerio de Fomento), Comunidades Autónomas, RENFE Operadora, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF y ADIF AV), Compañías de las Comunidades Autónomas y Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transportes Terrestres (SEITT).

Fuente: RENFE Operadora, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y Adif AV (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 Islas Baleares, OTLE, Compañías privadas vía estrecha y Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre (SEITT).

TABLA 1.3.2. Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril (1)

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019 (*)	19/18
<b>Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)</b>						
RENFE operadora	24.842,3	25.291,0	26.061,0	26.931,0	27.271,6	1,3%
Comunidades Autónomas	1.895,8	1.937,2	1.913,7	2.019,4	2.236,7	10,8%
Compañías privadas	25,7	30,0	22,8	21,8	--	-100,0%
<b>Total viajeros</b>	<b>26.763,8</b>	<b>27.258,2</b>	<b>27.997,5</b>	<b>28.972,2</b>	<b>29.508,3</b>	<b>1,9%</b>
<b>Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km)</b>						
RENFE operadora	7.080,1	6.750,6	6.766,5	6.468,8	6.305,7	-2,5%
Comunidades Autónomas	46,9	40,0	40,6	38,2	27,9	-27,1%
Compañías privadas vía estrecha	3.684,8	4.042,8	3.856,9	4.429,3	4.213,3	-4,9%
<b>Total mercancías</b>	<b>10.811,8</b>	<b>10.833,4</b>	<b>10.664,0</b>	<b>10.936,4</b>	<b>10.546,9</b>	<b>-3,6%</b>

(\*) Cifras provisionales. En 2019 ferrocarril de Sóller no ha aportado datos.

(1) Incluye los tráficos comercial y de servicio. Incluye datos de las compañías privadas en régimen de liberalización que, desde 2006/2007, disponen de licencia de operador ferroviario en España y de las compañías en régimen de concesión.

Fuente: RENFE Operadora (los tráficos de FEVE están incluidos en RENFE Operadora desde 2013), Ferrocarriles Generalitat de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. Illes Balears, C.A. País Vasco, OTLE y Compañías privadas vía estrecha.

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

Años	Sin electrificar			Electrificadas			TOTAL	Con bloqueo automático y CTC o LZB (2)
	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
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
2014	5.979	72	6.051	3.721	5.507	9.228	15.279	11.830
2015	5.647	20	5.667	4.000	5.717	9.717	15.384	11.947
2016	5.585	20	5.605	4.001	5.721	9.722	15.327	11.949
2017	5.582	21	5.603	3.992	5.707	9.699	15.302	11.930
2018	5.596	21	5.617	3.969	5.704	9.673	15.290	11.964
2019	5.557	16	5.574	4.028	5.789	9.817	15.390	12.162

(1) Hasta el año 2004, RENFE; desde el año 2005, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Desde 2013 se incluye FEVE. Desde 2014, Adif y Adif AV.

(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.A. RENFE. Parque de material motor y remolcado (1)**

Concepto	2015		2016		2017		2018		2019 (2)		19/18	
	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)
<b>Locomotoras</b>												
-Eléctricas	245	1.160	214	1.178	200	1.083	193	1.082	189	1.065	-2,1%	-1,6%
-Diésel	112	250	120	418	120	418	120	418	120	418	0,0%	0,0%
Ancho Métrico	39	54	39	54	34	54	34	54	32	54	-5,9%	-0,4%
- Diésel	22	32	22	32	17	28	17	29	15	25	-11,8%	-15,1%
- Híbridas	17	25	17	25	17	25	17	25	17	22	0,0%	-13,2%
<b>Total locomotoras</b>	<b>396</b>	<b>1.464</b>	<b>373</b>	<b>1.650</b>	<b>354</b>	<b>1.555</b>	<b>347</b>	<b>1.554</b>	<b>341</b>	<b>1.537</b>	<b>-1,7%</b>	<b>-1,1%</b>
<b>Automotores</b>												
-Eléctricos	976	5.680	982	5.699	982	5.699	982	5.736	981	5.736	-0,1%	0,0%
-Diésel y sistemas especiales	146	155	160	149	160	149	160	145	160	145	0,0%	0,0%
-Híbridos	12	115	13	115	13	115	13	115	14	115	7,7%	0,0%
Ancho Métrico	107	--	112	--	112	--	112	60	112	60	0,0%	0,0%
- Eléctricos	58	--	63	--	63	--	63	10	63	10	0,0%	0,0%
- Diésel	49	--	49	--	49	--	49	49	49	49	0,0%	0,0%
<b>Total automotores</b>	<b>1.241</b>	<b>5.950</b>	<b>1.267</b>	<b>5.962</b>	<b>1.267</b>	<b>5.962</b>	<b>1.267</b>	<b>6.056</b>	<b>1.267</b>	<b>6.056</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>
<b>Coches</b>												
Coches remolcados de viajeros	--	--	686	--	673	--	582	--	537	--	-7,7%	--
<b>Coches Trenes Turísticos</b>			58		58		58		58		0,0%	--
Ancho Métrico	--	--	43	--	43	--	43	--	43	--	0,0%	--
Ancho Convencional	--	--	15	--	15	--	15	--	15	--	0,0%	--
<b>Total coches</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>744</b>	<b>--</b>	<b>731</b>	<b>--</b>	<b>640</b>	<b>--</b>	<b>595</b>	<b>--</b>	<b>-7,0%</b>	<b>--</b>
Concepto	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)
<b>Vagones (3)</b>												
-De RENFE	10.443	518	10.445	518	9.397	--	9.476	548	9.476	548	0,0%	0,0%
-Ancho Métrico	752	--	1.006	--	450	--	535	10	535	10	0,0%	0,0%
<b>Total vagones</b>	<b>11.195</b>	<b>518</b>	<b>11.451</b>	<b>518</b>	<b>9.847</b>	<b>0</b>	<b>10.011</b>	<b>558</b>	<b>10.011</b>	<b>558</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>

(1) A partir de 2012 sólo se computa el parque operativo.

(2) Cifras provisionales.

(3) Se incluye el parque total de Vagones. No incluye los vagones alquilados a terceros de forma permanente.

Fuente: RENFE Operadora.

**TABLA 1.3.4.B. ADIF. Parque de material motor y remolcado (1)**

Concepto	2015		2016		2017		2018		2019 (2)		19/18	
	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)
<b>Locomotoras</b>												
-Eléctricas	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0
Ancho Ibérico												
Ancho UIC												
Ancho Métrico												
-Diésel	117	67.350	117	67.350	117	67.350	117	67.350	115	80.830	-1,7%	20,0%
Ancho Ibérico	109	62.566	109	62.566	109	62.566	109	62.566	107	72.243	-1,8%	15,5%
Ancho UIC	8	4.784	8	4.784	8	4.784	8	4.784	8	8.587	0,0%	79,5%
Ancho Métrico												
<b>Total locomotoras</b>	<b>117</b>	<b>67.350</b>	<b>117</b>	<b>67.350</b>	<b>117</b>	<b>67.350</b>	<b>117</b>	<b>67.350</b>	<b>115</b>	<b>80.830</b>	<b>-1,7%</b>	<b>20,0%</b>
Concepto	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)
<b>Material remolcado ferroviario</b>												
-Coches de viajeros	3	0	3	0	3	0	3	0	3	0	0,0%	
Ancho Ibérico	3		3		3		3		3		0,0%	
Ancho UIC	0		0		0		0					
Ancho Métrico	0		0		0		0					
-Coches de automotores (3)	289	0	289	0	289	0	289	0	232	0	-19,7%	
Ancho Ibérico	262		262		262		262		227		-13,4%	
Ancho UIC	20		20		20		20		5		-75,0%	
Ancho Métrico	7		7		7		7		0		-100,0%	
-Vagones (4)	369	22.993	369	22.993	369	22.993	369	22.993	344	21.369	-6,8%	-7,1%
Ancho Ibérico	215	13.115	215	13.115	215	13.115	215	13.115	215	13.115	0,0%	0,0%
Ancho UIC	132	8.712	132	8.712	132	8.712	132	8.712	109	7.194	-17,4%	-17,4%
Ancho Métrico	22	1.166	22	1.166	22	1.166	22	1.166	20	1.060	-9,1%	-9,1%
-Furgones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ancho Ibérico												
Ancho UIC												
Ancho Métrico												
<b>Total material remolcado</b>	<b>661</b>	<b>22.993</b>	<b>661</b>	<b>22.993</b>	<b>661</b>	<b>22.993</b>	<b>661</b>	<b>22.993</b>	<b>579</b>	<b>21.369</b>	<b>-12,4%</b>	<b>-7,1%</b>

(1) Número total. Integra Adif y Adif AV. Parque utilizado para transportes de servicio interno.

(2) Cifras provisionales.

(3) Contempla diverso tipo de material: Dresinas, Vagones de catenaria. Quitanieves, Maquinaria pesada de vía y Auscultadores.

(4) Contempla varios tipos: Tolvas, cerrados, plataformas, portabobinas.

Fuente: ADIF.



TABLA 1.3.5.A. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías

Concepto	2016	2017	2018	2019 (1)	19/18
<b>Tráfico de viajeros (miles de viajeros)</b>					
<b>Larga distancia + AVE larga distancia</b>	<b>31.822</b>	<b>32.905</b>	<b>33.637</b>	<b>34.542</b>	<b>2,7%</b>
Gerencia Norte	4.176	4.230	4.736	4.965	4,8%
Gerencia Transversal	3.830	3.783	3.870	3.919	1,3%
Gerencia Nordeste	8.329	8.749	8.181	8.154	-0,3%
Gerencia Mediterráneo	2.416	2.477	2.521	2.527	0,2%
Gerencia Sur	7.051	7.346	7.717	8.197	6,2%
Gerencia Este	5.162	5.441	5.773	5.910	2,4%
Resto	856	879	838	871	3,9%
<b>Media distancia + AVE lanzaderas</b>	<b>30.627</b>	<b>31.327</b>	<b>32.888</b>	<b>33.134</b>	<b>0,7%</b>
Media distancia	23.318	23.674	24.215	24.257	0,2%
AVE lanzaderas	7.309	7.653	8.673	8.878	2,4%
Madrid-Cuenca				9	
Madrid-Toledo	1.549	1.687	1.753	1.829	4,3%
Madrid-Segovia-Salamanca				7	
Madrid-Segovia-Valladolid	1.878	1.992	2.133	2.170	1,7%
Zaragoza-Lleida-Barcelona	401	411	422	391	-7,2%
Sevilla-Córdoba-Málaga	900	944	991	1.003	1,2%
Zaragoza-Calatayud	67	69	70	70	-0,3%
Madrid-Puertollano	1.078	1.100	1.136	1.134	-0,2%
Valencia-Utiel-Requena	6	7	7	7	3,0%
Figueres-Barcelona	783	744	1.430	1.511	5,6%
Orense-Santiago-Coruña	649	698	732	747	2,1%
<b>Cercanías</b>	<b>402.308</b>	<b>417.288</b>	<b>434.453</b>	<b>437.131</b>	<b>0,6%</b>
Madrid	232.885	241.628	255.315	253.650	-0,7%
Barcelona	108.283	113.486	116.202	119.342	2,7%
Resto Núcleos	61.139	62.174	62.937	64.139	1,9%
<b>Ancho Métrico</b>	<b>6.602</b>	<b>6.362</b>	<b>6.130</b>	<b>6.047</b>	<b>-1,4%</b>
<b>Total viajeros</b>	<b>471.360</b>	<b>487.881</b>	<b>507.108</b>	<b>510.855</b>	<b>0,7%</b>
<b>Tráfico de mercancías (miles de toneladas)</b>					
Cargas (Vagón completo)	12.858	13.840	12.650	10.500	-17,0%
Intermodal (nacional e internacional)	5.441	5.793	5.668	6.510	14,8%
Ancho Métrico	1.625	1.731	1.373	1.004	-26,9%
<b>Total mercancías</b>	<b>18.299</b>	<b>19.633</b>	<b>18.319</b>	<b>17.010</b>	<b>-7,1%</b>

(1) Cifras provisionales.

Fuente: RENFE Operadora.

**TABLA 1.3.5.B. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías**

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019 (1)	19/18
<b>Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)</b>						
<b>Larga distancia + AVE larga distancia</b>	<b>14.021</b>	<b>14.404</b>	<b>14.838</b>	<b>15.306</b>	<b>15.679</b>	<b>2,4%</b>
Gerencia Norte	1.428	1.542	1.547	1.727	1.817	5,2%
Gerencia Transversal	2.366	2.338	2.271	2.279	2.309	1,3%
Gerencia Nordeste	3.739	3.895	4.108	4.074	4.075	0,0%
Gerencia Mediterráneo	847	858	871	873	867	-0,7%
Gerencia Sur	3.126	3.218	3.352	3.505	3.713	5,9%
Gerencia Este	1.967	2.022	2.128	2.257	2.304	2,1%
Resto	548	531	561	591	594	0,5%
<b>Media distancia + AVE lanzaderas</b>	<b>3.089</b>	<b>3.088</b>	<b>3.175</b>	<b>3.307</b>	<b>3.224</b>	<b>-2,5%</b>
Media distancia	2.292	2.211	2.258	2.279	2.168	-4,9%
AVE lanzaderas	797	877	917	1.027	1.056	2,8%
Madrid-Toledo	105	116	127	132	137	4,3%
Madrid-Segovia-Salamanca					2	
Madrid-Cuenca					2	
Madrid-Segovia-Valladolid	211	243	258	275	282	2,6%
Zaragoza-Lleida-Barcelona	62	61	62	64	59	-8,0%
Sevilla-Córdoba-Málaga	131	138	146	155	165	6,3%
Zaragoza-Calatayud	5	6	6	6	6	-0,2%
Madrid-Puertollano	174	177	180	186	185	-0,3%
Valencia-Utiel-Requena	0	0	0	0	0	2,6%
Figueres-Barcelona	70	78	75	143	150	5,1%
Orense-Santiago-Coruña	39	58	63	66	67	1,6%
<b>Cercanías</b>	<b>7.593</b>	<b>7.687</b>	<b>7.940</b>	<b>8.214</b>	<b>8.269</b>	<b>0,7%</b>
Madrid	3.930	4.017	4.168	4.404	4.375	-0,7%
Barcelona	2.267	2.302	2.389	2.420	2.462	1,7%
Resto Núcleos	1.397	1.368	1.383	1.390	1.432	3,0%
<b>Ancho Métrico</b>	<b>139</b>	<b>112</b>	<b>107</b>	<b>104</b>	<b>100</b>	<b>-3,7%</b>
<b>Total viajeros</b>	<b>24.842</b>	<b>25.291</b>	<b>26.060</b>	<b>26.931</b>	<b>27.272</b>	<b>1,3%</b>
<b>Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km)</b>						
Cargas (Vagón completo)	4.387	4.367	4.434	4.288	3.882	-9,5%
Intermodal (nacional e internacional)	2.418	2.194	2.176	2.036	2.319	13,9%
Ancho Métrico	275	190	157	145	104	-27,9%
<b>Total mercancías</b>	<b>7.080</b>	<b>6.751</b>	<b>6.767</b>	<b>6.469</b>	<b>6.306</b>	<b>-2,5%</b>

(1) Cifras provisionales.

Fuente: RENFE Operadora.



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

Concepto	Toneladas Transportadas (miles)			Toneladas-km (millones)		
	2018	2019	19/18	2018	2019	19/18
<b>Ancho Métrico</b>	<b>1.373,3</b>	<b>1.004,2</b>	<b>-26,9%</b>	<b>144,8</b>	<b>104,4</b>	<b>-27,9%</b>
<b>Dirección del Automóvil</b>	<b>1.066,3</b>	<b>1.046,5</b>	<b>-1,8%</b>	<b>561,9</b>	<b>533,5</b>	<b>-5,0%</b>
<b>Dirección Siderúrgicos</b>	<b>3.778,3</b>	<b>3.711,8</b>	<b>-1,8%</b>	<b>2.149,7</b>	<b>2.022,3</b>	<b>-5,9%</b>
<b>Dirección Multiproducto</b>	<b>6.432,6</b>	<b>4.737,4</b>	<b>-26,4%</b>	<b>1.431,8</b>	<b>1.221,9</b>	<b>-14,7%</b>
Nacional	6.183,4	4.458,9	-27,9%	1.364,7	1.156,7	-15,2%
Transportes excepcionales	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
Cualquier mercancía	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
Transportes militares	25,5	27,7	8,6%	11,7	17,1	46,1%
Sal	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
Bebidas	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
Butano y propano	275,8	254,9	-7,6%	130,2	128,4	-1,4%
Maderas	233,7	244,8	4,8%	200,1	212,1	6,0%
Combustibles líquidos	196,9	285,4	45,0%	45,6	75,2	64,8%
Aceites	302,5	258,8	-14,5%	79,0	72,4	-8,3%
Productos químicos	444,4	446,1	0,4%	143,0	142,7	-0,2%
Papel	115,4	39,8	-65,5%	75,8	22,0	-71,0%
Material móvil FF.CC.	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
<b>Dirección Graneles</b>	<b>4.589,4</b>	<b>2.901,5</b>	<b>-36,8%</b>	<b>679,4</b>	<b>486,9</b>	<b>-28,3%</b>
Cereales	809,0	768,4	-5,0%	170,2	184,6	8,5%
Combustibles minerales	2.277,2	682,2	-70,0%	283,6	103,0	-63,7%
Cementos	701,3	706,1	0,7%	133,3	129,0	-3,2%
Cenizas y Calizas	109,3	59,3	-45,7%	25,8	6,5	-74,8%
Material de construcción	23,6	22,4	-5,4%	7,6	7,1	-6,7%
Piedras y tierras	527,7	529,4	0,3%	21,7	21,1	-2,9%
Minerales	50,1	25,0	-50,2%	8,4	4,1	-51,5%
Abonos	91,1	108,8	19,4%	28,7	31,5	9,7%
Resto	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
Internacional	249,1	278,5	11,8%	67,1	65,2	-2,7%
<b>Subtotal</b>	<b>12.650,5</b>	<b>10.500,0</b>	<b>-17,0%</b>	<b>4.288,1</b>	<b>3.882,2</b>	<b>-9,5%</b>
<b>Dirección Intermodal</b>	<b>5.668,4</b>	<b>6.509,6</b>	<b>14,8%</b>	<b>2.035,9</b>	<b>2.319,2</b>	<b>13,9%</b>
<b>Total</b>	<b>18.318,8</b>	<b>17.009,5</b>	<b>-7,1%</b>	<b>6.324,0</b>	<b>6.201,4</b>	<b>-1,9%</b>

Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019 (1)	19/18
Viajeros (miles)	465.201	471.360	487.881	507.108	510.855	0,7%
Viajeros-km (millones)	24.842	25.291	26.060	26.931	27.272	1,3%
Toneladas (miles) (2)	20.856	18.299	19.633	18.319	17.010	-7,1%
Toneladas-km (millones) (2)	7.080	6.751	6.767	6.469	6.306	-2,5%
Recorrido medio del viajero (Km)	53	54	53	53	53	0,6%
Viajeros-km/trenes-km (nº viajeros por tren)	148	152	155	161	163	1,4%
Recorrido medio de la tonelada (t-km neta/t-neta)	339	359	337	345	365	5,6%
Toneladas-km (Brutas)/trenes-km (Nº de t por tren)	930	936	949	965	937	-2,9%
Recorridos totales trenes-km (millones)	186	184	185	184	184	0,0%
Viajeros	168	167	168	168	168	-0,1%
Mercancías	19	17	17	16	16	1,0%
Toneladas-km brutas (millones)	64.962	64.219	64.262	64.672	64.634	-0,1%
Viajeros	47.752	48.100	48.369	49.104	49.365	0,5%
Mercancías	17.209	16.119	15.893	15.568	15.269	-1,9%

(1) Cifras provisionales.

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

Nota: A partir del año 2013 se incluye Ancho Métrico.

Fuente: RENFE Operadora.

**TABLA 1.3.8. RENFE. Carga bruta remolcada (millones de t-km)**

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
- Trenes de viajeros	47.752	48.100	48.369	49.104	49.365	0,5%
- Trenes de mercancías	17.209	16.119	15.893	15.568	15.269	-1,9%
<b>Total</b>	<b>64.962</b>	<b>64.219</b>	<b>64.262</b>	<b>64.672</b>	<b>64.634</b>	<b>-0,1%</b>
- Por tracción eléctrica (%)	89	86	87	87	87	0,5%
- Por tracción diésel (%)	11	14	13	13	13	0,0%

Nota: A partir del año 2013 se incluye Ancho Métrico.  
Fuente: RENFE Operadora.

**TABLA 1.3.9. Consumos energía de tracción RFIG (1)**

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019 (2)	19/18
<b>Absoluto:</b>						
Gasóleo (millones de litros)	88,2	84,3	88,1	91,0	89,6	-1,5%
Energía eléctrica (millones de kwh)	2.459,4	2.405,6	2.453,0	2.509,6	2.539,8	1,2%
<b>Relativo:</b>						
Tracción diésel (MI/TKBR)	--	--	--	--	--	--
Tracción eléctrica (MWh/TKBR)	--	--	--	--	--	--
Medios (Kcal/TKBR)						

(1) Consumo de todo el sistema ferroviario: Adif, Adif AV, Renfe Operadora y operadores privados.  
(2) Datos Provisionales.  
Fuente: ADIF.

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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Locomotoras diésel	95,4	92,2	90,8	89,1	87,5	-1,8%
Locomotoras eléctricas	90,5	90,0	92,8	93,6	90,3	-3,5%
Unidades y automotores eléctricos	97,3	97,3	95,3	94,6	94,6	0,0%
Automotores diésel	94,5	94,0	72,7	80,6	81,8	1,5%
Coches	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0%

(1) Mide el porcentaje del parque de dotación que está disponible diariamente para su utilización.  
(2) A partir del año 2011, el índice de disponibilidad se calcula para el total del parque de Renfe Operadora.  
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) (v/km+t/km)	Unidades de tráfico/ número de agentes (promedio anual)
	RENFE Operadora	ADIF (2)	Total	RENFE Operadora	ADIF (2)	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
2014	14.319	13.556	27.875	14.493	13.665	28.158	31.310	1.111.940
2015	14.229	13.138	27.367	14.216	13.475	27.691	31.905	1.152.189
2016	13.960	12.944	26.904	13.955	13.041	26.996	31.852	1.179.880
2017	14.406	12.079	26.485	14.233	12.445	26.678	32.670	1.224.605
2018	14.565	12.181	26.746	14.492	12.217	26.709	33.256	1.245.123
2019 (3)	15.053	12.084	27.137	14.873	12.167	27.040	33.473	1.237.903

(1) Personal fijo y contratado.  
(2) Integra Adif y Adif AV.  
(3) Datos provisionales.  
Nota: A partir del año 2013 incluye Ancho Métrico (Feve).  
Fuente: RENFE Operadora y ADIF.



TABLA 1.3.12.A. RENFE Operadora. Inversiones realizadas (millones de euros)

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019 (1)	19/18
Material motor	4,92	2,86	2,60	1,05	1,86	78,1%
Material remolcado	11,50	18,42	13,03	24,16	106,90	342,5%
Automotores	133,67	172,56	238,77	229,64	107,78	-53,1%
Ancho Métrico	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	--
<b>Total material móvil</b>	<b>150,09</b>	<b>193,84</b>	<b>254,40</b>	<b>254,84</b>	<b>216,55</b>	<b>-15,0%</b>
Otras inversiones (2)	46,07	46,78	66,62	64,97	74,89	15,3%
<b>Total RENFE Operadora</b>	<b>196,15</b>	<b>240,62</b>	<b>321,02</b>	<b>319,81</b>	<b>291,44</b>	<b>-8,9%</b>

(1) Datos provisionales.

(2) Se incluyen las inversiones financiadas mediante aportación de activos (terrenos, equipos informáticos, ...).

Fuente: RENFE Operadora.

TABLA 1.3.12.B. ADIF. Inversiones realizadas (millones de euros)

Concepto	2016		2017		2018		2019 (1)		19/18	
	Alta velocidad	Adif	Alta velocidad	Adif	Alta velocidad	Adif	Alta velocidad	Adif	Alta velocidad	Adif
Plataforma	535,41	54,91	850,65	124,31	697,50	75,54	617,23	142,62	-11,51%	88,80%
Vía	119,53	49,86	115,74	76,70	174,71	124,88	238,96	215,61	36,78%	72,65%
Electrificación y telecomunicación	89,86	15,88	72,28	30,32	90,37	24,24	88,82	64,65	-1,72%	166,69%
Estaciones y terminales de mercancías	23,66	46,20	30,46	37,55	53,33	33,16	15,13	29,09	-71,63%	-12,26%
Instalaciones de seguridad	136,20	55,32	92,28	79,27	96,35	55,13	61,50	57,51	-36,17%	4,32%
Almacenes, talleres y depósitos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	--	--
Reposiciones de servicio	17,33	0,00	17,14	0,00	14,87	0,00	5,85	0,00	-60,67%	--
Otras inversiones de infraestructura	161,14	29,37	136,69	28,83	151,25	61,72	59,48	3,24	-60,67%	-94,75%
<b>Total Infraestructura</b>	<b>1.083,13</b>	<b>251,54</b>	<b>1.315,24</b>	<b>376,98</b>	<b>1.278,38</b>	<b>374,66</b>	<b>1.086,97</b>	<b>512,72</b>	<b>-14,97%</b>	<b>36,85%</b>
Material móvil	0,03	4,61	0,00	4,11	0,18	4,54	15,14	5,17	--	13,85%
Otras inversiones	21,81	13,55	30,90	14,85	31,81	17,97	97,44	77,57	206,31%	331,71%
<b>Total ADIF</b>	<b>1.104,97</b>	<b>269,70</b>	<b>1.346,14</b>	<b>395,94</b>	<b>1.310,38</b>	<b>397,17</b>	<b>1.199,55</b>	<b>595,46</b>	<b>-8,46%</b>	<b>49,92%</b>

(1) Datos provisionales. Desde 2015 se integran las inversiones efectuadas por Adif/Adif AV. Incluye FEVE.

Nota: Red Ferroviaria de Interés General. Las denominaciones de "Red Titularidad del Estado" y "Activos Propios" se cambian en 2013 por "Adif" y "Adif Alta Velocidad".

Fuente: ADIF.

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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019 (1)
<b>Ingresos de tráfico</b>	<b>2.872,64</b>	<b>2.929,40</b>	<b>3.290,33</b>	<b>3.798,70</b>	<b>3.713,38</b>
- Ingresos por actividad	2.239,31	2.325,29	2.426,79	2.615,89	2.508,85
- Convenios específicos CC.AA.	22,40	24,20	31,04	32,82	35,78
- Compensación prestación servicio Cercanías y Media Distancia	610,93	579,91	832,50	1.149,99	1.168,75
<b>Ingresos varios</b>	<b>389,94</b>	<b>298,75</b>	<b>287,89</b>	<b>179,84</b>	<b>339,33</b>
- Alquileres y Cánones	25,13	18,60	18,79	18,60	35,77
- Beneficios Venta de Inmovilizado	98,44	0,41	0,38	3,37	0,82
- Otros ingresos	54,35	102,54	57,03	72,62	91,70
- Convenios Adif	27,65	29,01	25,70	20,16	20,42
- Trabajos para el Inmovilizado	115,05	148,19	144,36	17,18	134,41
- Aplicación de Subvenciones en capital	0,66	0,00	0,64	0,60	0,69
- Ingreso Proyecto Haramain	69,32	0,00	41,63	47,91	56,21
<b>Total ingresos</b>	<b>3.263,24</b>	<b>3.228,15</b>	<b>3.578,86</b>	<b>3.979,13</b>	<b>4.053,40</b>
<b>Gastos</b>					
Personal	840,14	830,63	844,46	861,80	899,21
Plan de RR.HH. (ERE)	31,21	39,99	45,07	44,59	45,36
Energía de Tracción	297,75	268,39	271,47	279,81	277,83
Cánones y servicios Adif (excepto energía de tracción)	699,17	701,72	95,34	102,10	85,40
Gasto Proyecto Haramain	65,24	0,00	988,28	1.228,95	1.303,30
Otros Materiales y Servicios	845,53	920,65	844,77	938,42	964,49
<b>Total gastos</b>	<b>2.779,04</b>	<b>2.761,38</b>	<b>3.089,39</b>	<b>3.455,67</b>	<b>3.575,58</b>
Resultado antes de Amortizaciones, Intereses e Impuestos (EBITDA)	484,20	466,77	489,47	523,47	477,82
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	369,91	374,79	386,69	385,50	381,40
<b>Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)</b>	<b>114,29</b>	<b>91,98</b>	<b>102,78</b>	<b>137,97</b>	<b>96,42</b>
Intereses Financieros Estructurales	-92,60	-76,97	0,00	-40,74	-21,76
Resultado de ejercicios anteriores	-9,56	-19,48	17,94	22,94	22,75
Resultados extraordinarios	36,85	-42,31	-46,59	0,00	10,44
Impuesto diferido	6,01	-5,91	0,82	8,96	11,65
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>42,97</b>	<b>-40,87</b>	<b>73,31</b>	<b>111,21</b>	<b>96,20</b>
Compensación de Pérdidas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Resultado de gestión</b>	<b>42,97</b>	<b>-40,87</b>	<b>73,31</b>	<b>111,21</b>	<b>96,20</b>

(1) Cuentas formuladas (pendiente de Auditoría).

Nota: Cuenta Grupo Renfe Consolidada: incluye Renfe Viajeros S.A., Renfe Mercancías S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A., Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.A. y la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora. A partir del año 2013 se incluye Ancho Métrico (Feve).

Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	2015		2016		2017		2018		2019 (1)(3)	
	ADIF	ADIF AV	ADIF	ADIF AV	ADIF	ADIF AV	ADIF	ADIF AV	ADIF	ADIF AV
<b>Ingresos Comerciales</b>										
Canon por utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General	70,25	419,88	69,99	417,52	340,22	453,33	617,44	473,17	617,99	497,62
Canon por utilización de las estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	33,06	87,15	36,53	90,06	38,77	95,47	41,57	98,92	46,10	113,10
Ingresos por administración de la red convencional	590,62	0,00	584,84	0,00	358,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Actuaciones por cuenta del Estado	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Otros Ingresos Comerciales	613,70	460,21	556,12	411,44	546,94	404,30	552,70	411,89	633,42	436,24
- Beneficios por venta de inmovilizado	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Alquileres y servicios	55,44	105,65	59,74	101,89	62,07	102,84	61,49	104,31	65,11	105,10
- Ingresos por Convenios con Comunidades Autónomas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Otros	558,26	354,56	496,38	309,55	484,87	301,46	491,21	307,58	568,31	331,14
Trabajos realizados por la empresa	12,02	10,20	10,71	9,61	13,68	9,23	18,23	8,82	19,07	10,18
Tasa de seguridad ferroviaria	11,64	6,67	12,27	7,14	6,76	3,21	1,66	0,03	2,24	0,26
Ingresos a distribuir de varios ejercicios	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Resultados enajenaciones y otras	192,81	0,00	0,81	0,00	-39,03	0,00	19,02	0,14	15,65	0,14
Exceso de provisiones	9,33	1,16	7,13	2,06	11,23	9,74	8,28	1,23	1,40	4,52
<b>Total ingresos explotación</b>	<b>1.533,43</b>	<b>985,27</b>	<b>1.278,38</b>	<b>937,83</b>	<b>1.277,03</b>	<b>975,28</b>	<b>1.258,90</b>	<b>994,20</b>	<b>1.335,87</b>	<b>1.062,06</b>
<b>Gastos</b>										
Personal	687,88	14,89	668,24	15,13	631,01	14,64	630,94	14,11	662,40	15,82
Plan RR.HH. (ERE)	16,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Energía de Tracción	34,35	265,40	25,85	243,36	32,99	242,93	41,58	246,68	39,95	244,92
<b>Materiales y Servicios</b>	<b>583,02</b>	<b>449,47</b>	<b>645,15</b>	<b>439,95</b>	<b>561,05</b>	<b>430,22</b>	<b>588,14</b>	<b>435,36</b>	<b>649,82</b>	<b>520,54</b>
- Energía, usos distintos de tracción	2,76	46,19	2,45	35,55	2,50	29,51	2,85	36,34	14,81	32,85
- Consumo de materiales	54,47	0,00	31,04	0,00	35,00	0,00	35,10	0,00	30,34	0,00
- Servicios externos y gastos diversos	498,76	19,64	548,60	37,42	493,67	46,31	504,14	35,24	579,51	450,15
- Otros	27,03	383,64	63,06	366,98	29,88	354,40	46,05	363,78	25,16	37,54
Provisiones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Amortizaciones	80,73	215,91	-44,57	223,84	-0,61	237,75	-194,65	237,22	50,20	248,01
Retiros del inmovilizado	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Resultados enajenaciones y otras	7,19	11,35	55,84	1,33	0,05	10,75	264,67	11,73	17,82	4,50
Efecto prorrateo IVA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total gastos explotación</b>	<b>1.409,92</b>	<b>957,02</b>	<b>1.350,51</b>	<b>923,60</b>	<b>1.224,49</b>	<b>936,29</b>	<b>1.330,68</b>	<b>945,10</b>	<b>1.420,19</b>	<b>1.033,79</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>123,51</b>	<b>28,25</b>	<b>-72,13</b>	<b>14,23</b>	<b>52,54</b>	<b>38,99</b>	<b>-71,78</b>	<b>49,10</b>	<b>-84,32</b>	<b>28,27</b>
Ingresos financieros	7,47	129,58	16,15	133,94	6,66	135,24	10,80	116,46	7,37	125,70
Gastos financieros	56,68	519,09	23,57	476,32	28,51	374,22	13,31	388,99	6,57	333,14
<b>Resultado financiero (2)</b>	<b>-49,21</b>	<b>-389,51</b>	<b>-7,42</b>	<b>-342,38</b>	<b>-21,85</b>	<b>-238,98</b>	<b>-2,51</b>	<b>-272,53</b>	<b>0,80</b>	<b>-207,44</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>74,30</b>	<b>-361,26</b>	<b>-79,55</b>	<b>-328,15</b>	<b>30,69</b>	<b>-199,99</b>	<b>-74,29</b>	<b>-223,43</b>	<b>-83,52</b>	<b>-179,17</b>
Impuesto sobre sociedades	2,16	0,00	-0,42	0,00	0,27	0,00	0,08	0,00	0,59	0,00
<b>Resultado</b>	<b>72,14</b>	<b>-361,26</b>	<b>-79,13</b>	<b>-328,15</b>	<b>30,42</b>	<b>-199,99</b>	<b>-74,37</b>	<b>-223,43</b>	<b>-84,11</b>	<b>-179,17</b>

(1) Datos provisionales pendientes de cierre definitivo. A partir de 2014 se desglosa entre Adif y Adif Alta Velocidad. Se incluye FEVE.

(2) Diferencia entre ingresos y gastos financieros.

(3) Como consecuencia de la extinción de la bonificación regulada en la disposición transitoria tercera de la LSF, se han devengado cánones correspondientes a 2018 del canon por estacionamiento en estaciones de viajeros para servicios comerciales por importe de 9,8 millones incluidos en 2019.

Fuente: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).



TABLA 1.3.15. RENFE Operadora. Resultado del ejercicio 2019 por áreas de actividad (millones de euros) (1)

Concepto	RENFE Viajeros	RENFE Mercancías y Logística	RENFE Fabricación y Mantenimiento	RENFE Alquiler de Material	Entidad Pública Empresarial RO	GRUPO RENFE Operadora (2)
<b>Ingresos</b>						
- Ingresos por Actividad	2.308,99	201,46	694,89	15,99	240,83	2.508,85
- Convenios específicos CC.AA.	35,78					35,78
- Compensación Prestación Servicio Cercanías y Media Distancia	1.168,76					1.168,75
- Otros ingresos	85,53	18,25	16,49	0,91	18,92	340,02
<b>Total ingresos</b>	<b>3.599,06</b>	<b>219,71</b>	<b>711,38</b>	<b>16,90</b>	<b>259,75</b>	<b>4.053,40</b>
<b>Gastos</b>						
- Personal	641,53	71,51	165,98	0,53	65,01	944,56
- Energía de tracción	241,25	36,58				277,83
- Cánones y servicios Adif (excepto energía de tracción)	1.264,62	25,31	1,11	0,23	12,03	1.303,30
- Otros Materiales y Servicios	994,31	86,52	548,72	7,77	158,61	1.049,89
<b>Total gastos</b>	<b>3.141,71</b>	<b>219,92</b>	<b>715,81</b>	<b>8,53</b>	<b>235,65</b>	<b>3.575,58</b>
<b>Resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA)</b>	<b>457,35</b>	<b>-0,21</b>	<b>-4,43</b>	<b>8,37</b>	<b>24,10</b>	<b>477,82</b>
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	324,38	22,59	19,59	4,54	11,79	381,40
<b>Resultado antes de intereses e impuestos (EBIT)</b>	<b>132,97</b>	<b>-22,80</b>	<b>-24,02</b>	<b>3,83</b>	<b>12,31</b>	<b>96,42</b>
Resultado Financiero	-35,00	15,85	6,40	0,01	8,14	-21,76
Resultado ejercicios anteriores	19,49	1,61	4,75	0,17	-3,27	22,75
Resultados excepcionales	8,86	1,58				10,44
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>126,32</b>	<b>-3,76</b>	<b>-12,87</b>	<b>4,01</b>	<b>17,18</b>	<b>107,85</b>
Impuesto sobre beneficios	21,86	-7,56	-5,20	1,33	0,56	11,65
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>104,46</b>	<b>3,80</b>	<b>-7,67</b>	<b>2,68</b>	<b>16,62</b>	<b>96,20</b>

(1) Cuentas formuladas (pendientes de auditar)

(2) El Grupo RENFE Operadora incluye Renfe Viajeros S.A., Renfe Mercancías y Logística S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A., Renfe Alquiler de Material S.A. y la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

Fuente: RENFE operadora.

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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>A. Mantenimiento de las obligaciones de servicio público (Reglamento CE 1191/69 y 1893/91)</b>						
- Transporte de viajeros de Cercanías y Media Distancia (2)	610,93	579,91	832,50	1.149,99	1.168,75	1,6%
- Líneas no rentables	--	--	--	--	--	--
- Obligaciones tarifarias	--	--	--	--	--	--
<b>Total A</b>	<b>610,93</b>	<b>579,91</b>	<b>832,50</b>	<b>1.149,99</b>	<b>1.168,75</b>	<b>1,6%</b>
<b>B. Normalización de cuentas (Reglamento CE 1192/69)</b>	--	--	--	--	--	--
<b>Total B</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	--
<b>C. Ayudas al transporte (Reglamento CE 1107/70)</b>	--	--	--	--	--	--
- Mantenimiento de la infraestructura (Artículo 3.1B)	--	--	--	--	--	--
<b>Total C</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	--
<b>Total ingresos compensatorios (A + B + C)</b>	<b>610,93</b>	<b>579,91</b>	<b>832,50</b>	<b>1.149,99</b>	<b>1.168,75</b>	<b>1,6%</b>
<b>D. Inversiones financieras (Reglamento CE 1107/70 art. 4 y Decisión del Consejo 75/327 art. 5)</b>						
- Aportación para inversiones	--	--	--	--	--	--
- Amortización de créditos para inversiones	--	--	--	--	--	--
- Subvenciones financieras	--	--	--	--	--	--
- Saneamiento financiero	--	--	--	--	--	--
<b>Total D</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	--
<b>E. Intereses Deuda Estado y activos infraestructura (Reglamento 91/440) Directiva</b>	--	--	--	--	--	--
<b>F. Plan de viabilidad</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	--
<b>Total (A + B + C + D + E + F)</b>	<b>610,93</b>	<b>579,91</b>	<b>832,50</b>	<b>1.149,99</b>	<b>1.168,75</b>	<b>1,6%</b>

(1) Aportaciones del Estado conforme a los Presupuestos Generales del Estado. Solo se refiere a la aportación del Estado a Renfe Operadora.

(2) Incluye obligaciones de Servicio Público de Cercanías y Media Distancia y no incluye los incentivos del Estado conforme a los P.G.E.

**TABLA 1.3.16.B. RENFE. Contrato-Programa. Aportaciones del Estado (millones de euros)**

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Cercanías-Media Distancia	610,93	579,21	832,50	1.149,99	1.168,75	1,6%
Compensación de Pérdidas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Plan Recursos Humanos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total aportaciones</b>	<b>610,93</b>	<b>579,21</b>	<b>832,50</b>	<b>1.149,99</b>	<b>1.168,75</b>	<b>1,6%</b>

Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Contrato-Programa Estado-Renfe.

**TABLA 1.3.17. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Longitud total de las líneas. Año 2019 (kilómetros)**

Concepto	Generalitat de Cataluña (1)		Generalitat de Valencia		País Vasco		Islas Baleares		Compañías privadas (2)		Total	
	electrificada	sin electrificar	electrificada	sin electrificar	electrificada	sin electrificar	electrificada	sin electrificar	electrificada	sin electrificar	electrificada	sin electrificar
Vía doble	91	0	99	0	66	0	42	0	0	0	298	0
Vía sencilla	76	130	122	49	117	6	43	0	32	0	390	185
<b>Total</b>	<b>167</b>	<b>130</b>	<b>221</b>	<b>49</b>	<b>183</b>	<b>6</b>	<b>85</b>	<b>0</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>688</b>	<b>185</b>
<b>Total líneas</b>	<b>297</b>		<b>271</b>		<b>189</b>		<b>85</b>		<b>32</b>		<b>873</b>	

(1) Desde 2017 incluye ferrocarriles de cremallera Ribes-Nuria y Monistrol-Montserrat y el ferrocarril turístico del Alt Llobregat. Ferrocarriles de vía ancha (1.668 mm), normal (1.435 mm) y estrecha (1.000 mm y 600 mm).  
 (2) La Compañía Coto Minero del Cantábrico, S.A. no ha aportado datos al encontrarse en proceso de liquidación.

Fuente: Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, Generalitat Valenciana, Gobierno Vasco, Islas Baleares y Compañías privadas de vía estrecha.

**TABLA 1.3.18. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Parque de material motor y remolcado. Año 2019**

Concepto	C.C. A.A.				Total
	Generalitat Cataluña (1)	Generalitat Valencia (2)	Gobierno Vasco (3)	Islas Baleares	
<i>Locomotoras</i>					
Eléctricas	0				0
Diésel	13				13
Eléctricas y diésel eléctricas	1		9		10
Otras	0				0
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>23</b>
<i>Automotores y unidades tren</i>					
Automotores diésel	0			21	21
Eléctricos	99	140	158	25	422
Diésel	2	6			8
<b>Total</b>	<b>101</b>	<b>146</b>	<b>158</b>	<b>46</b>	<b>451</b>
Coches	9		116		125
Vagones	109		42		151

(1) Desde 2017 incluye ferrocarriles de cremallera Ribes-Nuria y Monistrol-Montserrat y el ferrocarril turístico del Alt Llobregat. Ferrocarriles de vía ancha (1.668 mm), normal (1.435 mm) y estrecha (1.000 mm y 600 mm). Unidades de tren indivisibles.

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

(3) Incluye el tranvía, la línea 3 de metro gestionada por Euskotren y el funicular de La Reineta.

Fuente: Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, Generalitat Valenciana, Gobierno Vasco e Islas Baleares.



TABLA 1.3.19. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Personal empleado

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña (1)	1.273	1.319	1.378	1.413	1.452	2,8%
Ferrocarriles de la Generalitat de Valencia	1.513	1.514	1.522	1.556	1.632	4,9%
Ferrocarriles del Gobierno Vasco	920	975	1.079	1.151	1.163	1,0%
Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares	184	191	199	189	178	-5,8%
<b>Total</b>	<b>3.890</b>	<b>3.999</b>	<b>4.178</b>	<b>4.309</b>	<b>4.425</b>	<b>2,7%</b>

Nota: A partir del año 2013 los datos de Ancho Métrico (FEVE) se incluyen en la tablas correspondientes de ADIF y Renfe Operadora.

(1) Plantilla media equivalente sin incluir los ferrocarriles de cremallera Ribes-Núria y Monistrol-Montserrat ni el ferrocarril turístico del Alt Llobregat.

Fuente: Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, Generalitat Valenciana, Gobierno Vasco e Islas Baleares.

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

Concepto	2015		2016		2017		2018		2019	
	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)
Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña (1)	90,80	603,90	91,70	723,00	97,89	885,21	99,57	884,65	99,66	782,89
Ferrocarriles de la Generalitat de Valencia	93,13	547,92	66,15	413,00	65,74	313,94	65,11	319,09	66,38	341,30
Ferrocarriles del Gobierno Vasco	43,25	15,88	44,27	17,59	53,27	26,57	52,77	31,48	51,33	24,83
Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears	18,20	751,10	14,00	849,80	9,09	925,48	9,78	926,04	14,30	93,00
Compañías privadas (2)	0,65	11,18	0,63	10,93	0,64	12,07	0,63	10,19	--	--
<b>Total</b>	<b>246,03</b>	<b>1929,99</b>	<b>216,75</b>	<b>2014,32</b>	<b>226,63</b>	<b>2163,27</b>	<b>227,85</b>	<b>2171,45</b>	<b>231,67</b>	<b>1242,02</b>

Nota: A partir del año 2013 los datos de Ancho Métrico (FEVE) se incluyen en la tablas correspondientes de ADIF y Renfe Operadora.

(1) Desde 2017 incluye ferrocarriles de cremallera Ribes-Núria y Monistrol-Montserrat y el ferrocarril turístico del Alt Llobregat. Ferrocarriles de vía ancha (1.668 mm), normal (1.435 mm) y estrecha (1.000 mm y 600 mm).

(2) En 2019 ferrocarril de Sóller no ha aportado datos.

Fuente: Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, Generalitat Valenciana, Gobierno Vasco, Islas Baleares y Compañías privadas de vía estrecha.

TABLA 1.3.21. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles. Año 2019 (millones de euros) (1)

Concepto	Generalitat de Cataluña (2)	Generalitat de Valencia (3)	Gobierno Vasco	Gobierno de las Islas Baleares	Compañías privadas (4)	Total
Instalaciones fijas	58,75	16,71	17,48	3,06	--	95,99
Material motor y remolcado	52,65	17,63	0,12	0,79	--	71,18
Otras inversiones	12,50	4,02	0,69	0,06	--	17,27
<b>Total</b>	<b>123,90</b>	<b>38,36</b>	<b>18,28</b>	<b>3,91</b>	<b>--</b>	<b>184,45</b>

(1) No incluye inversiones realizadas por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento ni por las Direcciones Generales de Transportes de las correspondientes Comunidades Autónomas.

(2) Sin incluir los ferrocarriles de cremallera Ribes-Núria y Monistrol-Montserrat ni Ferrocarril Turístico del Alt Llobregat.

(3) No incluye inversiones intangibles por valor de 0,235 millones de euros.

(4) En 2019 ferrocarril de Sóller no ha aportado datos.

Fuente: Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, Generalitat Valenciana, Gobierno Vasco, Islas Baleares y Compañías privadas de vía estrecha.

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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>CATALUÑA (1)</b>						
Viajeros (miles)	79.709,9	81.541,9	86.269,7	89.075,9	92.974,5	4,4%
Viajeros-km (millones)	835,3	878,1	942,9	983,3	1.003,4	2,0%
Toneladas (miles)	700,4	604,1	597,2	537,0	423,0	-21,2%
Toneladas-km (millones)	46,0	38,2	39,0	37,1	27,4	-26,1%
Longitud de las líneas (Km)	273,0	273,0	297,0	297,0	297,0	0,0%
<b>VALENCIA</b>						
Viajeros (miles)	70.972,0	73.064,2	74.348,9	78.323,5	81.533,7	4,1%
Viajeros-km (millones)	614,6	599,1	607,9	638,8	662,8	3,8%
Longitud de las líneas (Km)	285,0	267,3	267,3	267,3	267,3	0,0%
<b>PAÍS VASCO (2)</b>						
Viajeros (miles)	26.370,0	26.052,4	30.432,0	33.781,0	35.254,0	4,4%
Viajeros-km (millones)	378,0	375,8	402,0	435,0	460,6	5,9%
Toneladas (miles)	8,4	51,4	46,7	12,5	5,5	-56,4%
Toneladas-km (millones)	0,89	1,78	1,58	1,12	0,48	-56,8%
Longitud de las líneas (Km)	271,4	185,1	188,6	188,6	188,6	0,0%
<b>ISLAS BALEARES (3)</b>						
Viajeros (miles)	5.119,1	4.320,7	4.629,0	5.216,9	5.792,0	11,0%
Viajeros-km (millones)	67,9	84,2	88,0	95,4	109,9	15,2%
Longitud de las líneas (Km)	85,2	85,2	85,2	85,2	85,2	0,0%
<b>COMPAÑÍAS PRIVADAS (4)</b>						
Viajeros (miles)	1.829,0	1.989,5	1.888,4	1.822,1	--	-100,0%
Viajeros-km (millones)	25,7	30,0	22,8	21,8	--	-100,0%
Toneladas (miles)	6.885,7	7.663,6	8.033,6	9.385,0	8.493,0	-9,5%
Toneladas-km (millones)	3.684,8	4.042,8	3.856,9	4.429,3	4.213,3	-4,9%
Longitud de las líneas (Km)	31,8	31,8	31,8	31,8	31,8	0,0%
<b>Totales</b>						
Viajeros (miles)	<b>184.000,0</b>	<b>186.968,7</b>	<b>197.568,0</b>	<b>208.219,5</b>	<b>215.554,2</b>	<b>3,5%</b>
Viajeros-km (millones)	<b>1.921,5</b>	<b>1.967,2</b>	<b>2.063,6</b>	<b>2.174,3</b>	<b>2.236,7</b>	<b>2,9%</b>
Toneladas (miles) (5)	<b>7.594,5</b>	<b>8.319,1</b>	<b>8.677,6</b>	<b>9.934,5</b>	<b>8.921,5</b>	<b>-10,2%</b>
Toneladas-km (millones) (5)	<b>3.731,7</b>	<b>4.082,8</b>	<b>3.897,5</b>	<b>4.467,6</b>	<b>4.241,2</b>	<b>-5,1%</b>
Longitud de las líneas (Km)	<b>946,4</b>	<b>842,5</b>	<b>869,9</b>	<b>869,9</b>	<b>869,9</b>	<b>0,0%</b>

Nota: A partir del año 2013 los datos de Ancho Métrico (FEVE) se incluyen en la tablas correspondientes de ADIF y Renfe Operadora.

(1) Desde 2017 incluye ferrocarriles de cremallera Ribes-Nuria y Monistrol-Montserrat y el ferrocarril turístico del Alt Llobregat. Ferrocarriles de vía ancha (1.668 mm), normal (1.435 mm) y estrecha (1.000 mm y 600 mm).

(2) Incluye el tranvía, la línea 3 de metro gestionada por Euskotren y el funicular de La Reineta.

(3) Incluye el ferrocarril metropolitano Palma-Universidad de Illes Balears.

(4) En 2019 ferrocarril de Sóller no ha aportado datos.

(5) Incluye datos de las compañías privadas en régimen de liberalización que, desde 2006/2007, disponen de licencia de operador ferroviario en España y de las compañías en régimen de concesión.

Fuente: Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, Generalitat Valenciana, Gobierno Vasco, Islas Baleares, OTLE y Compañías privadas vía estrecha.



TABLA 1.3.23. Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña. Cuenta de Resultados (millones de euros) (1)

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<i>Ingresos</i>						
Del tráfico	76,96	78,79	81,26	84,58	76,29	-9,8%
Otros ingresos de explotación	14,26	14,36	14,78	15,25	15,13	-0,8%
<b>Total ingresos</b>	<b>91,22</b>	<b>93,15</b>	<b>96,04</b>	<b>99,83</b>	<b>91,42</b>	<b>-8,4%</b>
<i>Gastos</i>						
De personal	66,03	70,69	73,81	76,88	81,19	5,6%
Otros gastos de explotación	36,83	37,83	39,06	41,87	46,43	10,9%
Amortizaciones	39,34	38,46	39,80	40,50	42,43	4,8%
Gastos financieros	0,99	0,84	0,78	0,69	0,61	-11,6%
Previsiones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0%
Otros ingresos y gastos (Saldo)	-0,49	-0,09	0,53	-0,05	1,53	3160,0%
<b>Total gastos</b>	<b>142,70</b>	<b>147,73</b>	<b>153,98</b>	<b>159,89</b>	<b>172,19</b>	<b>7,7%</b>
<b>Resultado antes subvención</b>	<b>-51,48</b>	<b>-54,58</b>	<b>-57,94</b>	<b>-60,06</b>	<b>-80,77</b>	<b>-34,5%</b>
Subvención a la explotación	50,29	53,39	55,99	58,44	79,60	36,2%
<b>Resultado</b>	<b>-1,19</b>	<b>-1,19</b>	<b>-1,95</b>	<b>-1,62</b>	<b>-1,17</b>	<b>27,8%</b>

(1) Sin incluir los ferrocarriles de cremallera Ribes-Núria y Monistrol-Montserrat ni Ferrocarril Turístico del Alt Llobregat.

Fuente: Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña.

TABLA 1.3.24. Ferrocarriles de la Generalitat de Valencia. Cuenta de resultados (millones de euros)

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<i>Ingresos</i>						
Del tráfico	56,41	57,62	60,78	65,61	70,96	8,2%
Otros ingresos de explotación	5,71	5,49	5,24	5,22	5,30	1,6%
<b>Total ingresos</b>	<b>62,12</b>	<b>63,11</b>	<b>66,02</b>	<b>70,82</b>	<b>76,26</b>	<b>7,7%</b>
<i>Gastos</i>						
De personal	68,69	69,22	71,35	72,14	78,08	8,2%
Otros gastos de explotación	44,43	36,40	36,79	39,96	43,61	9,1%
Amortizaciones	84,70	100,10	46,39	46,35	47,56	2,6%
Gastos financieros	12,74	11,09	7,77	6,94	5,80	-16,3%
Previsiones	--	--	--	--	--	--
Otros ingresos y gastos (Saldo)	2,46	2,26	2,07	1,99	4,38	-119,5%
<b>Total gastos</b>	<b>213,01</b>	<b>219,07</b>	<b>164,38</b>	<b>167,38</b>	<b>179,44</b>	<b>7,2%</b>
<b>Resultado antes subvención</b>	<b>-150,89</b>	<b>-155,96</b>	<b>-98,36</b>	<b>-96,55</b>	<b>-103,17</b>	<b>-6,9%</b>
Subvención a la explotación	--	--	--	--	--	--
<b>Resultado</b>	<b>-150,89</b>	<b>-155,96</b>	<b>-98,36</b>	<b>-96,55</b>	<b>-103,17</b>	<b>-6,9%</b>

Fuente: Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana.

**TABLA 1.3.25. Ferrocarriles del Gobierno Vasco. Cuenta de resultados (millones de euros) (1)**

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>Ingresos</b>						
Del tráfico	25,94	25,86	28,36	30,93	31,96	3,3%
Otros ingresos de explotación	0,68	0,85	1,14	0,94	1,61	71,3%
<b>Total ingresos</b>	<b>26,62</b>	<b>26,71</b>	<b>29,50</b>	<b>31,87</b>	<b>33,57</b>	<b>5,3%</b>
<b>Gastos</b>						
De personal	43,26	46,53	51,46	52,91	57,63	8,9%
Otros gastos de explotación	29,39	29,52	33,02	36,25	38,25	5,5%
Amortizaciones	24,16	23,51	26,07	32,29	30,76	-4,7%
Gastos financieros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	--
Previsiones	--	--	--	--	--	--
Otros ingresos y gastos (Saldo)	-1,48	-0,97	0,53	-0,45	-0,22	-51,8%
<b>Total gastos</b>	<b>95,34</b>	<b>98,59</b>	<b>111,08</b>	<b>121,00</b>	<b>126,42</b>	<b>4,5%</b>
<b>Resultado antes subvención</b>	<b>-68,72</b>	<b>-71,88</b>	<b>-81,58</b>	<b>-89,13</b>	<b>-92,85</b>	<b>-4,2%</b>
Subvención a la explotación	67,18	70,60	79,46	88,00	91,80	4,3%
<b>Resultado</b>	<b>-1,53</b>	<b>-1,28</b>	<b>-2,12</b>	<b>-1,13</b>	<b>-1,05</b>	<b>6,8%</b>

(1) Incluye el tranvía, la línea 3 de metro gestionada por Euskotren y el funicular de La Reineta.  
Fuente: Ferrocarriles del Gobierno Vasco.

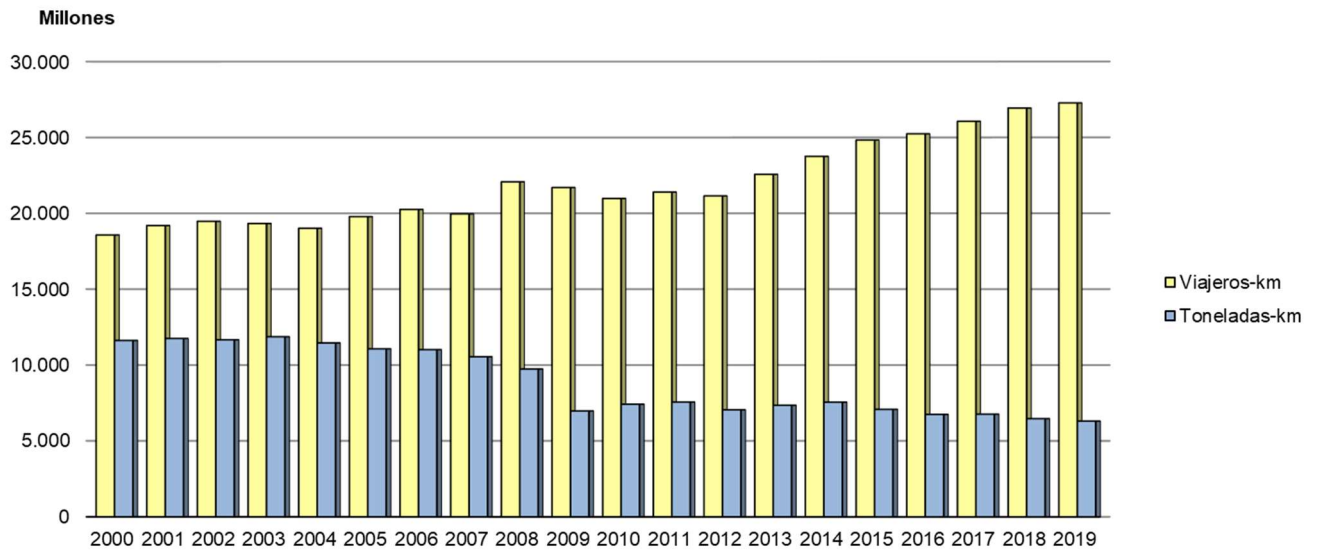
**TABLA 1.3.26. Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares. Cuenta de resultados (millones de euros)**

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>Ingresos</b>						
Del tráfico	6,21	5,74	6,00	6,33	6,87	8,5%
Otros ingresos de explotación	16,37	39,57	74,55	30,35	30,36	0,0%
<b>Total ingresos</b>	<b>22,58</b>	<b>45,31</b>	<b>80,55</b>	<b>36,68</b>	<b>37,23</b>	<b>1,5%</b>
<b>Gastos</b>						
De personal	11,42	11,10	10,19	10,65	10,64	-0,1%
Otros gastos de explotación	15,00	9,50	11,73	12,18	13,21	8,5%
Amortizaciones	29,17	29,87	29,88	27,49	25,39	-7,6%
Gastos financieros	17,17	15,36	12,79	10,84	9,56	-11,8%
Previsiones	--	--	--	--	--	--
Otros ingresos y gastos (Saldo)	0,00	2,72	2,01	0,62	0,33	--
<b>Total gastos</b>	<b>72,76</b>	<b>68,55</b>	<b>66,60</b>	<b>61,78</b>	<b>59,13</b>	<b>-4,3%</b>
<b>Resultado antes subvención</b>	<b>-50,18</b>	<b>-23,24</b>	<b>13,95</b>	<b>-25,10</b>	<b>-21,90</b>	<b>12,7%</b>
Subvención a la explotación	35,90	33,70	30,42	27,85	30,64	10,0%
<b>Resultado</b>	<b>-14,28</b>	<b>10,46</b>	<b>44,37</b>	<b>2,75</b>	<b>8,74</b>	<b>217,8%</b>

Fuente: Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares.

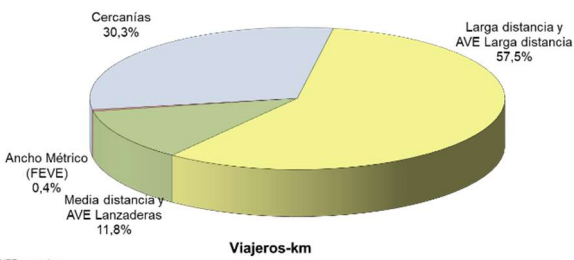


**Gráfico 1.3.1. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías**



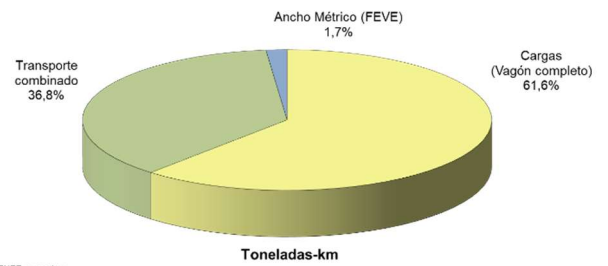
Fuente:RENFE operadora (Desde 2013 incluye tráficos Ancho métrico (Feve))

**Gráfico 1.3.2. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren (año 2019)**



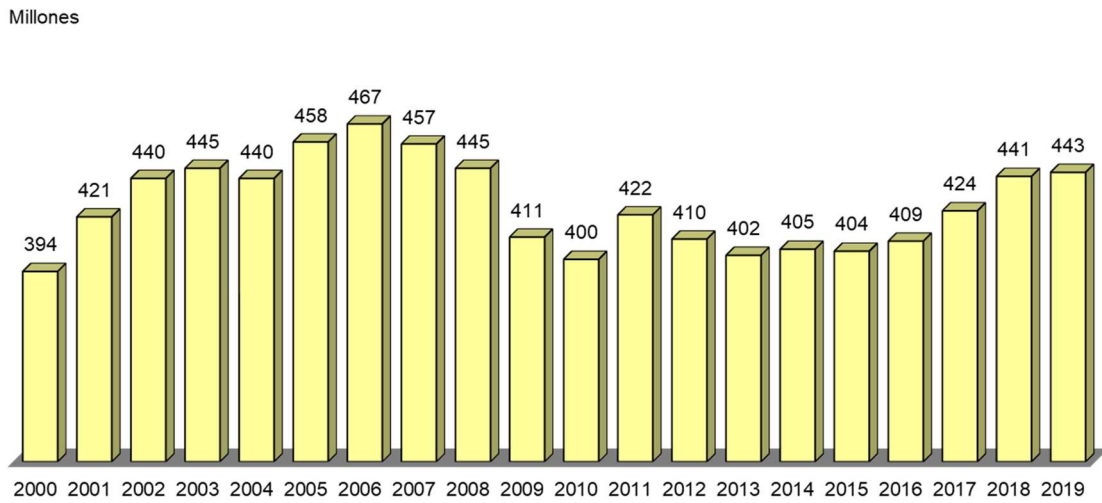
Fuente: RENFE operadora.

**Gráfico 1.3.3. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por concepto (año 2019)**



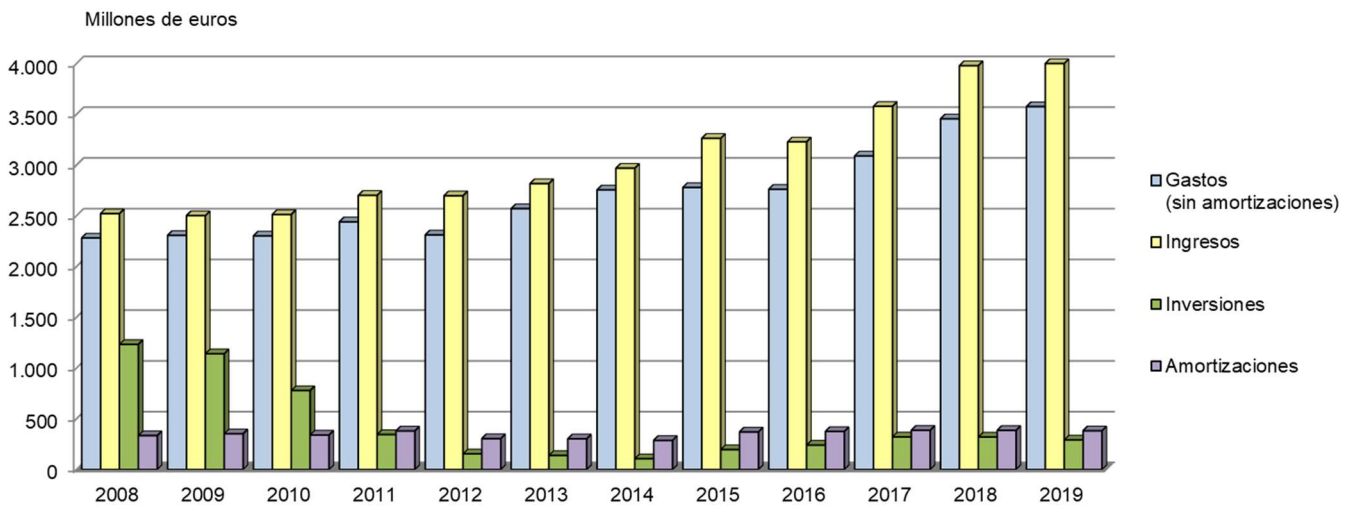
Fuente: RENFE operadora.

Gráfico 1.3.4. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías



Fuente:RENFE operadora

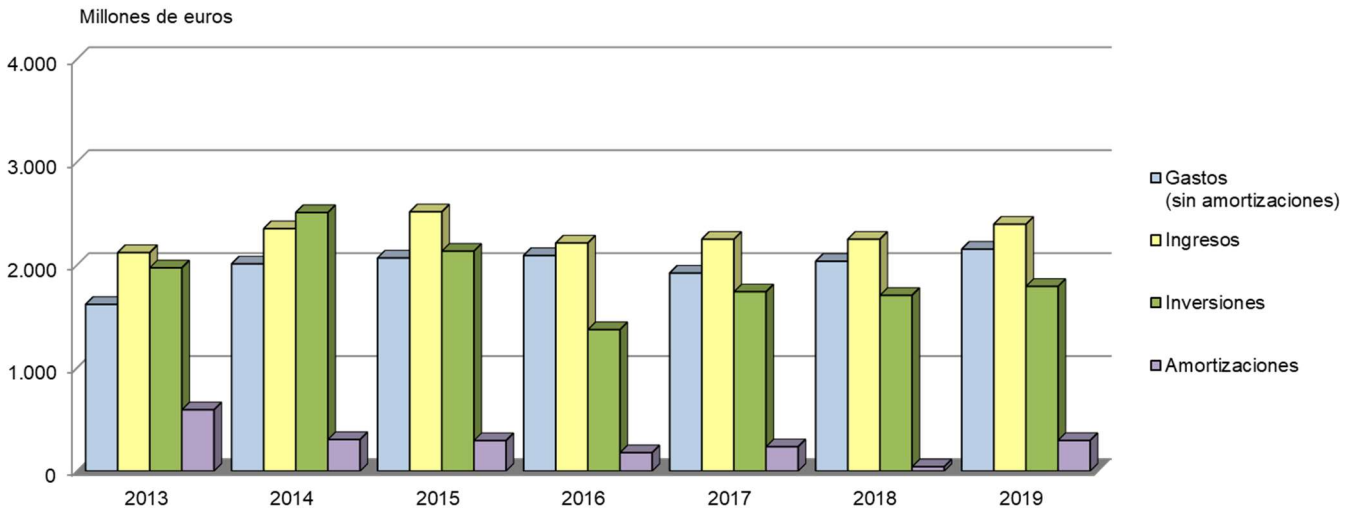
Gráfico 1.3.5. RENFE. Evolución de datos económicos



Fuente:RENFE operadora (Desde 2013 incluye inversiones Ancho métrico (Feve))

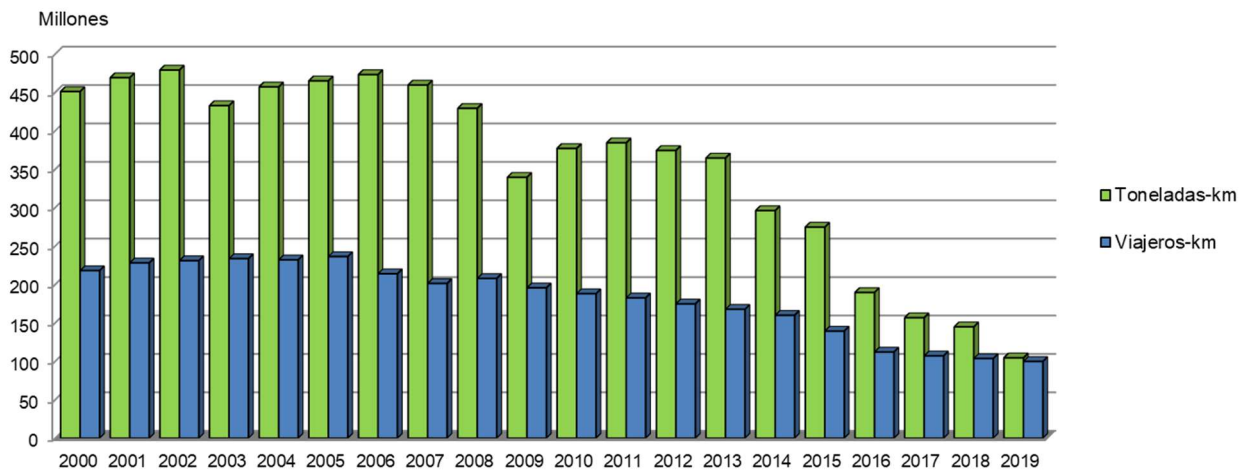


**Gráfico 1.3.6. ADIF. Evolución de datos económicos**



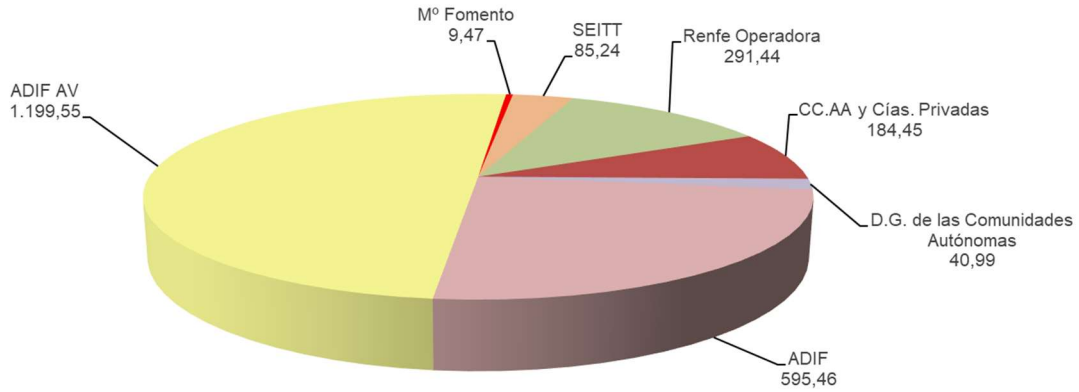
Fuente: ADIF (Desde 2013 incluye Ancho métrico (Feve))

**Gráfico 1.3.7. Ancho métrico (FEVE). Tráfico de viajeros y mercancías**



Fuente: FEVE 2000 a 2011; 2012 datos facilitados por ADIF; Desde 2013 Renfe operadora

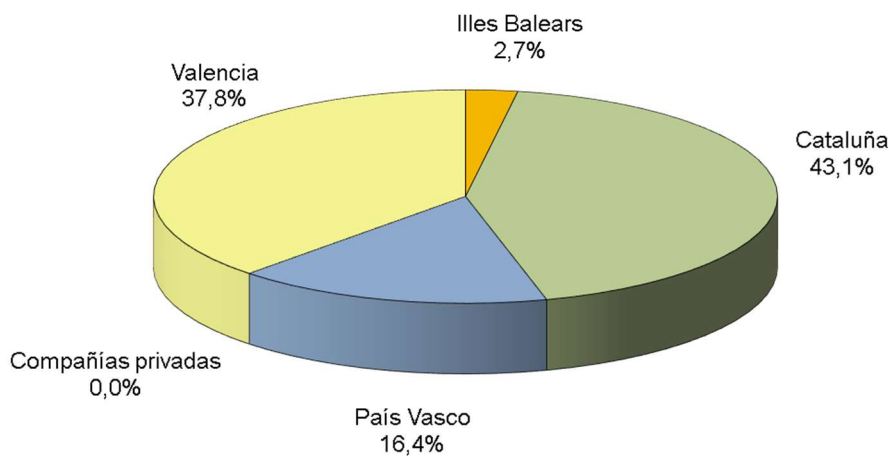
**Gráfico 1.3.8. Inversiones ferroviarias. Año 2019**



Millones de euros

Fuente: Dirección General de Ferrocarriles (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), D.G.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 1.3.9. Ferrocarriles de vía estrecha. Distribución del tráfico de viajeros. Año 2019 (\*)**



(\*) En 2019 ferrocarril de Soler no ha aportado datos.

Fuente: Compañías de las Comunidades Autónomas y compañías privadas de vía estrecha. Desde 2014 los datos de Ancho métrico (Feve) están incluidos en RENFE Operadora.



## 1.4. Transporte e infraestructuras marítimas

En el año 2019 las inversiones realizadas por el conjunto del Sistema Portuario de titularidad estatal en infraestructuras de transporte marítimo, obras e instalaciones portuarias tuvieron un descenso del 2,5% con respecto a la cifra del año anterior, quedando en un valor de 349,12 millones de euros. 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 2019 una evolución positiva en su tonelaje de registro en el total de los buques de transporte, presentando una cifra de 2,45 millones GT (tonelaje bruto). En el Registro Especial de Buques de las Islas Canarias también se han contabilizado subidas en las GT registradas en dichos buques, pasando de 2,296 millones GT en 2018 a 2,427 millones GT en 2019.

El tráfico portuario total de mercancías (no incluido avituallamiento, pesca y tráfico local) tuvo un incremento del 0,26% en relación con el pasado año, alcanzando los 552,16 millones de toneladas. Esta subida se materializó dentro de los grupos de mercancía general y gránulos líquidos, mientras que el grupo de gránulos sólidos descendió en un 11,2%.

En el ámbito normativo interno que regula el sector, destacan la Ley 41/2010 de 29 de diciembre, de protección del medio marino; la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima; el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; el Real Decreto 145/89, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos; el Real Decreto 1253/97, de 24 de julio, por el que se incorpora a la normativa nacional las Directivas 93/75 y siguientes, sobre condiciones de notificación de buques con mercancías peligrosas; el Real Decreto 1027/1989 de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo; el Real Decreto 1041/1997, de 27 de junio, por el que se establecen las normas relativas a la protección de los animales durante su transporte; el Real Decreto 1216/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca, modificado por el Real Decreto 1696/2012, de 21 de diciembre; el Real Decreto

1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, modificado por el Real Decreto 1422/2002, de 27 de diciembre; el Real Decreto 1892/2004 de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos; el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L); Real Decreto 638/2007 de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos; el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles; el Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo; el Real Decreto 238/2019, de 5 de abril, por el que se establecen habilitaciones anejas a las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo y se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas; y el Registro especial de buques y empresas navieras de Canarias.

Entre la normativa de la Unión Europea aplicable al transporte marítimo, destacan el Reglamento (CE) nº 1406/2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima, modificado por el Reglamento (UE) 2016/1625 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016; el Reglamento (CE) nº 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente; el Reglamento (UE) nº 1177/2010 sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables; la Directiva 93/75 de la UE. Normas sobre la notificación para buques que transporten mercancías peligrosas y se entran en puerto comunitario; la Directiva 97/70/CE del Consejo, de 11 de diciembre de 1997, por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros; y la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga. En el ámbito internacional, mencionar el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, aprobado por la Conferencia Internacional del Trabajo de la OIT el 7 de febrero de 2006, ratificado por el Reino de España y con entrada en vigor el 20 de agosto de 2013.

### 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 estable en todas las magnitudes respecto al año anterior (tabla 1.4.1).

La inversión llevada a cabo en el ejercicio 2019 por el Sistema Portuario de titularidad estatal, ha alcanzado la cifra de 349,12 millones de euros, lo que ha supuesto un decremento del 2,5% en relación con la inversión efectuada en el año 2018. El objetivo fundamental de la 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 60,3% respecto al pasado año, quedando la cifra en 24,02 millones de euros, si bien al cierre de este Informe, Valencia y Murcia no habían facilitado información. En la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima aumentó la cifra de las inversiones efectuadas un 9,7% respecto a 2018, alcanzando la cifra de 6,24 millones de euros, mientras que las inversiones de la Dirección General de la Marina Mercante (Programa 454M: Regulación y seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera) han caído un 45,9%, quedando en 1,64 millones de euros (tabla 1.4.2).

En el capítulo económico, los Puertos Españoles tuvieron un resultado de explotación positivo de 295,3 millones de euros en 2019, lo que ha significado una disminución del 2,6% respecto a 2018, mientras que la cifra de negocio neto solo bajó en un 0,4%, alcanzando la cifra de 1.153,8 millones de euros, que se ha visto lastrada por el aumento de los gastos de personal y de otros gastos de explotación (tabla 1.4.3).

### 1.4.2. Flota y estructura empresarial

El número de buques mercantes (mayores de 100 GT) que al finalizar el año 2019 permanecían dados de alta en el Registro de Buques y Empresas Navieras (flota abanderada en España) era de 1.198 con un tonelaje de 2,88 millones GT. De estos buques, los específicos de transporte son 276 con un tonelaje de 2,45 millones GT, mientras 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 2019 con las del año anterior, se puede comprobar que

ha existido un incremento en el tonelaje de registro de los buques destinados al transporte de 0,13 millones GT. En estas cifras se encuentran incluidos los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, que al concluir 2019 se situaban en 319 unidades, de los que 223 unidades eran buques de transporte, alcanzando los 2,43 millones GT, que ha supuesto una subida del 5,70% en el tonelaje registrado (tablas 1.4.4 y 1.4.5).

En relación con los buques de transporte de navieras españolas bajo pabellones extranjeros en 2019, Anave en su Informe “Marina mercante y transporte marítimo 2019/2020” dice que, por primera vez desde enero de 1986, la flota de control español ha superado los 5 millones de GT y por segundo año consecutivo, la flota controlada bajo pabellones extranjeros supera a la que opera bajo bandera nacional. Estas empresas transportaban 2,65 millones GT que, junto a la flota de transporte abanderada en España, totalizan 5,01 millones GT bajo el control de las navieras españolas al finalizar el año 2019.

Durante 2019 se inscribieron 4 buques nuevos en el Registro Especial de Canarias, con lo que la edad media de la flota de pabellón español a 31 de diciembre de 2019 descendió ligeramente hasta 15 años, gracias a la incorporación de varios buques nuevos y la baja de otros de edad avanzada, mientras que la edad media de la flota mercante controlada por armadores españoles era 15,4 años.

Los petroleros son el segmento de flota más joven (8,5 años), seguido de graneleros (9,6), gaseros (9,9), portac contenedores (10,2) y quimiqueros (11,8). Superan la edad media los buques de carga general (16,4 años), pasaje (18,0), ro-ros (18,7) y otros (26,4).

Como en años precedentes, en 2019 se ha mantenido la tendencia a la concentración de buques de transporte en los segmentos menores, destacando el número de los que se encuentran con un tonelaje comprendido entre los de 100 a 500 GT en primer lugar con 159 unidades, seguido por los de 3.000 a 6.000 GT con 25 buques; los de 6.000 a 12.000 GT y los de 1.000 a 3.000 GT con 23 y 22 unidades, respectivamente (tabla 1.4.6).

La forma en que se ha producido la disminución de la flota en 2019, ha sido debida principalmente a exportaciones y desguaces. El factor más relevante ha correspondido, como en años anteriores, a las exportaciones, con el 93,5% de las GT dadas de baja durante dicho periodo (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 2019, el 37,6% del total del tonelaje lo ocupó el segmento de 15 a 19 años, seguido de los buques de



10 a 14 años con un 30,1%, siendo estos los dos segmentos más numerosos junto a los buques con más de 25 años. A continuación, se encuentran los buques menores de 5 años con un 20,3% (tabla 1.4.8).

Respecto a la estructura empresarial ha bajado el número de compañías navieras en 1 unidad, quedando un total de 25 empresas, mientras que el tonelaje controlado por las mismas ha subido, pasando de 2,17 millones GT en 2018 a 2,37 millones GT en 2019. El mayor número de empresas se concentra en las que tienen un solo buque, 44% del total, sin embargo, el porcentaje mayor sobre el total de GT lo tienen las empresas con entre diez a quince buques por naviera, que suponen el 51,3% del total de GT (tabla 1.4.9).

En referencia a la evolución de la construcción naval española, en 2019 se produjo un aumento del tonelaje en las entregas, que alcanzaron 230.000 GT, un 2,2% superiores a las 225.000 GT del año anterior. De estas entregas el 18% fueron destinadas a la exportación. La contratación de nuevos buques ha caído este año, pasando de 115.000 GT en 2018 a 64.000 GT en 2019; de estas toneladas contratadas el 88% corresponden a exportaciones (tabla 1.4.10).

### 1.4.3. Tráficos

La tabla 1.4.12.A recoge el tráfico portuario de mercancías en el año 2019 que, excluido pesca, avituallamiento y tráfico local, tuvo un ligero incremento del 0,3%, lo que ha supuesto un movimiento de 552,16 millones de toneladas. El tráfico total a su vez alcanzó 564,66 millones de toneladas, lo que supone que el tráfico de avituallamiento, pesca y tráfico local asciende a 12,50 millones de toneladas. Esta variación se ha reflejado con incrementos en los grupos de gránulos líquidos y mercancía general, con subidas del 4,5% y 2,4% respectivamente, mientras que el grupo de gránulos sólidos ha caído un 10,9%.

Analizando por separado los distintos tipos de tráfico, la tabla 1.4.11 sintetiza las cifras publicadas por el Organismo Público Puertos del Estado y las tablas 1.4.13 y 1.4.14 presentan, ordenadas por el volumen total de mercancías cargadas y descargadas, según el tipo de presentación de las mismas por los puertos españoles, para el tráfico exterior y de cabotaje.

En gránulos líquidos se ha producido una subida del 3,6% alcanzando 187,14 millones de toneladas que suponen el 33,9% del total de mercancías movidas en los puertos y que incluyen los crudos de petróleo, productos petrolíferos refinados, gas natural y otros gránulos 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, para el tráfico exterior, Bahía de Algeciras con 25,04 millones de toneladas, Cartagena con 23,37 millones de toneladas, Huelva con 21,65 millones de toneladas y Bilbao y Tarragona con 19,11 y 18,52 millones de toneladas respectivamente; y para el tráfico de cabotaje, Bahía de Algeciras con 5,67 millones de toneladas, Huelva con 5,02 millones de toneladas, Tarragona con 2,69 millones de toneladas y Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas con 3,35 y 2,60 millones de toneladas, respectivamente.

En gránulos sólidos (carbón, mineral de hierro, grano, etc.) se produjo una caída del 11,2%, quedando en 90,94 millones de toneladas, que representa el 16,5% del total de mercancías movidas, centrándose en los productos siderometalúrgicos, abonos, materiales de construcción y productos agroalimentarios. El primer lugar de los puertos en tráfico exterior lo ocupa la Autoridad Portuaria de Gijón con 13,64 millones de toneladas, le siguen Tarragona con 9,08 millones, Ferrol-San Cibrao con 8,03 millones y Bilbao y Barcelona con 4,58 y 3,88 millones de toneladas, respectivamente; y para el tráfico de cabotaje lo lideran, Islas Baleares con 1,12 millones de toneladas, Gijón con 0,86 millones de toneladas, Tarragona con 0,64 millones de toneladas y Huelva y Cartagena con 0,43 y 0,32 millones de toneladas, respectivamente.

El tráfico de mercancía general creció un 2,5%, pasando de 267,37 millones de toneladas movidas en 2018 a 274,08 millones de toneladas en 2019, que representa el 49,6% del total de las mercancías. En tráfico exterior, Bahía de Algeciras ocupa el primer puesto, alcanzando los 69,22 millones de toneladas, Valencia ocupa el segundo lugar con 65,59 millones de toneladas. Otros puertos que han tenido movimientos destacados han sido Barcelona con 38,23 millones de toneladas y Bilbao y Las Palmas con 9,50 y 7,62 millones de toneladas, respectivamente; para el tráfico de cabotaje destacan, Islas Baleares con 13,72 millones de toneladas, Valencia con 9,82 millones de toneladas, Las Palmas con 8,02 millones de toneladas y Barcelona y Santa Cruz de Tenerife con 7,51 y 6,61 millones de toneladas, respectivamente.

El tráfico exterior ha subido un 0,2% con relación al año anterior, registrando 454,39 millones de toneladas. Esta tendencia global creciente se ha reflejado de distinto signo en importaciones y en exportaciones, así en las importaciones han caído el 8,2%, mientras que las exportaciones subieron un 14,4%. El tráfico de cabotaje por su parte, también aumentó respecto a 2018, registrando una subida del 0,5%, alcanzando los 97,77 millones de toneladas, reflejándose este incremento en un 1,8% en las importaciones y en una bajada del 0,8% en las exportaciones.

El tráfico portuario de buques entrados en los puertos españoles en 2019, así como los distintos tipos de carga se recoge en las tablas 1.4.12.A y 1.4.12B. El número de buques entrados, fue de 170.470, con un tonelaje de registro bruto total (GT) de 2.391,27 millones de toneladas, un 3,8% superior al año anterior. El tráfico ro-ro subió un 4,8% con un registro de 64,94 millones de toneladas. El número de pasajeros que utilizó los puertos españoles fue de 37,39 millones, que supone una subida del 3,7% con respecto al año anterior y los automóviles en régimen de pasaje alcanzaron los 5,91 millones, un 7,3% superior al año anterior.

En términos absolutos Islas Baleares ha sido la Autoridad Portuaria con mayor tráfico de pasajeros, alcanzando 9,31 millones, seguida de Santa Cruz de Tenerife con 6,31, Bahía de Algeciras con 6,10, Barcelona con 4,63, Las Palmas con 3,00, Ceuta con 2,11 y Valencia con 1,11 millones. El movimiento de pasajeros de crucero ha sido de 10,66 millones, cifra superior en un 4,7% a la registrada el año anterior; los puertos con mayor número de pasajeros de crucero han sido Barcelona, Islas Baleares, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Bahía de Cádiz, Málaga y Valencia.

En cifras absolutas los puertos que han tenido mayor tráfico total de mercancías han sido, Bahía de Algeciras, que con 109,42 millones de toneladas, un 2,1% más que el año anterior, continúa a la cabeza como primera Autoridad Portuaria por volumen de tráfico, seguido de Valencia con 81,06 millones de toneladas, cifra que supone una subida del 5,8% y Barcelona con 67,67 millones de toneladas, supone un ligero retroceso del 0,3%, a continuación les siguen Bilbao, Cartagena, Huelva y Tarragona con 35,56, 34,55, 33,81 y 32,80 millones de toneladas, respectivamente.

La evolución del tráfico de contenedores, ha supuesto un aumento en las toneladas transportadas del 2,2% y el número total de contenedores se ha incrementado en un 1,5%. La mercancía general en contenedores, ha alcanzado el 71,32% del total de la mercancía general transportada. Los puertos con mayor volumen de mercancía general transportada en contenedores han sido: Bahía de Algeciras ocupando el primer lugar con 64,29 millones de toneladas y Valencia con 61,04 millones, seguidos de Barcelona y Las Palmas con 34,17 y 10,98 millones de toneladas, respectivamente.

El tráfico de contenedores, medido en TEUs (unidad de medida equivalente a 20 pies) ha registrado 17,47 millones de unidades alcanzando 195,47 millones de toneladas transportadas, que supone un incremento del 2,2% respecto a 2018, lo que ha situado a varios de los puertos españoles entre los principales de la Unión Europea. Los puertos que más contenedores han manejado han sido

Valencia que alcanzó 5,44 millones de TEUs y un incremento del 5,0%, consolidando la posición de liderazgo; en segundo lugar, Bahía de Algeciras con 5,13 millones de TEUs con un incremento del 7,5%, y el tercer puesto lo ocupa Barcelona, con 3,32 millones, que supone un retroceso del 4,2% respecto al año anterior. El resto de puertos se distancian de forma significativa de estas cifras, así Las Palmas movió 1,01 millones de TEUs, Bilbao 0,63 millones de TEUs y Santa Cruz de Tenerife 0,41 millones de TEUs. Aproximadamente, el 91% del tráfico de contenedores se mueve por las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras, Valencia, Barcelona, Las Palmas, Bilbao y Santa Cruz de Tenerife (tablas 1.4.15, 1.4.16 y 1.4.17).

Hay que destacar que el trasbordo de mercancías y contenedores continúa teniendo gran relevancia como en años precedentes (contenedores en tránsito/trasbordo, descargados en puertos españoles con destino a terceros países). Se han alcanzado 119,24 millones de toneladas con un incremento del 2,8% respecto al año anterior y 9,41 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 4,42 millones de TEUs, seguida de Valencia con 2,94 millones, Barcelona 1,40 millones TEUs y Las Palmas 0,45 millones TEUs (tabla 1.4.18).

El Grupo CLH, compañía internacional líder en el transporte y almacenamiento de productos petrolíferos en Europa, durante 2019 ha aumentado un 0,4% hasta los 2,96 millones de toneladas transportadas de la flota de altura, incrementando el índice de actividad un 14,4% hasta 963 millones de toneladas por milla. (tabla 1.4.19).

#### 1.4.4. Sociedad de salvamento y seguridad marítima

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), es una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Creada en 1992 por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, entró en funcionamiento en 1993.

Las funciones de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima están específicamente establecidas en el RDL 2/2011, por el que se aprueba texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que fija como objeto de la Sociedad la prestación de servicios de:

- Salvamento de la vida humana en la mar.
- Prevención y lucha contra la contaminación del medio marino.
- Seguimiento y ayuda al tráfico marítimo.
- Seguridad marítima y de la navegación.

- Remolque y asistencia a buques.
- Aquellos complementarios de los anteriores.

En su Informe anual 2019, SASEMAR recoge que la flota de Salvamento Marítimo está compuesta por 4 buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación marina, así como 10 remolcadores de salvamento, 4 embarcaciones tipo Guardamar y 55 embarcaciones de intervención rápida denominadas Salvamares. La flota se completa con los medios aéreos de los que dispone Salvamento Marítimo, que se concretan en 11 helicópteros de salvamento y 3 aviones EADS-CASA CN 235-300 en propiedad, que, equipados con la más avanzada tecnología, se emplean para la localización de naufragos y embarcaciones en la mar, la detección de vertidos en el medio marino y el seguimiento e identificación de los buques infractores.

Los medios a cargo de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima no tienen una ubicación geográfica fija, a excepción de los 20 Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo. Estos medios están estratégicamente situados a lo largo de las costas españolas atendiendo a criterios de efectividad basados en conseguir minimizar los tiempos de respuesta para realizar una mejor cobertura y actuación eficaz adecuada a las previsiones de ocurrencia de siniestros que proporciona el estudio y análisis de las estadísticas recientes. Asimismo, cuenta con seis bases estratégicas ubicadas en Ferrol, Santander, Castellón, Tenerife, Sevilla y Cartagena, que tienen como objetivos principales el mantenimiento y reparación de los equipos de salvamento y lucha contra la contaminación, así como la prestación de infraestructura logística para posibilitar una pronta respuesta ante cualquier episodio de emergencia.

El presente Plan de Actuación de Salvamento Marítimo determina las líneas estratégicas en torno a las cuales se desarrollará la actividad de Salvamento Marítimo en el periodo 2019-2021. Líneas que precisamente coinciden con las prioridades para la política de transporte marítimo de la UE hasta el 2020 definidas en la Declaración ministerial de La Valeta y que se articulan en tres ejes: prestación de un servicio competitivo; apuesta por la digitalización y la innovación; y garantizar un desarrollo sostenible del medio ambiente marino. Estos ejes se despliegan en 8 líneas y éstas a su vez en 17 iniciativas en las que se detallan sus objetivos, indicadores, etc.

## • Intervención en emergencias marítimas

### a) Emergencias atendidas

A lo largo de 2019, Salvamento Marítimo coordinó el rescate, asistencia o búsqueda de 44.847 personas, o lo que es lo mismo, 123 personas en peligro en la mar cada día. Personas asistidas en diversos tipos de emergencias:

incendios, explosiones, hundimientos, varadas, caídas al agua desde tierra, etc.

Cada año, la distribución mensual del número de personas asistidas presenta una marcada estacionalidad centrada en los meses de verano por el aumento de la náutica de recreo. En 2019, las emergencias han seguido este patrón habitual añadiendo un aumento de actividad en el mes de enero derivado de la asistencia a embarcaciones precarias y en diciembre por la asistencia a un crucero con más de 4.000 personas a bordo. Cabe destacar que los accidentes mortales se han reducido a la mitad de la media de años anteriores. Estas actuaciones se han distribuidos por toda la costa, 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 Centros de Coordinación 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 Centros de Coordinación 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 4.982 embarcaciones asistidas, 16,5% inferior al año anterior y un 7% respecto a la media 2017-2018. En cuanto a la tipología, en 2019, el 51,0% corresponde a embarcaciones de recreo, el 22,1% a embarcaciones precarias asistidas, el 10,6% a tripulaciones de buques mercantes y el 8,5% a tripulaciones de pesqueros. El 7,8% de las personas atendidas se encuentran en otro tipo de situación distinta a las mencionadas.

### c) *Personas involucradas*

Durante 2019 se han producido 8 accidentes mortales, registrando un total de 19 fallecidos, un 50% y un 7% menos respecto a la media 2017-2018, respectivamente.

El total de personas involucradas en las actuaciones relacionadas con el total de emergencias fue de 44.847, un 37,5% menos que el año anterior y un 17% respecto a la media 2017-2018, debido en su mayoría a la inmigración irregular que supuso el rescate de 17.683 personas, que supone un descenso del 64% respecto a la media 2017-2018.

#### • **Control de tráfico marítimo**

El número total de buques identificados por los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo durante el año 2019 ha ascendido a 316.016 buques, una cifra similar a la del 2018, año en el que se controló 310.210 barcos, de los cuales 139.584 corresponden a buques identificados a su paso por los Dispositivos de Separación de Tráfico (DTS) de Finisterre, Tarifa, Cabo de Gata y los dos de las Islas Canarias, Oriental y Occidental; y el resto 176.432 fueron controlados en las aproximaciones y alejamientos (entradas/salidas) de los

puertos españoles en los que Salvamento Marítimo presta dicho servicio: Bilbao, Cádiz, Cartagena, Castellón, Coruña, Huelva, Pontevedra-Marín, Santander, Tarragona, Vigo, Villagarcía, Ferrol, Melilla y Avilés.

#### • **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 conjuntamente con aviones de Salvamento Marítimo y satélites de la Unión Europea. La actividad de vigilancia aérea por parte de los aviones permite detectar vertidos realizados desde buques.

En el año 2019 se han se vigilan más de 147.000 buques en navegación, habiéndose detectado 178 buques sospechosos de realizar vertidos en el mar, los cuales se comunican a la Dirección General de la Marina Mercante y si procede, abre el correspondiente expediente sancionador. Como consecuencia se han abierto 708 expedientes de medio ambiente, un 11% más que la media de los dos años anteriores, aumento debido fundamentalmente al incremento de la superficie vigilada mediante medios satelitales.

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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019 (1)
Superficie de agua (millones m <sup>2</sup> )					
(Dársenas, accesos, fondeaderos)	1861,5	2000,4	2024,0	2020,7	2020,7
<b>Total superficie de agua</b>	<b>1861,5</b>	<b>2000,4</b>	<b>2024,0</b>	<b>2020,7</b>	<b>2020,7</b>
Superficie de tierra (millones m <sup>2</sup> )					
Almacenes	37,7	39,0	39,3	39,5	39,5
Viales y otros	60,7	60,3	60,0	60,1	60,1
<b>Total superficie de tierra</b>	<b>98,4</b>	<b>99,3</b>	<b>99,3</b>	<b>99,6</b>	<b>99,6</b>
Longitud de los muelles (miles de metros)					
Calado > 4 m.	306,4	317,5	319,2	323,8	323,8
Calado < 4 m.	56,0	61,6	61,6	61,4	61,4
<b>Total longitud de los muelles</b>	<b>362,4</b>	<b>379,1</b>	<b>380,8</b>	<b>385,2</b>	<b>385,2</b>

(1) Cifras Provisionales

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

Concepto	2015	2016	2017	2018 (1)	2019 (1)	19/18
Autoridades Portuarias	633,38	416,56	440,31	358,08	349,12	-2,5%
Puertos Menores de CC.AA.	42,84	30,28	38,71	60,52	24,02	-60,3%
Otras Inversiones						
D. G. Marina Mercante (Prog. 454M)	2,52	2,47	2,50	3,03	1,84	-45,9%
Sociedad Estatal Salvamento y Seguridad Marítima	6,08	6,57	11,18	5,68	6,24	9,7%
<b>Total</b>	<b>684,82</b>	<b>455,87</b>	<b>492,71</b>	<b>427,32</b>	<b>381,02</b>	<b>-10,8%</b>

(1) Cifras provisionales (Autoridades Portuarias datos diciembre 2020). Valencia y Murcia no han facilitado información.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado, Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019 (1)	19/18
<b>Importe neto de la cifra de negocio</b>	<b>1.064,4</b>	<b>1.064,0</b>	<b>1.133,3</b>	<b>1.158,4</b>	<b>1.153,8</b>	-0,4%
<b>A. Tasas portuarias</b>	<b>956,6</b>	<b>956,4</b>	<b>1.017,9</b>	<b>1.041,1</b>	<b>1.034,3</b>	-0,7%
a) Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario	257,0	257,3	268,1	277,0	286,4	3,4%
b) Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias	572,2	572,3	617,7	622,3	603,6	-3,0%
1. Tasa del buque	216,9	217,3	243,0	246,5	244,4	-0,9%
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo	9,0	9,0	8,7	9,1	9,1	-0,7%
3. Tasa del pasaje	70,8	70,9	74,2	77,7	79,3	2,2%
4. Tasa de la mercancía	266,6	266,2	281,3	280,0	261,9	-6,5%
5. Tasa de la pesca fresca	6,6	6,6	6,7	6,1	5,9	-4,6%
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito	2,3	2,2	3,8	2,8	3,1	10,6%
c) Tasa de actividad	115,9	115,5	120,3	129,8	131,5	1,4%
d) Tasas de ayudas a la navegación	11,5	11,4	11,8	12,1	12,7	4,8%
<b>B. Otros ingresos de negocio</b>	<b>107,8</b>	<b>107,6</b>	<b>115,4</b>	<b>117,3</b>	<b>119,6</b>	2,0%
<b>Otros ingresos (2)</b>	<b>43,9</b>	<b>47,9</b>	<b>40,1</b>	<b>41,4</b>	<b>42,7</b>	3,3%
<b>Gastos de Personal</b>	<b>-246,5</b>	<b>-246,6</b>	<b>-250,2</b>	<b>-255,2</b>	<b>-265,8</b>	4,2%
<b>Otros gastos de explotación</b>	<b>-267,3</b>	<b>-271,7</b>	<b>-294,5</b>	<b>-292,1</b>	<b>-305,5</b>	4,6%
<b>Amortizaciones del inmovilizado</b>	<b>-418,4</b>	<b>-420,8</b>	<b>-434,1</b>	<b>-437,4</b>	<b>-437,4</b>	0,0%
<b>Otras partidas (3)</b>	<b>83,8</b>	<b>79,6</b>	<b>72,6</b>	<b>88,2</b>	<b>107,4</b>	21,7%
<b>Resultado de explotación</b>	<b>259,9</b>	<b>252,4</b>	<b>267,3</b>	<b>303,3</b>	<b>295,3</b>	-2,6%

(1) Datos provisionales.

(2) Incluye "Trabajos realizados por la empresa para su activo" y "Otros ingresos de explotación"

(3) Incluye "Imputación de subvenciones al resultado", "Exceso de provisiones", "Deterioro y resultado por enajenaciones" y "Otros resultados"

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

Clase de buque	2015		2016		2017		2018		2019	
	Nº de buques	GT (miles)	Nº de buques	GT (miles)	Nº de buques	GT (miles)	Nº de buques	GT (miles)	Nº de buques	GT (miles)
<i>Transporte</i>										
Ganelero	1	0,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Portacontenedor puro	1	1,6	1	1,6	3	29,6	3	29,6	3	29,6
Portacontenedor/Carga rodada	8	107,8	8	109,2	7	78,2	9	126,7	8	120,1
Carga convencional	15	34,9	15	34,9	15	34,9	16	35,2	14	29,0
Cementerero	3	16,0	3	16,0	3	16,0	3	16,0	2	12,6
Frigorífico	7	17,1	7	17,1	6	16,9	6	16,9	6	16,9
Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto)	160	463,6	164	464,7	171	472,2	182	506,0	190	492,3
Hidroala (Aerodeslizador)	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Hidro-reactor	4	1,7	4	1,7	4	1,7	4	1,7	2	0,8
Tanque de crudo	2	96,5	2	96,5	3	98,3	4	20,6	4	20,6
Tanque de productos	12	142,5	12	142,5	11	136,1	11	136,3	9	48,7
Gasero	12	1074,7	14	1307,2	14	1307,2	14	1307,2	16	1551,7
Químico	5	36,2	5	36,2	5	36,2	6	41,6	6	41,6
Transporte de automóviles	7	77,4	5	51,4	5	51,4	5	51,4	5	51,4
Multipropósito	12	47,0	12	47,0	10	42,8	8	32,8	8	37,8
Carga pesada	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Sin Clasificar	3	0,4	3	0,4	3	0,4	3	0,4	3	0,4
<b>Total transporte</b>	<b>252</b>	<b>2117,9</b>	<b>255</b>	<b>2326,3</b>	<b>260</b>	<b>2321,7</b>	<b>274</b>	<b>2322,3</b>	<b>276</b>	<b>2453,5</b>
<i>Especiales y de puerto</i>										
Gabarra	196	47,0	196	47,0	196	46,7	195	46,6	195	46,6
Remolcadores	207	57,9	211	59,5	210	59,1	206	57,2	204	57,1
Ganguil	130	57,3	128	56,8	129	57,3	130	57,4	127	55,4
Aljibe	22	3,3	22	3,3	23	3,4	23	3,4	23	3,4
Salvamento/Antipolución/Incendios	27	26,2	28	26,4	29	26,8	29	26,8	29	26,8
Excursiones	13	2,1	12	1,9	12	1,9	13	2,0	12	1,8
Otros especiales	334	246,4	332	241,0	332	241,1	327	232,5	332	233,0
<b>Total especiales y de puerto</b>	<b>929</b>	<b>440,0</b>	<b>929</b>	<b>435,8</b>	<b>931</b>	<b>436,3</b>	<b>923</b>	<b>425,9</b>	<b>922</b>	<b>424,2</b>
<b>Total general</b>	<b>1.181</b>	<b>2.557,9</b>	<b>1.184</b>	<b>2.762,1</b>	<b>1.191</b>	<b>2.758,0</b>	<b>1.197</b>	<b>2.748,3</b>	<b>1.198</b>	<b>2.877,7</b>

(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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



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

Clase de buque	2015		2016		2017		2018		2019	
	Nº de buques	GT (miles)	Nº de buques	GT (miles)	Nº de buques	GT (miles)	Nº de buques	GT (miles)	Nº de buques	GT (miles)
<i>Transporte</i>										
Granelero	1	0,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Portacontenedor puro	1	1,6	1	1,6	3	29,6	3	29,6	3	29,6
Portacontenedor/Carga rodada	8	107,8	8	109,2	7	78,2	9	126,7	8	120,1
Carga convencional	9	32,3	9	32,3	9	32,3	10	32,6	8	26,4
Cementero	3	16,0	3	16,0	3	16,0	3	16,0	2	12,6
Frigorífico	4	14,7	4	14,7	3	14,5	3	14,5	3	14,5
Pasaje de crucero	62	13,1	65	14,7	89	19,0	95	20,9	107	18,5
Pasaje/carga rodada	40	435,8	39	435,1	40	441,5	43	473,3	42	465,1
Mixto carga/pasaje	1	3,5	1	3,5	1	3,5	1	3,5	0	0,0
Hidroala (Aerodeslizador)	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Hidro-reactor	4	1,7	4	1,7	4	1,7	4	1,7	2	0,8
Tanque de crudo	1	83,6	1	83,6	2	85,3	3	7,6	3	7,7
Tanque de productos	12	142,5	12	142,5	11	136,1	11	136,3	9	48,7
Gasero	12	1074,7	14	1307,2	14	1307,2	14	1307,2	16	1551,7
Quimiquero	5	36,2	5	36,2	5	36,2	6	41,6	6	41,6
Transporte de automóviles	7	77,4	5	51,4	5	51,4	5	51,4	5	51,4
Carga pesada	0	0,0			0	0,0	0	0,0	0	0,0
Multipropósito	12	47,0	12	46,7	10	42,8	8	32,8	8	37,8
Sin Clasificar	1	0,1	1	0,1	1	0,1	1	0,1	1	0,1
<b>Total transporte</b>	<b>183</b>	<b>2.088,5</b>	<b>184</b>	<b>2.296,5</b>	<b>207</b>	<b>2.295,3</b>	<b>219</b>	<b>2.295,7</b>	<b>223</b>	<b>2.426,5</b>
<i>Especiales y de puerto</i>										
Remolcador	16	7,2	15	7,2	17	7,1	15	5,9	14	5,1
Otros especiales	67	89,5	69	89,6	77	93,2	76	95,2	82	94,5
<b>Total especiales y de puerto</b>	<b>83</b>	<b>96,7</b>	<b>84</b>	<b>96,7</b>	<b>94</b>	<b>100,3</b>	<b>91</b>	<b>101,1</b>	<b>96</b>	<b>99,6</b>
<b>Total general</b>	<b>266</b>	<b>2.185,1</b>	<b>268</b>	<b>2.393,2</b>	<b>301</b>	<b>2.395,6</b>	<b>310</b>	<b>2.396,8</b>	<b>319</b>	<b>2.526,2</b>

(1) Buques mayores de 100 GT.

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Tabla 1.4.6. Número de buques de la flota de transporte abanderada en España distribuidos según tamaño de GT (a 31-12-2019) (1)**

Clase de buque	100	500	1000	3000	6000	12000	20000	30000	50000	75000	100000	150000	Total
	a 500	a 1000	a 3000	a 6000	a 12000	a 20000	a 30000	a 50000	a 75000	a 100000	a 150000	a 300000	
<i>Transporte</i>													
Granelero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Portacontenedor puro	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	3
Portacontenedor/Carga rodada	0	1	0	0	4	1	0	2	0	0	0	0	8
Carga convencional	6	0	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	14
Cementerio	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Frigorífico	1	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	6
Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto)	147	4	6	6	13	6	8	0	0	0	0	0	190
Hidroala (aerodeslizador)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hidro-reactor	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Tanque de crudo	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	4
Tanque de productos	0	0	5	2	1	0	1	0	0	0	0	0	9
Gasero	0	0	0	0	1	0	0	0	0	8	7	0	16
Químico	0	0	2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	6
Transporte de automóviles	0	1	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	5
Carga pesada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Multipropósito	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Sin Clasificar	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
<b>Total Transporte</b>	<b>159</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>25</b>	<b>23</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>276</b>
<i>Especiales y de puerto</i>													
Gabarra	178	12	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	195
Remolcadores	195	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	204
Ganguil	112	14	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	127
Aljibe	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
Salvamento/Antipolución/Incendios	12	9	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	29
Excursiones	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
Otros especiales	246	35	38	10	2	0	1	0	0	0	0	0	332
<b>Total Especiales y de puerto</b>	<b>778</b>	<b>79</b>	<b>48</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>922</b>
<b>Total general</b>	<b>937</b>	<b>86</b>	<b>70</b>	<b>38</b>	<b>25</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>1.198</b>

(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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

Años	Pérdidas (2)		Desguaces		Exportaciones		Bajas de oficio		Otros motivos		Total	
	Nº de buques	GT (miles)	Nº de buques	GT (miles)	Nº de buques	GT (miles)	Nº de buques	GT (miles)	Nº de buques	GT (miles)	Nº 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	0,0	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	67,3
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	135,3
2009	5	12,2	45	12,6	39	205,8	1	0,1	--	--	90	230,7
2010	6	2,0	59	18,0	37	185,0	1	0,0	--	--	103	205,0
2011	3	6,6	40	16,3	37	107,8	4	6,8			84	137,5
2012	4	0,7	34	10,8	33	88,9	5	1,1	6	1,7	82	103,1
2013	3	0,6	30	10,8	27	133,4	4	4,5	2	0,9	66	150,2
2014	5	4,0	37	9,8	36	362,3	1	0,1	4	7,9	83	384,2
2015	3	3,7	31	8,4	49	140,5	0	0,0	1	0,6	84	153,2
2016	3	0,7	23	6,1	21	42,0	0	0,0	0	0,0	47	48,9
2017	2	0,3	6	1,5	21	62,1	2	0,7	0	0,0	31	64,6
2018	0	0,0	16	4,9	30	138,2	3	0,8	1	0,2	50	144,1
2019 (1)	2	0,8	10	5,4	27	134,2	1	3,0	1	0,2	41	143,5

(\*) Buques mayores de 100 GT.

(1) Cifras provisionales.

(2) Incluye hundimiento, naufragio y siniestro.

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



Tabla 1.4.8. Distribución por edades de la flota de transporte abanderada en España (a 31-12-2019) (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	
	Nº	GT (miles)	Nº	GT (miles)	Nº	GT (miles)	Nº	GT (miles)	Nº	GT (miles)	Nº	GT (miles)	Nº	GT (miles)	Nº	GT (miles)
<i>Transporte</i>																
Granelero	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Portacontenedor puro	0	0,0	0	0,0	2	28,0	0	0,0	0	0,0	1	1,6	0	0,0	3	29,6
Portacontenedor/Carga rodada	0	0,0	1	31,0	4	64,6	1	17,5	0	0,0	2	7,0	0	0,0	8	120,1
Carga convencional	0	0,0	1	7,1	5	14,5	1	3,9	0	0,0	7	3,5	0	0,0	14	29,0
Cementerio	0	0,0	1	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	4,3	0	0,0	2	12,6
Frigorífico	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	7,2	0	0,0	5	9,7	0	0,0	6	16,9
Pasaje de crucero	20	4,1	6	1,1	17	3,0	33	5,7	27	4,0	42	8,4	2	0,2	147	26,4
Pasaje/carga rodada	1	11,2	2	39,9	7	143,1	16	145,7	10	65,0	7	61,2	0	0,0	43	466,0
Mixto carga/pasaje	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Hidroala (Aerodeslizador)	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	0	0,0	2	0,8	0	0,0	2	0,8
Tanque de crudo	2	4,9	1	2,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	12,9	0	0,0	4	20,6
Tanque de productos	0	0,0	0	0,0	3	9,7	6	39,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	9	48,7
Gasero	4	477,0	0	0,0	4	423,2	8	651,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	16	1.551,7
Químico	0	0,0	1	5,7	3	19,4	2	16,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	6	41,6
Transporte de automóviles	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	31,6	1	15,2	2	4,6	0	0,0	5	51,4
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	0	0,0	7	33,8	1	3,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	8	37,8
Sin Clasificar	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,1	1	0,2	1	0,1	0	0,0	3	0,4
<b>Total transporte</b>	<b>27</b>	<b>497,2</b>	<b>13</b>	<b>95,7</b>	<b>52</b>	<b>739,3</b>	<b>72</b>	<b>922,6</b>	<b>39</b>	<b>84,3</b>	<b>71</b>	<b>114,1</b>	<b>2</b>	<b>0,2</b>	<b>276</b>	<b>2.453,5</b>
<i>Especiales y de puerto</i>																
Gabarra	1	0,2	0	0,0	1	3,9	0	0,0	0	0,0	192	42,3	1	0,2	195	46,6
Remolcadores	16	6,1	5	2,3	34	13,5	30	9,8	17	5,5	102	19,9	0	0,0	204	57,1
Ganguil	0	0,0	1	0,5	3	1,7	0	0,0	0	0,0	123	53,3	0	0,0	127	55,4
Aljibe	1	0,1	0	0,0	1	0,1	1	0,2	0	0,0	20	3,0	0	0,0	23	3,4
Salvamento/Antipolución/Incendios	0	0,0	0	0,0	17	16,6	4	3,9	0	0,0	8	6,4	0	0,0	29	26,8
Excursiones	1	0,1	1	0,1	2	0,2	0	0,0	0	0,0	8	1,4	0	0,0	12	1,8
Otros especiales y de puerto	6	2,7	13	7,8	34	31,6	27	33,5	10	7,6	239	149,0	3	0,8	332	233,0
<b>Total especiales y de puerto</b>	<b>25</b>	<b>9,2</b>	<b>20</b>	<b>10,7</b>	<b>92</b>	<b>67,5</b>	<b>62</b>	<b>47,4</b>	<b>27</b>	<b>13,1</b>	<b>692</b>	<b>275,3</b>	<b>4</b>	<b>1,0</b>	<b>922</b>	<b>424,2</b>
<b>Total general</b>	<b>52</b>	<b>506,4</b>	<b>33</b>	<b>106,5</b>	<b>144</b>	<b>806,9</b>	<b>134</b>	<b>970,0</b>	<b>66</b>	<b>97,4</b>	<b>763</b>	<b>389,4</b>	<b>6</b>	<b>1,2</b>	<b>1.198</b>	<b>2.877,7</b>

(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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Tabla 1.4.9. Distribución de la flota según el número de buques por naviera (a 31-12-2019)

Nº de buques por Naviera	Nº de empresas	Porcentaje sobre total de empresas	TOTAL G.T.	Porcentaje sobre total de G.T.
1	11	44,0	53.008	2,2
2	4	16,0	155.171	6,5
3	0	0,0	0	0,0
4	4	16,0	442.366	18,6
5	0	0,0	0	0,0
6	1	4,0	32.606	1,4
7	1	4,0	40.372	1,7
8	0	0,0	0	0,0
9	0	0,0	0	0,0
10 a 15	3	12,0	1.216.579	51,3
Más de 15	1	4,0	432.752	18,2
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100,0</b>	<b>2.372.854</b>	<b>100,0</b>

Fuente: ANAVE

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

Años	Entregas		Tonelaje ponderado		Cartera	Nuevos contratos	
	GT (miles)	% Export.	GT (miles)	CGT (miles)	GT (miles)	GT (miles)	% Export.
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
2014	66	95	66	154	157	112	97
2015	35	83	165	179	540	432	20
2016	69	89	50	103	564	94	36
2017	74	87	97	130	564	74	83
2018	225	25	196	201	372	115	88
2019	230	18	140	160	206	64	88

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



Tabla 1.4.11. Tráfico portuario

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019 (1)	19/18
<b>Buques entrados en puerto</b>						
Número total (miles)	146,73	151,56	155,63	167,12	170,47	2,0%
Arqueo total (millones GT)	2.081,22	2.184,59	2.218,91	2.303,28	2.391,27	3,8%
Número de buques extranjeros (miles)	78,79	80,56	80,45	82,42	84,73	2,8%
Arqueo buques extranjeros (millones GT)	1.653,36	1.735,81	1.746,79	1.818,07	1.911,59	5,1%
<b>Tráfico de pasajeros (millones) (2)</b>						
Cabotaje	17,48	18,45	19,20	19,96	19,88	-0,4%
Exterior	4,95	5,35	5,59	5,98	5,63	-5,7%
De crucero	8,65	8,69	9,28	10,17	10,66	4,8%
<b>Tráfico de mercancías (millones t) (3)</b>						
<i>Según tipo de navegación</i>						
Cabotaje	86,53	92,25	96,20	96,84	97,77	1,0%
Exterior	401,75	403,33	435,69	453,52	454,13	0,1%
Transbordadas	0,15	0,03	0,25	0,10	0,36	248,4%
<i>Según operación</i>						
Embarcadas	191,04	198,38	210,21	218,41	221,31	1,3%
Desembarcadas	297,24	297,20	321,68	331,94	330,24	-0,5%
Transbordadas	0,15	0,03	0,25	0,10	0,36	248,4%
<i>Según presentación de la mercancía</i>						
Graneles líquidos	168,05	167,58	178,24	180,72	187,14	3,6%
Graneles sólidos	95,97	91,99	101,43	102,37	90,94	-11,2%
Mercancía general	224,41	236,03	252,47	267,37	274,08	2,5%
<i>Según tipos de productos (4)</i>						
Petróleo crudo	65,05	65,06	65,87	67,77	66,30	-2,2%
Carbón	29,85	24,36	29,63	26,91	18,11	-32,7%
Cementos y clinker	10,33	10,77	10,29	9,55	8,89	-6,8%
Fuel	23,29	24,49	27,62	27,60	27,07	-1,9%
Gasóleo	22,31	21,54	22,38	21,54	23,21	7,8%
Productos siderúrgicos	17,39	17,93	17,86	18,85	18,58	-1,4%
Gas natural	11,19	10,21	12,24	11,28	15,66	38,8%
Cereales y harinas	15,46	15,20	16,59	18,65	18,42	-1,2%
Gasolina	16,91	17,26	18,26	18,33	17,94	-2,2%
Mineral de hierro	7,60	6,60	7,24	7,28	6,35	-12,9%
Otros productos	269,06	282,18	304,17	322,60	331,38	2,7%

(1) Cifras provisionales.

(2) Excluye el tráfico interior.

(3) Excluye avituallamiento, pesca y tráfico local.

(4) Incluye transbordadas.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Tabla 1.4.12.A. Tráfico portuario de buques, pasajeros y mercancías. Año 2019 (1)**

Puertos	Buques entrados		Pasajeros embarcados y desembarcados (2)	Mercancías cargadas y descargadas (toneladas) (3)	Tráfico portuario total (toneladas) (4)
	Número	GT			
A Coruña	1.212	20.492.081	160.256	13.451.055	13.696.574
Alicante	696	10.164.051	206.457	2.895.279	2.918.089
Almería	2.128	37.050.513	957.975	5.557.530	5.639.396
Avilés	796	5.500.557	4.544	5.087.747	5.146.033
Bahía de Algeciras	29.070	416.804.261	6.102.657	104.887.681	109.420.675
Bahía de Cádiz	1.187	29.294.164	499.705	4.340.037	4.440.842
Islas Baleares	52.471	263.457.879	9.310.788	16.506.998	16.796.654
Barcelona	8.901	344.730.742	4.628.562	65.936.906	67.672.083
Bilbao	2.818	48.183.949	160.544	35.447.537	35.562.269
Cartagena	2.158	44.256.092	250.058	34.365.421	34.548.852
Castellón	1.759	28.995.171	5.462	20.696.978	20.720.618
Ceuta	11.084	76.227.023	2.109.075	1.729.240	2.495.174
Ferrol-San Cibrao	1.086	15.024.339	14.928	11.169.936	11.183.748
Gijón	1.187	18.005.996	15.434	17.372.711	17.393.802
Huelva	2.491	41.533.239	44.601	33.575.693	33.814.782
Las Palmas	13.958	277.258.036	3.000.979	24.162.774	26.648.443
Málaga	1.870	54.355.578	889.024	3.499.767	3.589.059
Marín y Ría de Pontevedra	507	4.050.082	0	2.438.417	2.471.638
Melilla	1.606	35.624.470	842.983	857.521	862.147
Motril	1.323	17.701.475	242.393	2.737.044	2.773.846
Pasaia	933	7.063.053	219	3.197.963	3.244.961
Santa Cruz de Tenerife	16.132	198.007.130	6.305.604	12.416.957	13.069.833
Santander	1.614	31.154.076	235.625	6.557.084	6.585.287
Sevilla	1.009	5.273.623	20.518	4.355.126	4.392.325
Tarragona	2.551	49.002.529	128.089	32.710.855	32.801.976
Valencia	7.891	273.707.772	1.112.727	80.727.739	81.063.555
Vigo	1.677	35.794.510	141.637	4.161.443	4.384.110
Vilagarcía	355	2.557.541	890	1.315.218	1.320.501
<b>Total</b>	<b>170.470</b>	<b>2.391.269.932</b>	<b>37.391.734</b>	<b>552.158.657</b>	<b>564.657.272</b>

(1) Cifras provisionales.

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

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

(4) Incluye tráfico de avituallamiento, pesca y tráfico interior.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



Tabla 1.4.12.B. Tráfico portuario ro-ro, buques y pasajeros de crucero y automóviles régimen pasaje. Año 2019 (1)

Puertos	Tráfico portuario ro-ro (toneladas)	Buques de crucero (número)	Pasajeros de crucero embarcados y desembarcados	Automóviles en régimen de pasaje
A Coruña	0	108	160.256	0
Alicante	28.335	43	63.088	41.790
Almería	646.827	25	7.177	226.149
Avilés	1	6	4.544	0
Bahía de Algeciras	8.963.273	0	0	1.223.572
Bahía de Cádiz	851.061	333	477.387	12.055
Islas Baleares	13.623.887	818	2.656.443	869.141
Barcelona	10.858.062	800	3.142.664	405.828
Bilbao	841.873	50	55.448	46.651
Cartagena	1.696	167	250.058	0
Castellón	351.268	5	5.462	0
Ceuta	830.247	7	9.374	449.648
Ferrol-San Cibrao	35.335	14	14.928	0
Gijón	2.504	18	15.388	0
Huelva	439.052	7	1.357	24.078
Las Palmas	4.451.277	560	1.486.281	594.151
Málaga	569.304	288	476.973	70.266
Marín y Ría de Pontevedra	0	0	0	0
Melilla	716.195	1	631	163.742
Motril	646.156	32	9.415	53.865
Pasaia	668.898	3	207	0
Santa Cruz de Tenerife	4.072.419	511	1.067.440	1.471.088
Santander	2.187.415	21	30.691	85.846
Sevilla	160.840	95	20.518	0
Tarragona	300.426	63	128.089	0
Valencia	12.580.586	203	435.616	175.743
Vigo	1.116.655	70	141.637	0
Vilagarcía	0	3	890	0
<b>Total</b>	<b>64.943.592</b>	<b>4.251</b>	<b>10.661.962</b>	<b>5.913.613</b>

(1) Cifras provisionales.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Tabla 1.4.13. Tráfico exterior según presentación de la mercancía (toneladas). Año 2019 (1)**

Mercancía y puertos	Cargadas	Descargadas	Total
<b>Graneles líquidos</b>			
Bahía de Algeciras	7.358.075	17.677.168	25.035.243
Cartagena	4.706.580	18.661.320	23.367.900
Huelva	5.167.563	16.486.525	21.654.088
Bilbao	3.323.770	15.784.730	19.108.500
Tarragona	3.364.133	15.155.273	18.519.406
Resto Autoridades Portuarias	8.045.040	37.428.189	45.473.229
<b>Total Graneles líquidos</b>	<b>31.965.161</b>	<b>121.193.205</b>	<b>153.158.366</b>
<b>Graneles sólidos</b>			
Gijón	2.421.827	11.215.245	13.637.072
Tarragona	1.314.080	7.761.666	9.075.746
Ferrol-San Cibrao	1.336.668	6.690.694	8.027.362
Bilbao	2.545.946	2.031.546	4.577.492
Barcelona	1.729.612	2.149.589	3.879.201
Resto Autoridades Portuarias	10.823.139	34.558.457	45.381.596
<b>Total Graneles sólidos</b>	<b>20.171.272</b>	<b>64.407.197</b>	<b>84.578.469</b>
<b>Mercancía general</b>			
Bahía de Algeciras	35.197.252	34.025.202	69.222.454
Valencia	35.384.762	30.208.500	65.593.262
Barcelona	20.578.578	17.654.551	38.233.129
Bilbao	4.903.812	4.599.749	9.503.561
Las Palmas	3.906.814	3.717.500	7.624.314
Resto Autoridades Portuarias	13.915.851	12.556.478	26.472.329
<b>Total Mercancía general</b>	<b>113.887.069</b>	<b>102.761.980</b>	<b>216.649.049</b>
<b>Total</b>			
<b>Bahía de Algeciras</b>	<b>42.555.327</b>	<b>52.446.871</b>	<b>95.002.198</b>
<b>Valencia</b>	<b>36.287.999</b>	<b>34.305.579</b>	<b>70.593.578</b>
<b>Barcelona</b>	<b>25.114.766</b>	<b>31.245.750</b>	<b>56.360.516</b>
<b>Bilbao</b>	<b>10.773.528</b>	<b>22.416.025</b>	<b>33.189.553</b>
<b>Cartagena</b>	<b>7.393.530</b>	<b>23.697.170</b>	<b>31.090.700</b>
<b>Resto Autoridades Portuarias</b>	<b>71.742.279</b>	<b>96.407.060</b>	<b>168.149.339</b>
<b>Total general</b>	<b>193.867.429</b>	<b>260.518.455</b>	<b>454.385.884</b>

(1) Cifras provisionales.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



Tabla 1.4.14. Tráfico de cabotaje según presentación de la mercancía (toneladas). Año 2019 (1)

Mercancía y puertos	Cargadas	Descargadas	Total
<b>Graneles líquidos</b>			
Bahía de Algeciras	4.196.034	1.471.802	5.667.836
Huelva	3.903.941	1.117.708	5.021.649
Tarragona	1.534.927	1.156.227	2.691.154
Santa Cruz de Tenerife	1.002.565	2.349.704	3.352.269
Las Palmas	109.128	2.491.468	2.600.596
Resto Autoridades Portuarias	6.014.633	8.633.355	14.647.988
<b>Total Graneles líquidos</b>	<b>16.761.228</b>	<b>17.220.264</b>	<b>33.981.492</b>
<b>Graneles sólidos</b>			
Islas Baleares	33.005	1.082.862	1.115.867
Gijón	534.085	328.894	862.979
Tarragona	593.733	49.278	643.011
Huelva	331.590	98.954	430.544
Cartagena	137.150	182.739	319.889
Resto Autoridades Portuarias	1.152.315	1.837.994	2.990.309
<b>Total Graneles sólidos</b>	<b>2.781.878</b>	<b>3.580.721</b>	<b>6.362.599</b>
<b>Mercancía general</b>			
Islas Baleares	4.771.369	8.944.862	13.716.231
Valencia	6.453.293	3.371.053	9.824.346
Las Palmas	3.177.425	4.841.150	8.018.575
Barcelona	4.997.815	2.514.326	7.512.141
Santa Cruz de Tenerife	2.799.994	3.805.530	6.605.524
Resto Autoridades Portuarias	6.832.122	4.919.743	11.751.865
<b>Total Mercancía general</b>	<b>29.032.018</b>	<b>28.396.664</b>	<b>57.428.682</b>
<b>Total</b>			
<b>Islas Baleares</b>	<b>4.804.374</b>	<b>11.285.582</b>	<b>16.089.956</b>
<b>Santa Cruz de Tenerife</b>	<b>3.823.072</b>	<b>6.372.277</b>	<b>10.195.349</b>
<b>Las Palmas</b>	<b>3.293.838</b>	<b>7.477.282</b>	<b>10.771.120</b>
<b>Barcelona</b>	<b>5.369.447</b>	<b>4.218.915</b>	<b>9.588.362</b>
<b>Valencia</b>	<b>6.506.651</b>	<b>3.627.510</b>	<b>10.134.161</b>
<b>Resto Autoridades Portuarias</b>	<b>24.777.752</b>	<b>16.216.073</b>	<b>40.993.825</b>
<b>Total general</b>	<b>48.575.134</b>	<b>49.197.639</b>	<b>97.772.773</b>

(1) Cifras provisionales.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Tabla 1.4.15. Número de contenedores movidos de 20 pies y mayores y toneladas transportadas en los puertos españoles. Año 2019 (1)**

Tráfico	Número total de contenedores	Número de contenedores en TEUS	Mercancías en contenedores (toneladas)
<i>Cabotaje</i>			
Cargados	731.485	1.246.055	10.356.466
Descargados	715.180	1.202.483	9.596.533
<b>Total cabotaje</b>	<b>1.446.665</b>	<b>2.448.538</b>	<b>19.952.999</b>
<i>Exterior</i>			
Cargados	4.719.881	7.492.388	93.799.887
Descargados	4.739.846	7.531.450	81.721.743
<b>Total exterior</b>	<b>9.459.727</b>	<b>15.023.838</b>	<b>175.521.630</b>
<b>Total</b>			
<b>Cargados</b>	<b>5.451.244</b>	<b>8.718.938</b>	<b>104.155.905</b>
<b>Descargados</b>	<b>5.454.956</b>	<b>8.753.033</b>	<b>91.317.996</b>
<b>Transbordados</b>	<b>192</b>	<b>405</b>	<b>728</b>
<b>Total general</b>	<b>10.906.392</b>	<b>17.472.376</b>	<b>195.474.629</b>

(1) Cifras provisionales.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



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

Puertos	Número de contenedores (Total)					
	2015	2016	2017	2018	2019 (1)	19/18
Bahía de Algeciras	2.869.227	3.031.244	2.783.984	2.988.603	3.186.911	6,6%
Valencia	3.053.057	3.111.801	3.177.556	3.336.017	3.527.820	5,7%
Barcelona	1.187.587	1.344.103	1.816.475	2.036.181	1.973.853	-3,1%
Las Palmas	587.235	583.755	774.823	735.808	637.333	-13,4%
Bilbao	367.655	353.766	360.496	376.647	369.286	-2,0%
Santa Cruz de Tenerife	198.341	212.076	273.414	295.818	235.440	-20,4%
Vigo	132.725	129.928	110.079	128.745	109.323	-15,1%
Baleares	47.633	68.208	64.262	65.039	64.563	-0,7%
Alicante	74.159	88.100	90.383	89.522	93.614	4,6%
Resto de los puertos	613.379	693.728	676.968	689.620	708.249	2,7%
<b>Total</b>	<b>9.130.998</b>	<b>9.616.709</b>	<b>10.128.440</b>	<b>10.742.000</b>	<b>10.906.392</b>	<b>1,5%</b>

Puertos	Número de contenedores en TEUS					
	2015	2016	2017	2018	2019 (1)	19/18
Bahía de Algeciras	4.515.768	4.761.444	4.380.849	4.773.158	5.125.385	7,4%
Valencia	4.615.196	4.732.136	4.832.156	5.182.665	5.439.827	5,0%
Barcelona	1.965.241	2.236.961	3.006.872	3.422.978	3.324.196	-2,9%
Las Palmas	901.101	945.534	1.174.187	1.140.545	1.006.557	-11,7%
Bilbao	627.302	596.689	604.870	638.447	628.425	-1,6%
Santa Cruz de Tenerife	345.457	370.645	466.738	508.891	410.908	-19,3%
Vigo	223.699	218.044	183.756	220.466	181.195	-17,8%
Baleares	89.640	130.268	120.762	121.437	120.369	-0,9%
Alicante	133.880	159.664	164.410	162.571	171.264	5,3%
Resto de los puertos	875.959	1.002.918	988.013	1.031.976	1.064.250	3,1%
<b>Total</b>	<b>14.293.243</b>	<b>15.154.303</b>	<b>15.922.613</b>	<b>17.203.134</b>	<b>17.472.376</b>	<b>1,6%</b>

Puertos	Mercancías en contenedores (miles de toneladas)					
	2015	2016	2017	2018	2019 (1)	19/18
Bahía de Algeciras	55.477	60.179	57.479	60.598	64.290	6,1%
Valencia	52.267	53.872	56.183	58.091	61.042	5,1%
Barcelona	18.717	20.929	29.976	34.905	34.175	-2,1%
Las Palmas	10.332	9.427	12.743	12.247	10.980	-10,3%
Bilbao	6.463	6.373	6.466	6.810	6.719	-1,3%
Santa Cruz de Tenerife	2.629	2.871	3.691	3.626	3.306	-8,8%
Vigo	2.631	2.585	2.590	2.668	2.659	-0,3%
Baleares	643	847	814	661	459	-30,5%
Alicante	983	1.224	1.258	1.244	1.237	-0,6%
Resto de los puertos	9.134	9.987	10.249	10.498	10.608	1,1%
<b>Total</b>	<b>159.276</b>	<b>168.294</b>	<b>181.449</b>	<b>191.347</b>	<b>195.475</b>	<b>2,2%</b>

(1) Cifras provisionales.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Tabla 1.4.17. Mercancía general transportada en contenedores de 20 pies y mayores. Año 2019 (cabotaje y exterior) (1)**

Puertos	Total (toneladas) (2) (3)	En contenedores (toneladas) (2)	En contenedores sobre total
Valencia	75.417.608	61.042.269	80,94%
Bahía de Algeciras	73.336.780	64.289.743	87,66%
Barcelona	45.744.822	34.174.712	74,71%
Las Palmas	15.639.225	10.979.672	70,21%
Bilbao	9.944.824	6.718.676	67,56%
Santa Cruz de Tenerife	7.186.533	3.306.360	46,01%
Vigo	3.816.886	2.658.822	69,66%
Castellón	2.997.623	2.762.804	92,17%
Tarragona	1.811.503	454.254	25,08%
Alicante	1.422.703	1.237.045	86,95%
Resto de Puertos	36.759.224	7.850.272	21,36%
<b>Total</b>	<b>274.077.731</b>	<b>195.474.629</b>	<b>71,32%</b>

(1) Cifras provisionales.

(2) Embarcados más desembarcados.

(3) No incluye tráfico local, avituallamiento ni pesca.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Tabla 1.4.18. Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores y mercancías en tránsito. Año 2019 (1)**

Puertos	Contenedores en tránsito (Total)	Contenedores en tránsito (TEUS)	Mercancías en contenedores en tránsito (toneladas) (2)
Bahía de Algeciras	2.752.680	4.416.233	58.435.555
Valencia	1.877.849	2.936.739	36.298.284
Barcelona	832.560	1.397.045	16.287.812
Las Palmas	312.824	447.316	6.689.194
Málaga	102.221	170.305	1.003.386
Vigo	5.787	9.278	141.348
Castellón	5.286	7.688	109.080
Bilbao	862	1.730	21.644
Tarragona	32	62	772
Resto de Puertos	12.575	19.617	252.280
<b>Total</b>	<b>5.902.676</b>	<b>9.406.013</b>	<b>119.239.355</b>

(1) Cifras provisionales.

(2) Embarcados más desembarcados.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

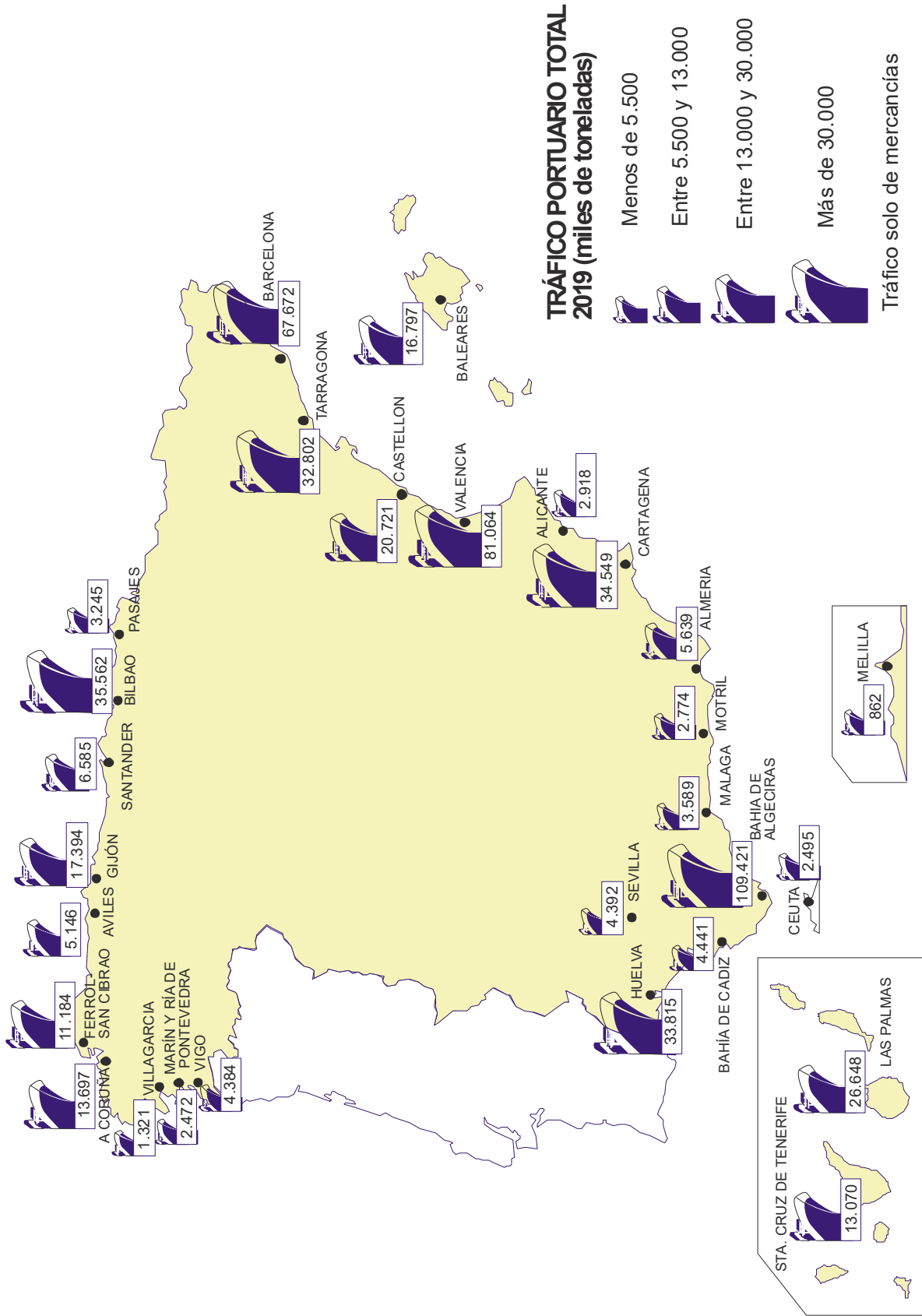
**Tabla 1.4.19. Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH, S.A.) (1)  
Evolución de la actividad de la flota de buques-tanque (miles de toneladas)**

Buques/Actividades	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Flota de altura</b>					
Transportes propios	2.085	2.611	2.252	2.873	2.782
Fletamentos	390	96	241	71	174
<b>Total</b>	<b>2.475</b>	<b>2.707</b>	<b>2.493</b>	<b>2.944</b>	<b>2.956</b>
<b>Índices de actividad de la flota de altura</b>					
Distancia recorrida (millas)	85.993	80.324	76.182	72.401	62.756
Millones de toneladas x milla	827	758	711	842	963

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

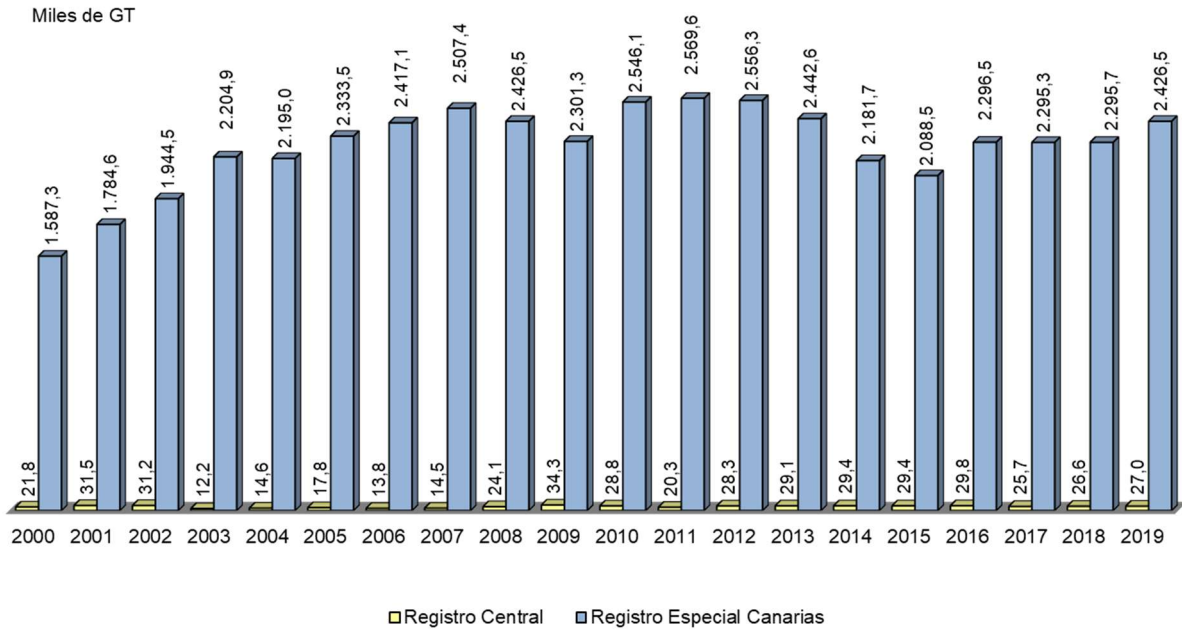
Fuente: CLH, S.A.

Gráfico 1.4.1. Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y Exterior). Año 2019 (\*)



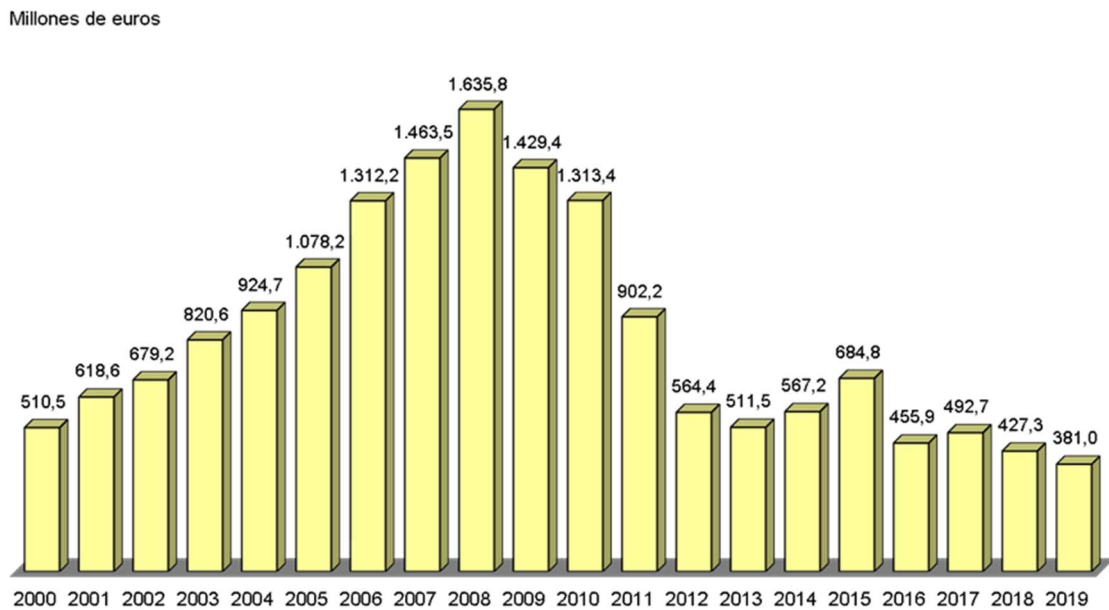
FUENTE: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.  
 (\*) Datos provisionales

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



Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

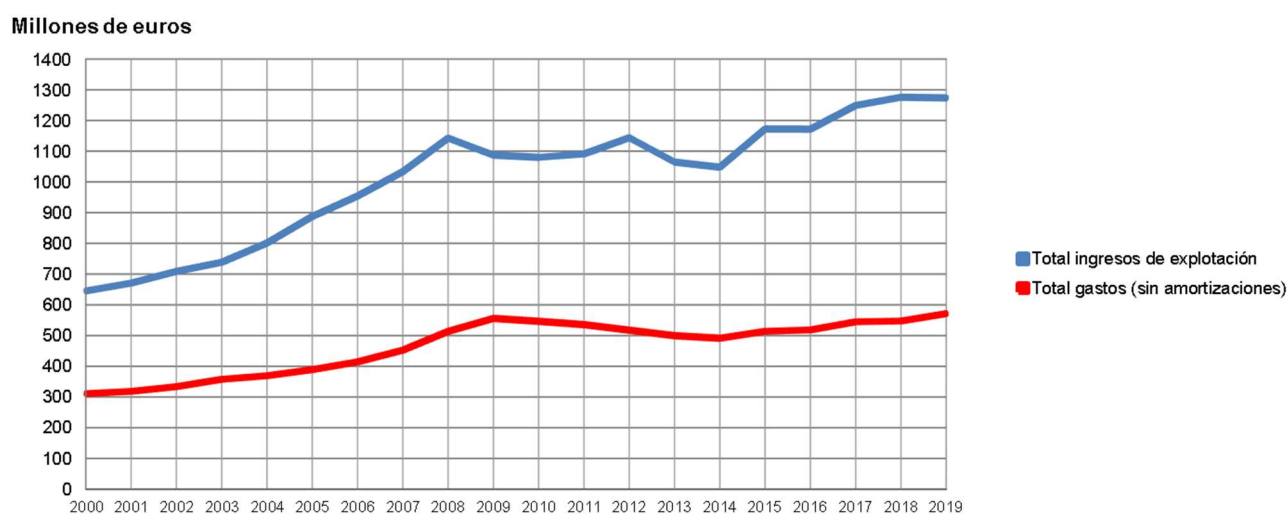
**Gráfico 1.4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo**



Fuente: Organismo Público Puertos del Estado, Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

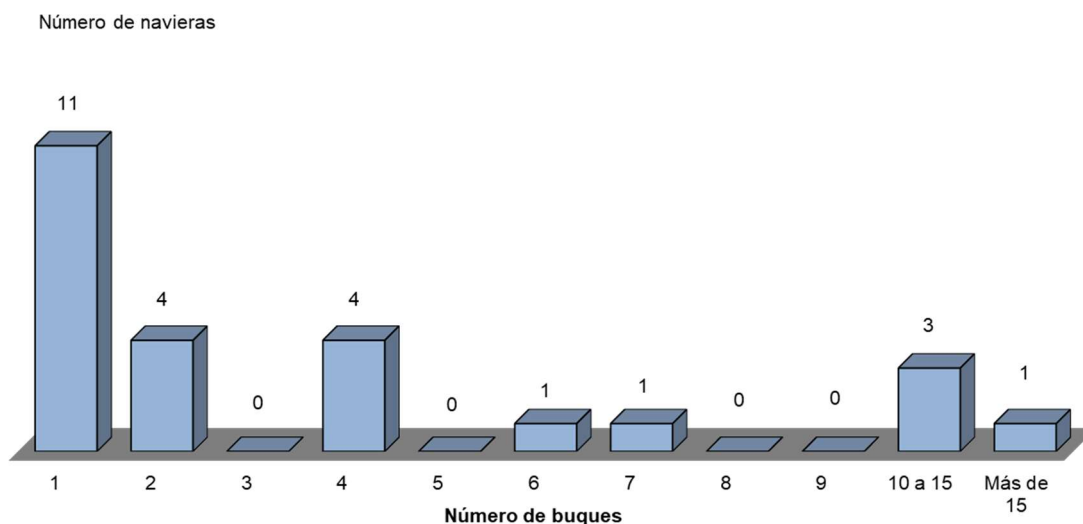


**Gráfico 1.4.4. Ingresos y gastos en los puertos españoles**



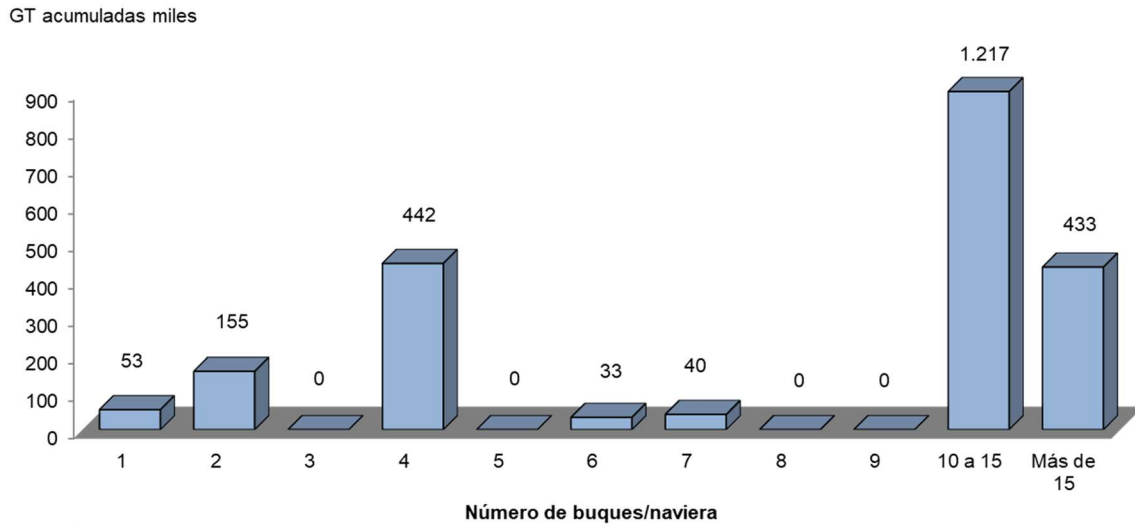
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Gráfico 1.4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera (a 31 de diciembre de 2019)**



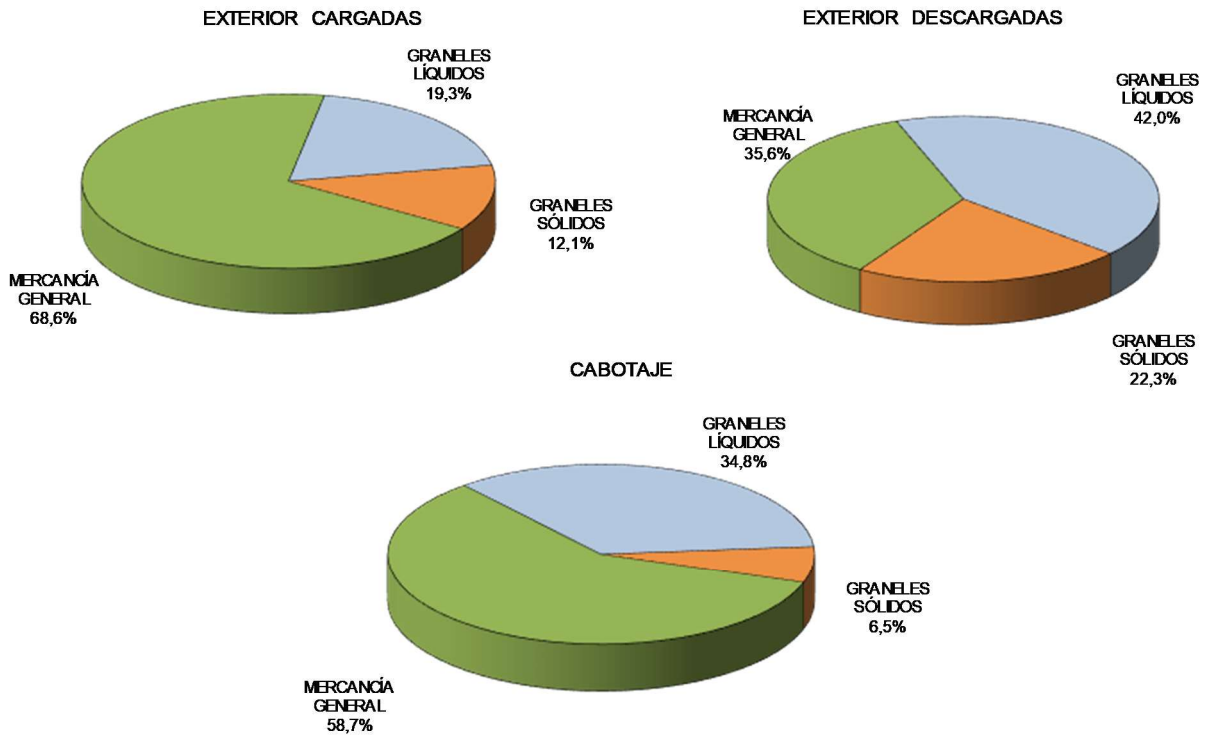
Fuente: ANAVE

**Gráfico 1.4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas según buques/naviera (a 31 de diciembre de 2019)**



Fuente: ANAVE

**Gráfico 1.4.7. Distribución del tráfico portuario según presentación de la mercancía. Año 2019**



Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

## 1.5. Transporte e infraestructuras aéreas

La Entidad Pública Empresarial Aena 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, ejerciendo su actividad de forma efectiva a partir del 8 de junio de 2011 y quedando la titularidad de la prestación de los servicios de navegación aérea en el ente público (ENAIRES). En julio de 2014, en virtud del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, finalizó completamente la segregación organizativa y de los recursos humanos entre las dos entidades, una vez anunciada por el Consejo de Ministros la entrada de capital privado en Aena, S.A. de hasta el 49% de su capital, dotando a ambas empresas de funcionamiento independiente y desapareciendo las Unidades Corporativas como direcciones que dan soporte a ambas sociedades.

En este sentido, la sociedad mercantil estatal «Aena Aeropuertos, S.A.», pasa a denominarse Aena, S.A., mientras que la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), pasa a denominarse ENAIRES.

Según lo dispuesto en la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público que establece que en las sociedades mercantiles estatales debe figurar la abreviatura S.M.E., en abril de 2017 se adapta la denominación de la Sociedad a Aena S.M.E., S.A.

Las inversiones en infraestructuras aeronáuticas realizadas por Aena, S.M.E., S.A. y ENAIRES, sin incluir inversiones financieras, en el año 2019 aumentaron un 2,0% en total con respecto al año anterior; en aeropuertos han caído un 0,4% mientras que en navegación aérea se han incrementado en un 16,3%.

En relación con el tráfico aéreo en el año 2019 los aeropuertos españoles se acercaron a los 275 millones de pasajeros en vuelos comerciales, que supone un 4,4% más que en 2018, así el tráfico interior y el tráfico internacional se incrementaron en un 6,4% y un 3,5% respectivamente, operaron 2,37 millones de vuelos, un 2,8% más respecto al año anterior y el transporte de pasajeros y de mercancías se incrementó en un 4,4% y un 5,7%, respectivamente.

Estas cifras reflejan que en el año 2019 se ha mantenido la tendencia alcista de las inversiones en infraestructuras iniciada en 2016, si bien de un modo más moderado, terminando con la tendencia a la baja iniciada en 2013; asimismo, se ha producido una notable recupera-

ción respecto al año anterior en todos los tráficos. La vinculación del crecimiento del tráfico al ciclo económico mundial ha condicionado la evolución del tráfico nacional e internacional en los aeropuertos de Aena, siendo el tráfico internacional el que ha tenido un comportamiento mejor que el tráfico doméstico tanto durante el periodo de crisis económica como en su posterior recuperación.

En cuanto al nivel de cumplimiento, el cierre del 2019 refleja un resultado muy positivo, tanto en actividad como en resultados. Los aeropuertos de la red nacional de Aena registraron de nuevo un récord histórico de tráfico con 275,2 millones de pasajeros, impulsado por el buen comportamiento del sector turístico y del tráfico nacional.

Dentro del sector aéreo en España hay que señalar que, en el modelo de gestión, la Dirección General de Aviación Civil es el órgano mediante el cual el actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana define la política aeronáutica en materia de aviación civil, dentro de las competencias de la Administración General del Estado.

Por otra parte, AESA, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, 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.

En el ámbito normativo interno que regula el sector, destacan la Ley Orgánica 1/1986, de 8 de enero, de supresión de la Jurisdicción Penal Aeronáutica y adecuación de penas por infracciones aeronáuticas; la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea; la Ley 209/1964, de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea; la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, modificada por la Ley 9/2013 de 4 de julio; el Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera y se modifica el registro de aeronaves privadas no mercantiles; el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre; 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; el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por

el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles; el Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa; la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles; y la Circular aeronáutica 3/2006, de 10 de noviembre, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se regula el arrendamiento de aeronaves entre compañías aéreas, sin inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves.

Entre la normativa de la Unión Europea aplicable al transporte aéreo, destacan el Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco); el Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios); el Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo); el Reglamento (CE) N.º 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos; el Reglamento (CE) N.º 300/2008 del Consejo del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil; el Reglamento (UE) N.º 1191/2010 de la Comisión de 16 de diciembre de 2010, que modifica el Reglamento (CE) n.º 1794/2006 por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea; el Reglamento (UE) N.º 748/2012 de la Comisión de 3 de agosto de 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; el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión; el Reglamento (UE) N.º 1321/2014 de la Comisión de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participen en dichas tareas; y el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en

el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo.

En el ámbito internacional, mencionar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944); el Instrumento de Adhesión de España a los siguientes Tratados: Convenio Internacional de Cooperación relativo a la seguridad de la navegación aérea «Eurocontrol» (Bruselas, 13 de diciembre de 1960); Protocolo Adicional al Convenio Internacional de Cooperación para la Seguridad de la Navegación Aérea «Eurocontrol» (Bruselas, 6 de julio de 1970); Protocolo modificativo del Protocolo Adicional al Convenio Internacional de Cooperación para la Seguridad de la Navegación Aérea «Eurocontrol» (Bruselas, 21 de noviembre de 1978); Protocolo de Enmienda al Convenio Internacional de «Eurocontrol» para la Cooperación en la Seguridad de la Navegación Aérea de 13 de diciembre de 1960 (Bruselas, 12 de febrero de 1981); Protocolo relativo a la aplicación de ciertas disposiciones del Convenio sobre «Eurocontrol» que afectan a la Defensa (Bruselas, 13 de diciembre de 1960); Acuerdo multilateral relativo a la protección de materias clasificadas «Eurocontrol» (Bruselas, 18 de noviembre de 1969); y el Acuerdo Multilateral relativo a las tarifas para ayudas a la navegación aérea, hecho en Bruselas el 12 de febrero de 1981 y ratificado por España mediante instrumento de 14 de abril de 1987 (BOE de 10 de junio de 1987).

### 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 Aena S.M.E., S.A. y ENAIRE, dependientes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El marco de referencia general de la planificación del Grupo Aena está constituido por el Plan Estratégico, el Plan de Desarrollo del Sector Aéreo (PDSA) y por el Plan de Infraestructuras y Transportes (PITVI) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; mientras que el marco de referencia específico es el Programa de Actuación Plurianual, el Plan Estratégico y el Plan Operativo de Aena, S.A.

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.

Aena, S.M.E., S.A. es una sociedad mercantil estatal que gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España y, a través de su filial Aena Internacional, participa también en la gestión de 17 aeropuertos en distintos países en Europa y América, entre ellos el Aeropuerto de Londres-Luton, del que posee el 51% del capital, siendo el primer operador aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros, con más de 275 millones en 2019.

En 2016 Aena S.A. elaboró el primer DORA (Documento de Regulación Aeroportuaria) para el periodo 2017-2021, que entró en vigor en marzo de 2017 y recogido en la Ley 18/2014 de 15 de octubre de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. A través de él se garantizará en los próximos 5 años el correcto desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos en la red de Aena, S.A., todo ello bajo un esquema de eficiencia que garantice la sostenibilidad del sistema aeroportuario.

El reto de Aena en los últimos años ha sido poner en valor la Compañía como un gestor aeroportuario rentable de referencia mundial, que culminó con la entrada de capital privado y la salida a bolsa el 11 de febrero de 2015. Para ello, desde el año 2012 su prioridad ha sido el establecimiento de un nuevo modelo de gestión aeroportuaria, logrando la viabilidad económica y la consolidación de su posición internacional, garantizando en todo momento los niveles de seguridad, calidad, eficiencia y sostenibilidad medioambiental.

Se establece como objetivo hacer de Aena, S.A. una organización rentable, orientada a resultados, viable y solvente desde el punto de vista económico-financiero.

En 2018, el Consejo de Administración aprobó el Plan Estratégico 2018-2021 que establece las líneas de actuación de la compañía para los próximos años, de acuerdo con el cual, los objetivos propuestos por Aena para 2019 fueron los siguientes:

- Ampliar y adecuar la capacidad de los aeropuertos y favorecer la intermodalidad, para ello es necesario ejecutar las inversiones recogidas en el DORA.
- Asegurar el cumplimiento de altos niveles de calidad de servicio, establecidos en el DORA.
- Garantizar la operatividad con los máximos niveles de seguridad (Safety y Security).
- Minimizar la huella ambiental, minimizando el impacto acústico y emisión de gases, mejorando

la eficiencia energética y apostando por las energías renovables.

- Rediseñar y optimizar la oferta comercial, mediante rediseño y optimización de los espacios comerciales, implantación de un plan de acción para la mejora del rendimiento de las tiendas Duty Free.
- Desarrollar el negocio inmobiliario.
- Desarrollar la actividad internacional.

Entre las principales actuaciones en seguridad aeroportuaria realizadas por Aena, S.A. en 2019, se han mantenido los niveles de intensidad en seguridad de los años anteriores, con el incremento del volumen de tráfico de pasajeros de forma generalizada en todos los aeropuertos.

Durante 2019, se han realizado 2 simulacros de actos de interferencia ilícita de secuestro en los aeropuertos de Fuerteventura y Málaga-Costa del Sol, en los cuales se analizan y entrenan las funciones a realizar ante un secuestro por todos los actores implicados, con participación junto a Aena, de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Agentes Handling, AESA, Enaire y el ejército del Aire.

En lo referente a la Seguridad Operacional (Safety) se ha consolidado el rol de la Oficina Central de Seguridad Operacional (OCSO), creada en 2018 para potenciar los procesos de gestión de Seguridad Operacional de los aeropuertos, garantizando así:

- El cumplimiento de los compromisos adquiridos en los procesos de certificación.
- La aplicación de los procedimientos de gestión del cambio en el desarrollo de nuevos procedimientos e infraestructuras, garantizando el cumplimiento de los requisitos normativos.
- El seguimiento y apoyo a los aeropuertos en las inspecciones de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en los aeropuertos. En el año 2019 se realizaron 30 inspecciones.
- El cumplimiento del calendario de supervisiones internas comprometidas. En el año 2019 se han realizado 40 supervisiones internas.
- Adicionalmente, se ha procedido a la integración del Aeropuerto Internacional Región de Murcia en los procesos de gestión de Seguridad Operacional de la red de Aena.

En lo referente a Infraestructuras y servicios aeronáuticos las inversiones realizadas por Aena S.M.E., S.A. y ENAIRE en el último período se presentan en la tabla 1.5.1. En esta tabla se observa como dichas inversiones han aumentado de forma notable en el año 2019, en su conjunto un 2,0%. La inversión en Aeropuertos ha bajado ligeramente un 0,4% hasta los 521,54 millones de

euros, orientada a rentabilizar y optimizar las instalaciones actuales y al mantenimiento de las mismas, así como a la seguridad en sus dos vertientes, la operativa y la de personas e instalaciones, sin descuidar la calidad y el medio ambiente. Por su parte, las inversiones en Navegación Aérea han aumentado un 16,3% hasta alcanzar la cifra de 101,71 millones de euros, orientada a impulsar la innovación operativa junto a nuevos desarrollos tecnológicos y a mejorar la satisfacción y calidad percibida por los usuarios.

Tras la segregación organizativa de Aena, S.A. y Enaire en 2014 (RDL 8/2014, de 4 de julio), la tabla 1.5.2.A recoge el resumen de resultados de Aena, S.A. Los ingresos de explotación han aumentado en 2019 un 4,2% alcanzando los 4.503,3 millones de euros, que junto al incremento de los gastos de explotación en un 2,3% hasta alcanzar los 2.526,0 millones de euros, llevan a un incremento del 6,9% del resultado de explotación, que totaliza una cifra de 1.977,3 millones de euros. Los ingresos de la actividad aeronáutica aumentaron hasta 2.851,8 millones de euros, un 3,5% más respecto a 2018, debido a la positiva evolución del tráfico, tanto de pasajeros como de aeronaves, con incrementos anuales del 4,4% y 2,6%, respectivamente, y pese al impacto negativo por la reducción de tarifas en un 2,22% desde el 1 de marzo de 2018, que no variaron durante 2019; los ingresos comerciales ascienden a 1.322,9 millones de euros, 9,2% más respecto a 2018; los datos económicos del segmento de la actividad internacional (268,8 millones de euros en 2019) recogen la consolidación del aeropuerto de Luton en Londres y aeropuertos del nordeste de Brasil, así como los servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales, que suponen un aumento del 14,0% respecto al año anterior; finalmente, la partida de otros ingresos de explotación refleja una reducción del 49,7%, derivada principalmente del efecto extraordinario de la aplicación a resultados de subvenciones procedentes del cobro de recursos muy superiores otorgados por el Fondo de Desarrollo Regional (FEDER) para el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias, así como de la aplicación correspondiente a los ingresos por subvenciones de capital asociadas a activos afectos a las operaciones civiles del aeropuerto de Murcia San Javier, una vez que el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia entró en funcionamiento.

Por su parte, la tabla 1.5.2.B recoge la cuenta de resultados de ENAIRE, que presentó por primera vez resultados en 2014. Los ingresos de la explotación han caído en 2019 un 8,1% hasta los 922,3 millones de euros, que junto a la subida de los gastos de explotación en un 6,4% hasta los 806,6 millones de euros, hacen que el resultado de explotación, disminuya en un 52,9% respecto

al año anterior, totalizando la cifra de 115,7 millones de euros.

Los datos relativos a la infraestructura de los principales aeropuertos comerciales españoles a finales del 2019, ordenados por capacidad tráfico de pasajeros-año, se indican en la tabla 1.5.3.

Las obras más significativas en los aeropuertos españoles iniciadas a lo largo del 2019 han sido:

- Sustitución máquinas eds3 y ampliación del SATE conforme al diseño funcional y sustitución de centralitas y detectores de incendios. Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Mejoras funcionales en el edificio terminal según diseño funcional y adaptación SIEB de los aptos de la red de Aena a nuevas EDS estándar 3. Aeropuerto de Tenerife Sur
- Adaptación SIEB de los aptos de la red de Aena a nuevas EDS estándar 3. Aptos de ALC, BCN, FUE, AGP y MAD Lotes 1 y 5. Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol.
- Adaptación SIEB de los aptos de la red de Aena a nuevas EDS estándar 3. Aptos de ALC, BCN, FUE, AGP y MAD. Lote 3. Aeropuerto de J. T. Barcelona-El Prat.
- Mejoras edificio terminal de acuerdo a diseño funcional y actuaciones para acondicionamiento central eléctrica. Aeropuerto de Sevilla.
- Nueva central eléctrica y planta solar fotovoltaica de 7,5 MW para autoconsumo. Aeropuerto de AS Madrid-Barajas.
- Adaptación SIEB de los aptos de la red de Aena a nuevas EDS estándar 3. Aptos de LCG, LEI, LPA, GRX, ZAZ, GRO, TFS. Lote 1 y ampliación accesos a cabeceras 03R y 03L. Aeropuerto de Gran Canaria.
- Adaptación SIEB de los aptos de la red de Aena a nuevas EDS estándar 3. Aptos de ALC, BCN, FUE, AGP y MAD. Lote 4. Aeropuerto de Alicante-Elche.
- Sanear calles de rodaje TA, A2, A3, A4 y A5. Aeropuerto de Zaragoza.

### 1.5.2. Tráficos

En el año 2019 se ha producido un aumento del tráfico aéreo, pasando de 263,36 a 274,95 millones de pasajeros comerciales, lo que supone un incremento del 4,4% respecto al año anterior. Tanto el tráfico doméstico como el internacional han crecido en un 6,4% y un 3,5%, respectivamente. La tabla 1.5.4 recoge la distribución de los diferentes tipos de tráfico entre 2015 y 2019.



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 16 aeropuertos, de un total de 51, soportan el 94,0% del tráfico de pasajeros, mientras que el resto de aeropuertos suponen el 6,0% de dicho tráfico.

El gráfico 1.5.1 representa un mapa de España con la situación de los aeropuertos españoles y su distribución de tráfico doméstico e internacional. El gráfico 1.5.2 resume la variación interanual de los diferentes indicadores de actividad en el conjunto de la red de aeropuertos españoles. El gráfico 1.5.3 muestra la evolución histórica del tráfico aéreo total, doméstico e internacional, regular y no regular en España en el período 2000-2019, en donde se observa que en 2019 continúa la recuperación iniciada a partir de 2013, con un incremento interanual del 4,4% para el tráfico total.

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 Suárez Madrid-Barajas continúa manteniendo el mayor tráfico total, con 61,73 millones de pasajeros al año, con una subida del 6,6% con relación al año anterior, seguido de Barcelona-El Prat con 52,69 millones y Palma de Mallorca con 29,72 millones de pasajeros.

Desde 1985, el tráfico de pasajeros internacionales supera a los domésticos; esta tendencia se mantiene a lo largo del 2019, con una proporción del 68,8% de tráfico internacional sobre el tráfico total que alcanza los 275,36 millones de pasajeros. Paralelamente, en torno al 94,2% de estos movimientos internacionales se realizan en vuelos regulares. En el caso de tráfico doméstico de viajeros se observa igualmente un predominio casi total de los desplazamientos en vuelos regulares que alcanzan el 99,4% 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 2019, la participación del sector aéreo en el transporte doméstico de mercancías ronda en torno al 0,02%. Tal y como se observa en la tabla 1.5.7, en 2019 el tráfico doméstico ha bajado respecto a 2018 en un 3,1%; en el mismo período el tráfico internacional ha subido en un 7,0%, con todo esto y debido al mayor volumen del tráfico internacional hace que los tráficos totales de mercancías hayan experimentado un incremento del 5,7%.

El tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles, ha subido un 2,8% en 2019, con un total de 2,37 millones de operaciones. Este aumento se debe al tráfico internacional con una subida del 1,0% y al tráfico doméstico

que subió un 4,8%. Estos datos se recogen en la tabla 1.5.8 y en el gráfico 1.5.4, donde se observa que a partir de 2014 se recupera la senda alcista que registra un aumento en todos los tráficos, con especial relevancia en el tráfico doméstico en 2015.

El gráfico 1.5.5 muestra la evolución del tráfico doméstico e internacional de mercancías en el periodo 2000-2019, donde también se observa una mejora a partir de 2014, en especial en el tráfico internacional.

Los indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles durante el año 2019 registran un aumento de los tráficos interiores en aviones y pasajeros, donde se han producido incrementos del 4,8% y 6,4%, respectivamente, mientras que en carga disminuye un 3,1%. En los tráficos internacionales se registran subidas en los tres sectores (1,0%, 3,5% y 7,0%, respectivamente). Estos indicadores se resumen en la tabla 1.5.9.

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

A lo largo del año 2019, la Dirección General de Aviación Civil, junto con Aena, ha seguido avanzando en la tramitación de las revisiones de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general de la red de Aena según 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, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre.

Los Planes Directores son una herramienta esencial de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto. El objeto de la revisión del Plan Director es planificar las actuaciones necesarias a medio-largo plazo en función de la demanda prevista, definiéndose y evaluándose técnicamente todas las alternativas en función de las necesidades futuras, y compatibilizar el desarrollo del aeropuerto con su entorno, garantizando la seguridad y regularidad de las operaciones en el aeropuerto a futuro.

Este proceso complejo y largo que incluye la participación de diversos agentes y Administraciones, se desarrolla a lo largo de varios años habiéndose iniciado el proceso global de actualización en el año 2016. En el año 2019 las propuestas presentadas por Aena ascendían a 28 aeropuertos, procediéndose en 2019 al trámite de información pública de 3 de ellos, estando en la fase final de la tramitación 6 aeropuertos.

Por otro lado, el artículo 9.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, establece en el caso de aeropuertos y aeródromos de competencia autonómica, que su construcción, modificación y apertura al tráfico sea informada conjuntamente por los Ministerios de Defensa y Fomento, actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, especificando en el caso de helipuertos que el certificado lo emite la Dirección General de Aviación Civil.

En 2019, en cuanto a aeródromos de competencia autonómica, todos ellos de tipo restringido, se han elevado 2 propuestas y 3 prórrogas de informes favorables; y en cuanto a los helipuertos de competencia autonómica, la mayoría de ellos para servicios de las administraciones públicas, se han elaborado 25 certificados de compatibilidad de espacio aéreo favorables y 4 prórrogas de certificados.

La evolución del sector aeronáutico está ligada a una serie de factores. Por un lado, se está enfrentando a nuevos retos que tiene que afrontar con decisión y soluciones creativas entre todos los agentes implicados:

- Nuevas tecnologías que permiten cada vez una mayor automatización de procesos del control de la navegación aérea, lo cual requiere una correcta integración de la tecnología para garantizar la seguridad operacional.
- El impacto medioambiental del sector aeronáutico es considerable y seguirá creciendo dado el previsible aumento de vuelos y pasajeros en el futuro, por lo que, dada la frágil situación medioambiental global, habrán de adoptarse proyectos encaminados a la consolidación de las zonas de control que hagan más eficientes los planes de vuelo y, en consecuencia, la reducción del consumo de combustible.
- La construcción y el pilotaje de aeronaves no tripuladas (UAVs-RPAs) o drones y las diferentes posibilidades que ofrecen, hace que el esfuerzo regulatorio para los próximos años sea alto.
- Cada vez resulta más necesaria la estrecha colaboración entre la aviación civil y la militar debido a la utilización de un mismo espacio aéreo y el enfrentarse a retos tecnológicos parecidos.
- Se hace cada vez más necesaria una mayor armonización de la regulación aeronáutica a nivel mundial, más allá del impulso de OACI.
- La utilización del terrorismo como arma global tiene un impacto directo sobre la seguridad de los pasajeros.

Por otro lado, se aprecian importantes efectos dinamizadores, como son:

- El incremento de una clase media con un mayor poder adquisitivo fruto del cambio de modelo político-económico de grandes potencias como China, Rusia e India, entre otras.
- El efecto de la globalización y cómo las personas tienen una mayor tendencia a visitar otros países por razones empresariales o de ocio, donde el avión sigue siendo el medio de transporte más comúnmente utilizado.
- La tendencia demográfica creciente augura un crecimiento sostenido del número de pasajeros para los próximos años.
- El crecimiento de las compañías low-cost, que ha permitido el acceso al transporte aéreo a un mayor número de pasajeros.

Con todo lo anterior y aunque el transporte aéreo se ve negativamente afectado por el entorno de inestabilidad política, parece que la demanda de pasajeros internacionales muestra su resistencia al impacto negativo de estos factores, habiendo aumentado el tráfico mundial de pasajeros aéreos un 6,1% interanual, según el informe preliminar de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En el ámbito nacional, tras varios años de retroceso debido a la crisis económica, durante 2019 el incremento de pasajeros no ha cesado, habiendo registrado la red de Aena más de 275 millones de pasajeros, lo que supone un crecimiento del 4,4% con respecto al 2018. El volumen de operaciones de aeronaves se aproximó a 2,4 millones, un 2,8% más que en 2018, y el tráfico de mercancías superó el millón de toneladas, un 5,7% más que en el año precedente.

Los objetivos para 2019 del sector aéreo se focalizan en mejorar el servicio público y se enmarcan dentro de los objetivos estratégicos que plantea el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024). Estos objetivos dentro del Plan de Acción de 2019 se han diseñados para un periodo de tres años (2019-2021), han sido sintetizados en cuatro:

- Supervisar y mejorar la seguridad de los servicios de aviación civil para todos los usuarios, de acuerdo con las mejores prácticas.
- Mejorar la calidad de los servicios de transporte aéreo y la protección de los derechos de los pasajeros.
- Facilitar y potenciar la competitividad y sostenibilidad del sector aéreo español.
- Desarrollar la excelencia en la gestión y mejorar la eficiencia económica y organizativa.



El Plan para 2020 sigue las mismas líneas de actuación y objetivos habiéndose actualizado únicamente alguna de las acciones encaminadas a la consecución de los objetivos, pero debido a que en marzo de 2020 a causa del estado de alarma declarado por la COVID-19, la actividad aeronáutica disminuyó drásticamente con el cierre de fronteras y del espacio aéreo, afectando esta situación directamente a la actividad de AESA como Autoridad de supervisión y por ende a sus acciones planificadas, por lo que dichas acciones han de ser revisadas para adaptarlas a la nueva situación.

La flota correspondiente a Iberia se recoge en la tabla 1.5.10. Al finalizar el ejercicio 2019, la flota operativa de Iberia se componía de 114 aviones, 27 más que el año anterior, esta variación corresponde a la reducción de dos unidades en las aeronaves A-319, compensada por incrementos en los A-320, A-321, A-330-200 y A-350-900 de diecinueve, cuatro, dos y cuatro unidades nuevas, respectivamente.

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 91 aviones, siete aeronaves más que el año anterior, debido al incremento de Air Europa de dos aeronaves y de Air Nostrum que aumentó en cinco el número de aeronaves de su flota.

La tabla 1.5.12 que recoge los datos relativos a la oferta-demanda de Iberia durante los años 2015 a 2019, muestra que, en general, el tráfico aéreo ha aumentado, así el transporte de pasajero aumenta un 7,0% respecto a 2018, alcanzando los 16,31 millones de pasajeros transportados, lo que consolida el cambio de tendencia iniciado en 2105, asimismo el transporte de carga se incrementa un 4,4% respecto al año anterior hasta alcanzar las 205.253 toneladas.

Así pues, en el conjunto de la red, el volumen de oferta, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO'S), aumentó un 9,6% respecto al año anterior, subiendo el volumen de tráfico, que medido en pasajeros-kilómetro (PKT'S), subió un 11,2%, si bien, el mayor volumen de ambas subidas se debe al tráfico internacional.

Si se considera el agregado de los vuelos internacionales, la compañía aumentó su capacidad (asientos-kilómetro) un 9,6% en el ejercicio, subiendo el tráfico (pasajeros-kilómetro) un 11,2% respecto al año anterior, mientras que el sector doméstico registra una subida similar del 9,8% en asientos-km y del 13,1% en pasajeros-km. En cuanto al número de pasajeros transportados ha

repuntado en total un 7,0%, observándose que en el mercado doméstico la subida ha sido de un 6,0% mientras que el mercado internacional ha aumentado un 7,3%.

Con respecto a la carga, se observan subidas más moderadas respecto al ejercicio anterior, registrando un ligero avance del 0,2% en el mercado doméstico y del 5,0% en el internacional. La carga efectuada en cargueros y bodegas, medida en toneladas-kilómetro, presenta un descenso del 4,6% respecto a 2018.

Por último, hay que destacar que el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 86,8% frente al 85,5% alcanzado en 2018. En el sector doméstico el coeficiente en 2019 fue 84,9% frente al 82,4% del año anterior y en el internacional del 86,2% frente 85,6% de 2018.

El gráfico 1.5.6 muestra la evolución del tráfico de pasajeros de Iberia, correspondiente al período 2000-2019, donde se aprecia tras los descensos desde 2007, un ligero repunte en 2014, que se consolida con las subidas de los años siguientes, registrando un incremento del 7,0% en 2019 hasta alcanzar los 16,31 millones de pasajeros transportados.

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 un 6,4% hasta los 48,52 millones y el porcentaje español en la oferta mundial de asientos ha subido algo más de un punto porcentual, situándose en el 23,60%, frente 22,56% alcanzado en 2018. Ha subido la participación en los mercados de UE, África, Atlántico Medio y Sur, y Asia y Pacífico, mientras que ha bajado en el resto: Europa, Oriente Medio 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 (por temporadas) se observa en general un aumento de la misma en los países europeos en la temporada invierno 18/19, así como en la temporada de verano 2019, con aumento significativo en Italia, Irlanda y Austria, 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 alcanzado los 3.583,62 millones de euros lo que supone un 6,6% más respecto al año anterior. Los ingresos de pasaje subieron un 7,0% con relación a 2018 hasta alcanzado los 3.353,42 millones de euros y el ingreso medio por PKT (yield), bajó un 8,4%, debido a la caída de los ingresos medios en todos los tráficos. Los ingresos por transporte por mercancías y correo subieron un 1,0% respecto a 2018 situándose en 230,20 millones de euros,

y el ingreso medio o por PKT (yield) se situó en 19,17 céntimos de euro en 2019, un 3,5% 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 67,2%, los de carga el 4,9% y el resto de las actividades el 27,9%. Por líneas de producto se observa que las rutas domésticas constituyen el 7,1% de los ingresos, las europeas el 21,1% y las intercontinentales el 71,8%, en línea con la distribución del año anterior.

La tabla 1.5.16.A resume los indicadores de actividad de la compañía Iberia. En la misma se observa como en el conjunto del año 2019 Iberia ha aumentado su actividad en transporte de pasajeros mientras que en el transporte de carga el crecimiento ha sido más moderado. Así, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) subió un 9,6% respecto al año anterior situándose en los 69.352 millones. El tráfico en términos de PKT aumentó un 11,2%, de modo que el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 86,8%, 1,3 puntos superior al alcanzado en 2018. La compañía Iberia transportó 16,31 millones de pasajeros en el año 2019 un 7,0% más que el año anterior.

La tabla 1.5.16.B resume los indicadores de actividad de diversas compañías de transporte aéreo. Air Europa en 2019 ha aumentado tanto la oferta como la demanda con relación al año anterior, así pues, los viajeros transportados han subido un 10,9% hasta alcanzar los 13,13 millones, los asientos-km ofertados han aumentado un 8,6% y los pasajeros-km producidos han crecido un 9,0%, si bien ha subido un 25,4% en el tramo nacional. Por su parte, Air Nostrum en 2019 aumentó el total de viajeros transportados un 9,7% hasta alcanzar los 5,18 millones, los asientos-km ofertados han subido en un 10,0%, y los pasajeros-km producidos aumentaron un 17,2%, si bien ha bajado un 3,5% en el tramo nacional, todo ello respecto al año anterior.

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 5.119,00 millones de euros en el ejercicio 2019, lo que supone un incremento del 12,9% respecto al año anterior. Esto se debió al aumento en un 23,4% en los costes de consumo, de un 12,6% en amortizaciones, de un 9,0% de otros gastos de explotación, 7,0% de gastos de personal y 62,2% en tributos, que no se han visto suficientemente compensados por la bajada en las demás partidas, provisiones y gastos financieros.

Los gastos en consumos de Iberia, que representan el 33,6% del total de los gastos de explotación, se situaron en 1.719,65 millones de euros con un incremento del 23,4%, respecto al año anterior.

El importe de las dotaciones a la amortización subió un 12,6% respecto al año anterior, situándose en 211,22 millones de euros. De esa cifra, la mayor parte corresponde a la amortización de elementos de flota.

Los denominados otros gastos de explotación, representa el 41,2% del total de los gastos de explotación, se incrementaron un 9,0% con relación al año anterior hasta alcanzar los 2.109,17 millones de euros. 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 2019 el resultado de explotación total registró unas ganancias de 425,00 millones de euros frente a los 333,00 millones de euros obtenidos en 2018, esto es debido, al aumento de los gastos operativos de explotación más los resultados operacionales inferior al incremento de los ingresos de explotación. Con estas cifras, el resultado después de impuestos mejoró un 24,7%, registrando un beneficio neto de 348,00 millones de euros frente a los 279,00 millones del año anterior.

#### 1.5.4. Tarifas

El procedimiento para el establecimiento de una política común de tarifas por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea, también conocidas como tasas de ruta, se rige por el Acuerdo Multilateral relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea, hecho en Bruselas el 12 de febrero de 1981 y ratificado por España mediante Instrumento de 14 de abril de 1987, y por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 391/2013, de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea.

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 tarifaria. En este marco, los descuentos a aplicar, sobre la tarifa de referencia, oscilaban entre el 10% y 35% en la franja de tarifas reducidas y entre el 35% y 55% en la franja de tarifas muy reducidas. Para aplicar estos descuentos era necesario cumplir una serie de condiciones mínimas, relativas a estancia mínima de la noche del sábado, billetes de ida y vuelta, antelación en la compra de



los billetes, grupos y otras. Se imponían además limitaciones a los porcentajes de participación de la oferta de plazas. La entrada del Segundo Paquete Aéreo en 1990, introdujo el sistema de doble 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 hacer un estudio de las tarifas.

Otro elemento a considerar en la elección del tipo de servicio es, sin lugar a dudas, las tarjetas de viajeros frecuentes ofrecidas por los grandes operadores. En el caso de Iberia, la tarjeta de fidelización del programa Iberia Plus<sup>1</sup> (One World on line). La pertenencia de Iberia a One world refuerza los beneficios de los poseedores de la tarjeta Iberia Plus (salas de descanso en otros aeropuertos, más oportunidades de obtener puntos, etc.).

Actualmente Iberia diferencia tres tipos de tarifas: Tarifa Básica, si viajas solamente con equipaje de mano; Tarifa Clásica, si viajas con maleta y quieres elegir asiento; y Tarifa Flexible, si necesitas flexibilidad para realizar cambios en tu reserva.

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.

El Real Decreto 162/2019, de 22 de marzo, desarrolla el índice de actualización de las tarifas aeroportuarias de AENA S.M.E., S.A. (Índice P).

La tabla 1.5.19 muestra la evolución de algunas tarifas aéreas regulares (tarifa flexible, sólo ida de IBERIA)

durante el año 2019. Se observa estabilidad en las mismas, salvo una subida en las tarifas domésticas en la ruta Madrid-Barcelona y en las internacionales para el trayecto Madrid-Lisboa con relación al año anterior.

Algunas de las principales compañías europeas de bajo coste son Ryanair, Air Europa, Norwegian, Germanwings, SkyEurope, Easyjet, Vueling, Air Berlín, Transavia, Flybe, Blu-express o Wind Jet.

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 hasta 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.

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). Tras la OPA presentada en julio de 2013 por IAG, Vueling quedó en manos del holding controlado por la fusión de Iberia y British Airways.

Actualmente Vueling cubre destinos de las principales ciudades de España, Europa, Norte de África y Oriente Próximo.

Como se observa en la tabla 1.5.20, Vueling ha transportado 34,57 millones de pasajeros en 2019, lo que supone un incremento del 5,6% respecto al año anterior, con una oferta de 38.432 millones de AKO (2,7% de incremento respecto a 2018), alcanzando un coeficiente de ocupación del 85,7%, lo que supone 0,3 puntos porcentuales más que el año anterior. En cuanto a la flota, el número medio de aeronaves en 2018 fue de 122, nueve 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 5,1% en 2019 respecto al año anterior hasta alcanzar la cifra de 2.484,6 millones de euros, mientras que los gastos crecieron en un 9,2% hasta los 2.372,9 millones de euros, con lo que el resultado antes de impuestos fue de 111,7 millones de euros, que supone un 41,6% menos que año anterior y de 132,2 millones de euros de resultado neto, un 11,7% inferior al año anterior.

Iberia Express inició sus operaciones en marzo de 2012, superando los 2 millones de pasajeros en su primer año de actividad. Como se puede observar en la tabla 1.5.22, en el año 2019 Iberia Express transportó 6,20 millones de pasajeros, que supone un 7,7% más que año

<sup>1</sup> 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

anterior, con una oferta de 8.980 millones de asientos-km (AKO), 5,9% superior a 2018 y 7.913 millones de pasajeros-km producidos (8,1% superior al año anterior), con lo que alcanzó un coeficiente de ocupación del 86,9%. La flota media en 2019 aumentó en una unidad hasta los 19 aviones Air Bus A-320.

En la tabla 1.5.23 se pueden observar los ingresos y gastos de Iberia Express habidos en el año 2019 que dieron lugar a un resultado antes de impuestos de 108,2 millones de euros, que supone un 66,7% más que el año anterior y un beneficio neto de 88,8 millones de euros, que mejora en un 108,5% los obtenidos un año antes.



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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019 (P)	19/18
Aeropuertos (2)	227,22	244,26	371,24	523,69	521,54	-0,4%
Navegación aérea (3)	59,68	65,88	71,56	87,44	101,71	16,3%
<b>Total</b>	<b>286,90</b>	<b>310,14</b>	<b>442,80</b>	<b>611,13</b>	<b>623,25</b>	<b>2,0%</b>

(P) Datos provisionales

(1) A partir de 2014 se produce la segregación organizativa de Aena, S.A. y Enaire. (RDL 8/2014, de 4 de julio). No se incluyen inversiones financieras.

(2) Desde 2014 Aena, S.M.E, S.A.

(3) Desde 2014 ENAIRE.

Fuente: Aena S.M.E., S.A. y ENAIRE. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

TABLA 1.5.2A. Aena, S.A. Resumen de resultados (millones de euros) (1)

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>Ingresos</b>						
<b>Cifra de Negocio</b>	<b>3.450,7</b>	<b>3.709,6</b>	<b>3.960,6</b>	<b>4.201,4</b>	<b>4.443,6</b>	5,8%
Servicios Aeroportuarios (2)	2.333,0	2.498,0	2.638,5	2.754,2	2.851,8	3,5%
Ingresos Comerciales (3)	907,9	1.006,0	1.108,9	1.211,4	1.322,9	9,2%
Negocio Internacional	209,9	205,5	213,1	235,8	268,8	14,0%
Otros Ingresos de explotación	67,1	62,9	67,0	118,8	59,7	-49,7%
<b>INGRESOS DE EXPLOTACION</b>	<b>3.517,8</b>	<b>3.772,5</b>	<b>4.027,6</b>	<b>4.320,2</b>	<b>4.503,3</b>	4,2%
<b>Gastos</b>						
Personal (4)	388,1	390,7	417,2	423,8	456,2	7,6%
Funcionamiento	1.053,2	1.082,1	1.085,1	1.179,4	1.259,6	6,8%
Amortización de Inmovilizado	846,2	825,8	800,0	806,4	789,0	-2,2%
Deterioros y bajas inmovilizado y otros resultados	2,3	6,0	7,9	60,6	21,2	-65,0%
<b>GASTOS DE EXPLOTACION</b>	<b>2.289,8</b>	<b>2.304,7</b>	<b>2.310,2</b>	<b>2.470,1</b>	<b>2.526,0</b>	2,3%
<b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>	<b>1.228,0</b>	<b>1.467,8</b>	<b>1.717,4</b>	<b>1.850,2</b>	<b>1.977,3</b>	6,9%
RESULTADOS FINANCIEROS	-211,6	48,3	-120,7	-112,8	-116,9	3,6%
<b>BENEFICIO ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>1.016,4</b>	<b>1.516,1</b>	<b>1.596,7</b>	<b>1.737,4</b>	<b>1.882,9</b>	8,4%
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS						
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>1.016,4</b>	<b>1.516,1</b>	<b>1.596,7</b>	<b>1.737,4</b>	<b>1.882,9</b>	8,4%
IMPUESTO DE SOCIEDADES	-209,8	-351,7	-374,7	-409,6	-437,2	6,7%
<b>RESULTADO DESPUES IMPUESTOS</b>	<b>806,6</b>	<b>1.164,4</b>	<b>1.222,0</b>	<b>1.327,8</b>	<b>1.445,7</b>	8,9%
RESULTADO ATRIBUIBLE A INTERESES MINORITARIOS	-2,8	0,2	-10,0	-0,1	3,7	--
<b>RESULTADO ATRIBUIBLE A SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>809,3</b>	<b>1.164,1</b>	<b>1.232,0</b>	<b>1.327,9</b>	<b>1.442,0</b>	8,6%

(1) A partir de 2014 se produce la segregación organizativa de Aena, S.A. y Enaire. (RDL 8/2014, de 4 de julio).

(2) Ingresos aeroportuarios: incluye las prestaciones patrimoniales públicas (aterrizajes, control de tránsito, servicio meteorológico, estacionamiento, utilización de infraestructuras, pasarelas, tasa de seguridad, mercancías, carburantes, handling y catering) y otros servicios aeroportuarios (utilización de 400 Hz, mostradores y otros servicios no aeronáuticos).

(3) Ingresos comerciales: Incluye ingresos por la actividad comercial y por servicios inmobiliarios.

(4) No incluye el coste del Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias.

Fuente: Aena, S.M.E., S.A. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**TABLA 1.5.2B. ENAIRE. Resumen de resultados (millones de euros) (1)**

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>Ingresos</b>						
Servicios Aeroportuarios	0,9	1,0	1,2	1,2	0,3	-77,2%
Servicios Navegación Aérea	863,8	921,9	967,6	992,1	912,6	-8,0%
Otros ingresos de explotación	10,2	17,6	9,9	10,0	9,4	-5,9%
<b>INGRESOS DE EXPLOTACION</b>	<b>874,9</b>	<b>940,5</b>	<b>978,7</b>	<b>1.003,3</b>	<b>922,3</b>	<b>-8,1%</b>
<b>Gastos</b>						
Personal	472,9	533,9	433,2	533,2	571,3	7,1%
Funcionamiento	128,8	132,8	136,6	136,4	142,5	4,4%
Amortización de inmovilizado	116,2	100,3	97,0	88,5	93,3	5,5%
Bajas y deterioros y gastos resultados	-0,5	-3,3	0,6	-0,3	-0,5	59,4%
<b>GASTOS DE EXPLOTACION</b>	<b>717,3</b>	<b>763,7</b>	<b>667,3</b>	<b>757,7</b>	<b>806,6</b>	<b>6,4%</b>
<b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>	<b>157,5</b>	<b>176,7</b>	<b>311,3</b>	<b>245,6</b>	<b>115,7</b>	<b>-52,9%</b>
RESULTADOS FINANCIEROS	-3,5	206,0	294,1	494,4	531,6	7,5%
<b>BENEFICIO ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>154,0</b>	<b>382,7</b>	<b>605,4</b>	<b>740,0</b>	<b>647,3</b>	<b>-12,5%</b>
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS (2)	2.972,6	--	--	--	--	--
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>3.126,6</b>	<b>382,7</b>	<b>605,4</b>	<b>740,0</b>	<b>647,3</b>	<b>-12,5%</b>
IMPUESTO DE SOCIEDADES	-542,4	-41,5	-159,3	-58,2	-23,3	-60,0%
<b>RESULTADO DESPUES IMPUESTOS</b>	<b>2.584,3</b>	<b>341,3</b>	<b>446,1</b>	<b>681,8</b>	<b>624,0</b>	<b>-8,5%</b>

(1) A partir de 2014 se produce la segregación organizativa de Aena, S.A. y Enaire. (RDL 8/2014, de 4 de julio).

(2) Corresponden a la venta en 2015 del 49% de Aena, S.A.

Fuente: Enaire. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**TABLA 1.5.3. Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles. Año 2019 (1)**

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 (2)	16	10	1	8	18	53
Dotados para más de una pista de vuelo	6	0	0	2	5	13
Pistas de más de 3.000 m (3)	11	0	1	3	1	16
Pistas entre 2.000 y 3.000 m (3)	5	10	0	2	11	28
Pistas entre 1.000 y 2.000 m (3)	0	0	0	3	4	7
Pistas hasta 1.000 m (3)	0	0	0	0	2	2
Clasificados en categoría instrumental III (4)	4	3	0	2	0	9
Clasificados en categoría instrumental II (4)	0	1	0	1	0	2
Clasificados en categoría instrumental I (4)	12	5	1	2	8	28
Dotados de Balizamiento general	16	10	1	8	18	53
Dotados de Balizamiento de eje de pista de vuelo	16	9	1	6	4	36
Dotados de Balizamiento de eje de pista de rodadura	16	7	0	4	4	31
Dotados de radar de aproximación	15	7	1	4	2	29

(1) Se incluyen las terminales civiles de las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil (Orden de 15 de febrero de 2001 que modifica al Real Decreto 1167/1995).

Se tienen en cuenta las segundas pistas de Valladolid, León, Salamanca y Cuatro Vientos aunque son pistas sin asfaltar y no parece que se usen (son de uso exclusivo militar o están cerradas al tráfico civil) y la de Murcia-San Javier (es de uso exclusivo militar).

No se tiene en cuenta la segunda pista de Logroño ya que en el AIP ya no aparece (pertenece al helipuerto militar de Logroño-Agoncillo según el AIP).

Se tiene en cuenta la segunda pista de Huesca-Pirineos (pista de 615 m asfaltada) aunque parece que solamente se usa para vuelo a vela.

A diferencia de años anteriores, no se tiene en cuenta Torrejón de Ardoz. Se añaden los aeropuertos de Castellón, Teruel y Lleida-Alguaire.

Durante el año 2019 se abrieron al tráfico civil el Aeropuerto de la Región de Murcia (por lo que Murcia-San Javier cerró al tráfico civil) y el Aeropuerto de Ciudad Real.

(2) Se tienen en cuenta los helipuertos de Ceuta y de Algeciras.

(3) Se ha categorizado cada aeropuerto en función de su pista más larga.

(4) 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



**TABLA 1.5.4. Tráfico aéreo de pasajeros comerciales en los principales aeropuertos españoles.  
(Entradas más salidas) (miles de pasajeros) (1)**

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019 (2)	19/18
<b>Tráfico doméstico</b>						
Regular	61.720	67.262	72.792	80.178	85.386	6,5%
No regular	572	494	447	371	327	-11,9%
<b>Total Tráfico doméstico</b>	<b>62.292</b>	<b>67.756</b>	<b>73.239</b>	<b>80.549</b>	<b>85.713</b>	<b>6,4%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>6,4%</b>	<b>8,8%</b>	<b>8,1%</b>	<b>10,0%</b>	<b>6,4%</b>	<b>--</b>
<b>Tráfico internacional</b>						
Regular	131.276	148.418	162.497	170.922	178.497	4,4%
No regular	13.445	13.699	13.164	11.892	10.735	-9,7%
<b>Total Tráfico internacional</b>	<b>144.721</b>	<b>162.117</b>	<b>175.661</b>	<b>182.814</b>	<b>189.232</b>	<b>3,5%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>6,1%</b>	<b>12,0%</b>	<b>8,4%</b>	<b>4,1%</b>	<b>3,5%</b>	<b>--</b>
<b>Total</b>						
<b>Regular</b>	<b>192.996</b>	<b>215.680</b>	<b>235.289</b>	<b>251.100</b>	<b>263.883</b>	<b>5,1%</b>
<b>No regular</b>	<b>14.017</b>	<b>14.193</b>	<b>13.611</b>	<b>12.263</b>	<b>11.062</b>	<b>-9,8%</b>
<b>Total tráfico aéreo</b>	<b>207.013</b>	<b>229.873</b>	<b>248.900</b>	<b>263.363</b>	<b>274.945</b>	<b>4,4%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>6,2%</b>	<b>11,0%</b>	<b>8,3%</b>	<b>5,8%</b>	<b>4,4%</b>	<b>--</b>

(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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**TABLA 1.5.5. Distribución del tráfico anual de pasajeros en los aeropuertos civiles.  
(Pasajeros entrados y salidos en aeropuertos españoles en 2019 (1))**

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	61.734.037					61.734.037
JT Barcelona-El Prat	52.686.314					52.686.314
Palma de Mallorca	29.721.123					29.721.123
Málaga-Costa del Sol	19.856.299					19.856.299
Alicante-Elche	15.047.840					15.047.840
Gran Canaria	13.261.405					13.261.405
Tenerife Sur	11.168.506					11.168.506
Valencia	8.539.403					8.539.403
Ibiza	8.155.635					8.155.635
Sevilla	7.544.473					7.544.473
CM Lanzarote	7.292.720					7.292.720
Bilbao	5.905.804					5.905.804
Tenerife Norte	5.840.483					5.840.483
Fuerteventura	5.635.330					5.635.330
Menorca	3.495.025					3.495.025
Santiago	2.903.427					2.903.427
Girona		1.932.255				1.932.255
La Palma		1.483.720				1.483.720
Asturias		1.417.433				1.417.433
A Coruña		1.352.583				1.352.583
FGL Granada-Jaén		1.251.926				1.251.926
SB Santander		1.174.896				1.174.896
Jerez de la Frontera		1.120.742				1.120.742
Al Región Murcia		1.090.954				1.090.954
Reus		1.046.062				1.046.062
Vigo		1.012.447				1.012.447
Almería			978.997			978.997
Zaragoza				467.774		467.774
Melilla				434.660		434.660
San Sebastián				320.440		320.440
El Hierro				268.900		268.900
Valladolid				249.216		249.216
Pamplona				242.520		242.520
Vitoria				174.022		174.022
Castellón				125.448		125.448
La Gomera					77.585	77.585
Badajoz					75.418	75.418
Ceuta					71.654	71.654
León					65.982	65.982
Algeciras					37.714	37.714
Murcia-San Javier					21.559	21.559
Logroño-Agoncillo					19.444	19.444
Salamanca					17.768	17.768
Burgos					17.688	17.688
Córdoba					10.642	10.642
Sabadell					5.067	5.067
Son Bonet					4.066	4.066
Madrid-Cuatro Vientos					3.597	3.597
Albacete					1.624	1.624
Huesca-Pirineos					622	622
Ciudad Real IA					95	95
<b>Total</b>	<b>258.787.824</b>	<b>12.883.018</b>	<b>978.997</b>	<b>2.282.980</b>	<b>430.525</b>	<b>275.363.344</b>

(1) Avance

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.


**TABLA 1.5.6. Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles de mayor tráfico. Año 2019.**  
 (Entradas más salidas) (miles de pasajeros) (1)

Aeropuertos	Doméstico				Internacional				Total				19/18
	Regular	No regular	OCT	Total	Regular	No regular	OCT	Total	Regular	No regular	OCT	Total	
AS Madrid-Barajas	16.683	34	19	16.735	44.632	355	12	44.999	61.315	389	31	61.734	6,6%
JT Barcelona-El Prat	13.983	24	10	14.017	512	17	17	38.669	14.495	41	27	52.686	5,0%
Palma de Mallorca	7.464	30	1	7.495	2.202	1	1	22.226	9.666	31	2	29.721	2,2%
Málaga-Costa del Sol	2.938	12	12	2.962	434	32	32	16.894	3.372	44	44	19.856	4,4%
Alicante-Elche	1.721	2	3	1.726	373	4	4	13.322	2.094	6	7	15.048	7,6%
Gran Canaria	5.976	7	4	5.986	1.937	30	30	7.275	7.913	37	34	13.261	-2,3%
Tenerife Sur	1.109	11	25	1.145	1.715	17	17	10.024	2.824	28	42	11.169	1,1%
Valencia	2.212	14	9	2.235	45	21	21	6.304	2.257	36	30	8.539	9,9%
Ibiza	3.324	5	3	3.331	493	9	9	4.825	3.816	13	11	8.156	0,6%
Sevilla	3.647	23	9	3.679	46	16	16	3.866	3.693	38	25	7.544	18,2%
CM Lanzarote	2.283	1	1	2.285	856	0	0	5.008	3.140	2	1	7.293	-0,5%
Bilbao	3.328	20	8	3.356	28	2	2	2.550	3.356	22	10	5.906	8,0%
Tenerife Norte	5.725	30	4	5.759	4	2	2	82	5.729	32	6	5.840	6,3%
Fuerteventura	1.700	6	1	1.707	639	4	4	3.928	2.339	11	5	5.635	-7,9%
Menorca	1.768	27	1	1.796	462	3	3	1.699	2.231	30	4	3.495	1,5%
<b>Total parcial</b>	<b>73.861</b>	<b>246</b>	<b>109</b>	<b>74.216</b>	<b>54.378</b>	<b>513</b>	<b>170</b>	<b>181.669</b>	<b>128.239</b>	<b>759</b>	<b>279</b>	<b>255.884</b>	<b>4,5%</b>
Resto aeropuertos	11.525	81	114	11.720	124.119	10.222	26	7.759	135.644	10.303	139	19.479	2,5%
<b>Total general</b>	<b>85.386</b>	<b>327</b>	<b>223</b>	<b>85.935</b>	<b>178.497</b>	<b>10.735</b>	<b>196</b>	<b>189.428</b>	<b>263.883</b>	<b>11.062</b>	<b>419</b>	<b>275.363</b>	<b>4,4%</b>

(1) Avance. No incluye tránsitos ni OCT (otras clases de tráfico que incluye vuelos de aviación general y trabajos aéreos).

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**TABLA 1.5.7. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles. (Entradas más salidas) (toneladas)**

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019 (1)	19/18
<i>Tráfico doméstico</i>						
Regular	68.328	57.840	54.084	55.960	85.021	51,9%
No regular	63.161	64.575	74.354	73.732	40.604	-44,9%
<b>Total Tráfico doméstico</b>	<b>131.489</b>	<b>122.415</b>	<b>128.438</b>	<b>129.692</b>	<b>125.625</b>	<b>-3,1%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>8,5%</b>	<b>-6,9%</b>	<b>4,9%</b>	<b>1,0%</b>	<b>-3,1%</b>	<b>--</b>
<i>Tráfico internacional</i>						
Regular	526.135	585.851	678.607	765.208	883.485	15,5%
No regular	90.007	87.309	111.261	115.973	59.284	-48,9%
<b>Total Tráfico internacional</b>	<b>616.142</b>	<b>673.160</b>	<b>789.868</b>	<b>881.181</b>	<b>942.769</b>	<b>7,0%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>9,3%</b>	<b>9,3%</b>	<b>17,3%</b>	<b>11,6%</b>	<b>7,0%</b>	<b>--</b>
<i>Tráfico total</i>						
Regular	594.463	643.691	732.691	821.168	968.506	17,9%
No regular	153.168	151.884	185.615	189.705	99.888	-47,3%
<b>Total tráfico aéreo</b>	<b>747.631</b>	<b>795.575</b>	<b>918.306</b>	<b>1.010.873</b>	<b>1.068.394</b>	<b>5,7%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>9,2%</b>	<b>6,4%</b>	<b>15,4%</b>	<b>10,1%</b>	<b>5,7%</b>	<b>--</b>

(1) Avance.

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019 (2)	19/18
Tráfico doméstico	879	921	976	1.057	1.108	4,8%
Variación anual (en %)	38,3%	4,8%	6,0%	8,3%	4,8%	--
Tráfico internacional	1.024	1.125	1.199	1.246	1.259	1,0%
Variación anual (en %)	4,4%	9,9%	6,6%	3,9%	1,0%	--
<b>Total tráfico</b>	<b>1.903</b>	<b>2.046</b>	<b>2.175</b>	<b>2.303</b>	<b>2.367</b>	<b>2,8%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>17,7%</b>	<b>7,5%</b>	<b>6,3%</b>	<b>5,9%</b>	<b>2,8%</b>	<b>--</b>

(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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**TABLA 1.5.9. Indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles. Año 2019 (1)**

Movimiento	Doméstico				Internacional			Total	
	Regular	No regular	OCT	Total	Regular	No regular	OCT		
Aviones (miles)	779	34	295	1.108	1.117	110	32	1.259	2.367
Variación 2019/18	4,6%	-10,5%	7,7%	4,8%	2,5%	-10,6%	-3,0%	1,0%	2,8%
Pasajeros (miles)	85.386	327	223	85.935	178.497	10.735	196	189.428	275.363
Variación 2019/18	6,5%	-11,9%	-1,8%	6,4%	4,4%	-9,7%	-30,5%	3,5%	4,4%
Carga (toneladas)	85.021	40.604		125.625	883.485	59.284		942.769	1.068.394
Variación 2019/18	51,9%	-44,9%		-3,1%	15,5%	-48,9%		7,0%	5,7%

(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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**TABLA 1.5.10. Evolución de la flota aérea regular del Grupo IBERIA (a 31-12-2019)**

Flota	2015	2016	2017	2018	2019
<b>IBERIA</b>					
A-319	17	16	15	14	12
A-320	18	16	16	20	39
A-321	17	12	12	11	15
A-340-300	7				
A-340-600	17	17	17	17	17
A-330-300	8	8	8	8	8
A-330-200		10	13	15	17
A-350-900				2	6
<b>Total</b>	<b>84</b>	<b>79</b>	<b>81</b>	<b>87</b>	<b>114</b>

Fuente: IBERIA.

**TABLA 1.5.11. Flota de diversas compañías aéreas (a 31-12-2019)**

Compañía	Tipo de avión	Número de aviones	Total
AIR EUROPA	Boeing 737-800	20	44
	Boeing 787-8	8	
	Airbus A330-200	10	
	Airbus A330-300	2	
	Boeing 787-9	4	
AIR NOSTRUM	ATR 72	8	47
	CRJ-200	8	
	CRJ-900	4	
	CRJ-1000	27	
<b>Total flotas</b>			<b>91</b>

Fuente: Las propias compañías.



TABLA 1.5.12. Datos de oferta y demanda de IBERIA

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>Pasajeros transportados (miles)</b>	<b>12.413</b>	<b>13.453</b>	<b>13.845</b>	<b>15.234</b>	<b>16.307</b>	<b>7,0%</b>
Doméstico	2.458	2.880	3.153	3.387	3.590	6,0%
Internacional	9.955	10.573	10.692	11.847	12.717	7,3%
<b>Asientos-km (AKO'S) (millones)</b>	<b>53.127</b>	<b>54.847</b>	<b>57.471</b>	<b>63.272</b>	<b>69.352</b>	<b>9,6%</b>
Doméstico	1.835	1.753	1.774	1.793	1.969	9,8%
Internacional	51.292	53.094	55.697	61.479	67.383	9,6%
<b>Pasajeros-km (PKT'S) (millones)</b>	<b>43.442</b>	<b>45.051</b>	<b>48.372</b>	<b>54.100</b>	<b>60.184</b>	<b>11,2%</b>
Doméstico	1.372	1.314	1.389	1.478	1.672	13,1%
Internacional	42.070	43.737	46.983	52.622	58.512	11,2%
<b>Carga (tm)</b>	<b>199.897</b>	<b>198.684</b>	<b>196.625</b>	<b>196.670</b>	<b>205.253</b>	<b>4,4%</b>
Doméstico	31.953	29.050	27.302	26.226	26.291	0,2%
Internacional	167.944	169.634	169.323	170.444	178.962	5,0%
<b>Carga tm-km (millones) (1)</b>	<b>1.057</b>	<b>1.094</b>	<b>1.106</b>	<b>1.146</b>	<b>1.093</b>	<b>-4,6%</b>
Coefficiente ocupación pasaje	81,7%	82,1%	84,2%	85,5%	86,8%	1,5%
Doméstico	74,7%	74,9%	78,3%	82,4%	84,9%	3,0%
Internacional	83,2%	82,4%	84,3%	85,6%	86,2%	0,7%
Europea	78,9%	82,4%	85,4%	85,7%	88,4%	3,2%
Norteamérica	81,9%	79,8%	81,3%	84,6%	85,2%	0,7%
Latinoamérica y Caribe	83,8%	83,8%	85,1%	85,6%	87,2%	1,9%
África y Oriente Medio	70,3%	75,3%	80,4%	85,8%	81,6%	-4,9%
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. Año 2019 (miles de asientos ofrecidos)

Mercados	Asientos ofrecidos por compañías españolas	Porcentaje español en la oferta del mercado en asientos
Europa (no incluye UE)	2.119	13,16%
UE	33.284	20,91%
África	2.136	39,20%
Oriente Medio	651	13,07%
Atlántico Norte	2.055	31,26%
Atlántico Medio y Sur	8.039	71,31%
Asia y Pacífico	234	13,15%
<b>Total</b>	<b>48.518</b>	<b>23,60%</b>

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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 17/18	Verano 2018	Invierno 18/19	Verano 2019	Invierno 17/18	Verano 2018	Invierno 18/19	Verano 2019
Reino Unido	6.738	120.478	7.897	59.427	0,5%	2,8%	0,7%	1,5%
Alemania	12.333	84.343	16.394	68.419	3,2%	13,1%	3,8%	12,6%
Escandinavia	9.661	150.060	8.376	146.058	0,7%	9,8%	0,7%	11,5%
Holanda	1.570	4.017	1.321	2.256	1,1%	1,3%	2,4%	1,2%
Bélgica	2.481	2.452	1.622	1.939	8,8%	7,3%	15,8%	11,6%
Italia	39.070	263.730	13.090	246.857	60,9%	62,5%	37,4%	71,3%
Suiza	1.565	6.358	2.753	7.298	9,3%	7,1%	15,8%	8,9%
Austria	1.302	1.651	1.393	13.862	14,2%	2,9%	17,4%	27,6%
Finlandia	4.254	13.447	7.068	5.330	1,6%	11,4%	3,3%	7,2%
Francia	6.965	30.965	7.295	30.671	6,0%	6,0%	8,0%	7,8%
Luxemburgo	42	84	546	0	1,6%	2,3%	29,4%	0,0%
Irlanda	98	67.666	76	49.021	0,5%	37,4%	0,4%	27,7%

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**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)		
	2018	2019	19/18	2018	2019	19/18	2018	2019	19/18
Doméstico	225,60	238,70	5,8%	1.478	1.672	13,1%	15,26	14,28	-6,4%
Corto y medio radio	689,50	707,20	2,6%	9.678	10.099	4,4%	7,12	7,00	-1,7%
Largo radio	2.217,80	2.407,52	8,6%	42.944	48.412	12,7%	5,16	4,97	-3,7%
<b>Total</b>	<b>3.132,90</b>	<b>3.353,42</b>	<b>7,0%</b>	<b>54.100</b>	<b>60.183</b>	<b>11,2%</b>	<b>6,08</b>	<b>5,57</b>	<b>-8,4%</b>
Carga	Ingresos (millones de euros) (1)			Toneladas-km (TKT) (millones)			Ingresos por TKT (cént. de euro)		
	2018	2019	19/18	2018	2019	19/18	2018	2019	19/18
Doméstico	21,30	20,90	-1,9%	25	26	-12,1%	84,27	79,26	-5,9%
Internacional	206,70	209,30	1,3%	1.119	1.175	5,0%	18,48	17,82	-3,6%
<b>Total</b>	<b>228,00</b>	<b>230,20</b>	<b>1,0%</b>	<b>1.144</b>	<b>1.201</b>	<b>5,0%</b>	<b>19,86</b>	<b>19,17</b>	<b>-3,5%</b>
<b>Total Carga+Pasaje (2)</b>	<b>3.360,90</b>	<b>3.583,62</b>	<b>6,6%</b>	<b>55.244</b>	<b>61.384</b>	<b>11,1%</b>	<b>NP</b>	<b>NP</b>	<b>NP</b>

(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	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Pasajeros transportados (miles)	12.413	13.453	13.845	15.234	16.307	7,0%
Asientos-km ofertados (millones)	53.127	54.847	57.471	63.272	69.352	9,6%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	43.442	45.051	48.372	54.100	60.184	11,2%
Carga (toneladas)	199.887	198.684	196.625	196.670	205.253	4,4%
Carga (miles t-km)	1.057	1.094	1.106	1.146	1.093	-4,6%
Personal fijo medio (1)	14.467	13.113	13.636	13.521	13.659	1,0%
Ventas totales/empleo total (miles euros/empleado)	265.653	263.057	263.057	300.497	307.080	2,2%
VAB/empleo total (miles euros/empleado) (2)	96	90	90	103	126	21,9%

(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**

Air Europa (1)	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Pasajeros transportados (miles)	10.231	10.679	10.597	11.839	13.131	10,9%
Asientos-km ofertados (millones)	27.640	29.181	31.492	33.840	36.763	8,6%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	23.249	24.501	25.962	28.147	30.691	9,0%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	4.671	4.412	3.961	3.401	4.264	25,4%
Carga (toneladas)	ND	ND	ND	ND	ND	-
Carga (miles t-km)	ND	ND	ND	ND	ND	-
Personal fijo medio	3.138	2.964	3.085	3.187	3.533	10,8%
Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado)	ND	ND	ND	ND	ND	-
Air Nostrum	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Pasajeros transportados (miles)	4.010	4.272	4.354	4.725	5.184	9,7%
Asientos-km ofertados (millones)	3.121	3.276	3.202	3.265	3.593	10,0%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	2.051	2.186	2.199	2.408	2.822	17,2%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	1.229	1.266	1.277	1.399	1.350	-3,5%
Carga (toneladas)	-	-	-	-	-	-
Carga (miles t-km)	-	-	-	-	-	-
Personal fijo medio (2)	1.392	1.387	1.393	1.431	1.455	1,7%
Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado)	ND	ND	ND	ND	ND	-

ND: Información no disponible.  
 (1) A partir de 2015 el ejercicio fiscal es del 1 de enero al 31 de diciembre. En ejercicios anteriores es de 1 de noviembre a 31 de octubre del año siguiente.  
 (2) Personal a fin de año.  
 Fuente: Air Europa, Air Nostrum.



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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Consumos	1.392,97	1.186,13	1.226,55	1.393,67	1.719,65	23,4%
Personal	911,64	913,47	1.118,84	981,51	1.050,52	7,0%
Amortizaciones	202,37	204,21	166,65	187,55	211,22	12,6%
Provisiones (1)	14,02	11,48	15,02	13,11	11,63	-11,3%
Otros gastos de explotación	1.655,75	1.712,02	1.851,50	1.934,87	2.109,17	9,0%
Tributos	6,98	8,07	9,93	9,70	15,73	62,2%
Financieros	60,64	42,30	29,93	13,11	1,08	-91,8%
<b>Total</b>	<b>4.244,37</b>	<b>4.077,67</b>	<b>4.418,41</b>	<b>4.533,52</b>	<b>5.119,00</b>	<b>12,9%</b>

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

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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<i>Ingresos pasaje</i>	3.139,07	2.947,66	3.152,00	3.365,00	3.601,00	7,0%
<i>Ingresos carga</i>	248,20	234,31	233,00	253,00	262,00	3,6%
Total ingresos tráfico	3.387,27	3.181,97	3.385,00	3.618,00	3.863,00	6,8%
Otros ingresos	1.013,00	1.101,39	1.190,00	1.275,00	1.498,00	17,5%
<b>Total ingresos de explotación</b>	<b>4.400,27</b>	<b>4.283,36</b>	<b>4.575,00</b>	<b>4.893,00</b>	<b>5.361,00</b>	<b>9,6%</b>
Gastos operativos de explotación	4.197,72	4.044,18	4.417,00	4.533,00	5.119,00	12,9%
<i>Resultados operacionales</i>	202,55	239,18	158,00	360,00	242,00	-32,8%
Resultados financieros	79,34	75,14	99,69	-27,00	183,00	-777,8%
<i>Resultados de explotación total</i>	281,89	314,32	257,69	333,00	425,00	27,6%
Resultados extraordinarios	329,00	-1,30	-25,60	-23,00	-7,00	69,6%
<i>Resultados netos</i>	610,89	313,02	232,09	310,00	418,00	34,8%
<b>Resultados netos después de impuestos</b>	<b>486,12</b>	<b>259,87</b>	<b>205,67</b>	<b>279,00</b>	<b>348,00</b>	<b>24,7%</b>

Fuente: IBERIA.

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

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Madrid-Londres (2)	987	987	987	987	987	0,0%
Madrid-Nueva York	1.859	1.894	1.908	1.908	1.908	0,0%
Madrid-Lisboa	487	487	463	442	453	2,5%
Madrid-Las Palmas	494	494	499	499	499	0,0%
Madrid-Barcelona	182	182	210	210	214	1,9%
Madrid-Palma de Mallorca	363	363	363	363	363	0,0%
Tenerife Norte-Las Palmas (3)	63	63	63	63	63	0,0%

(1) Dada la evolución de tarifas a lo largo del año, se especifican las correspondientes al inicio de la temporada de verano. Desde el año 2000 los niveles tarifarios corresponden a las flexibles 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 Business) de IBERIA.

(3) Tenerife Norte-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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**TABLA 1.5.20. Indicadores de actividad de VUELING**

Vueling	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Pasajeros transportados (miles)	24.798	27.792	29.565	32.727	34.569	5,6%
Asientos ofertados (miles)	30.888	33.733	35.329	38.808	40.360	4,0%
Asientos-km ofertados (millones)	30.475	33.883	34.374	37.432	38.432	2,7%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	24.774	28.049	29.123	31.972	33.410	4,5%
Flota (nº medio Aeronaves)	96	106	108	113	122	8,0%
Ocupación (%)	81,3	82,8	84,7	85,4	85,7	+0,3 p.p.

p.p.: Punto porcentual.

Fuente: Vueling Airlines, S.A.

**TABLA 1.5.21. Cuenta de resultados de Vueling (millones de euros)**

Vueling	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>Ingresos</b>	<b>1.946,0</b>	<b>2.046,1</b>	<b>2.109,9</b>	<b>2.363,6</b>	<b>2.484,6</b>	<b>5,1%</b>
<b>Gastos</b>	<b>1.807,8</b>	<b>1.997,7</b>	<b>1.928,8</b>	<b>2.172,4</b>	<b>2.372,9</b>	<b>9,2%</b>
Combustible	536,4	506,5	428,4	495,2	568,2	14,7%
Otros gastos	1.271,4	1.491,2	1.495,3	1.677,3	1.804,7	7,6%
Resultados antes de impuestos (EBIT)	138,2	48,4	181,1	191,2	111,7	-41,6%
Resultados netos	95,3	48,9	117,3	149,8	132,2	-11,7%

Fuente: Vueling Airlines, S.A.

**TABLA 1.5.22. Indicadores de actividad de Iberia Express**

Iberia Express	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Pasajeros transportados (miles)	4.109	4.582	5.145	5.760	6.201	7,7%
Asientos-km ofertados (millones)	6.765	7.486	7.944	8.483	8.980	5,9%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	5.209	6.081	6.665	7.317	7.913	8,1%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	2.814	3.659	4.032	4.454	4.783	7,4%
Flota (nº medio Airbus A-320)	20	19	18	18	19	5,6%
Ocupación (%)	77,0	80,0	83,0	85,2	86,9	2,2 p.p.

p p: Punto porcentual.

Fuente: IBERIA EXPRESS.

**TABLA 1.5.23. Cuenta de resultados de Iberia Express (millones de euros)**

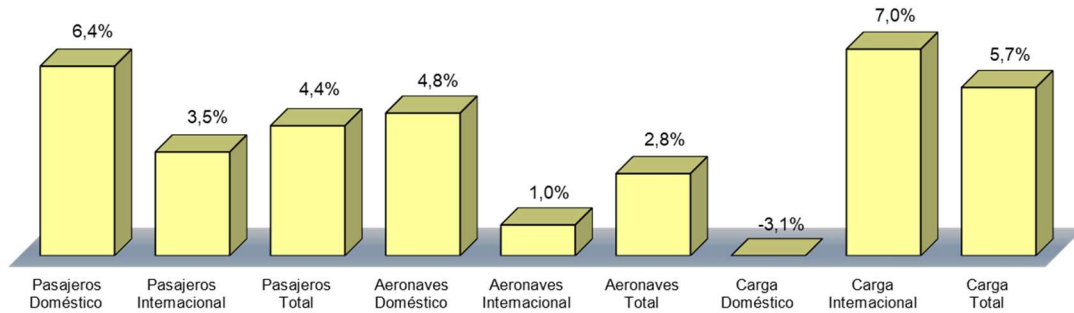
Iberia Express	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>Ingresos</b>	<b>391,7</b>	<b>412,2</b>	<b>445,5</b>	<b>504,1</b>	<b>583,4</b>	<b>15,7%</b>
<b>Gastos</b>	<b>376,2</b>	<b>383,4</b>	<b>399,3</b>	<b>439,0</b>	<b>475,2</b>	<b>8,2%</b>
Combustible	110,7	98,4	95,6	109,6	125,4	14,4%
Otros gastos	265,5	285,1	303,7	329,5	349,8	6,2%
Resultados antes de impuestos (EBIT)	15,5	28,7	46,2	64,9	108,2	66,7%
Resultados netos	10,5	22,5	31,2	42,6	88,8	108,5%

Fuente: IBERIA EXPRESS.



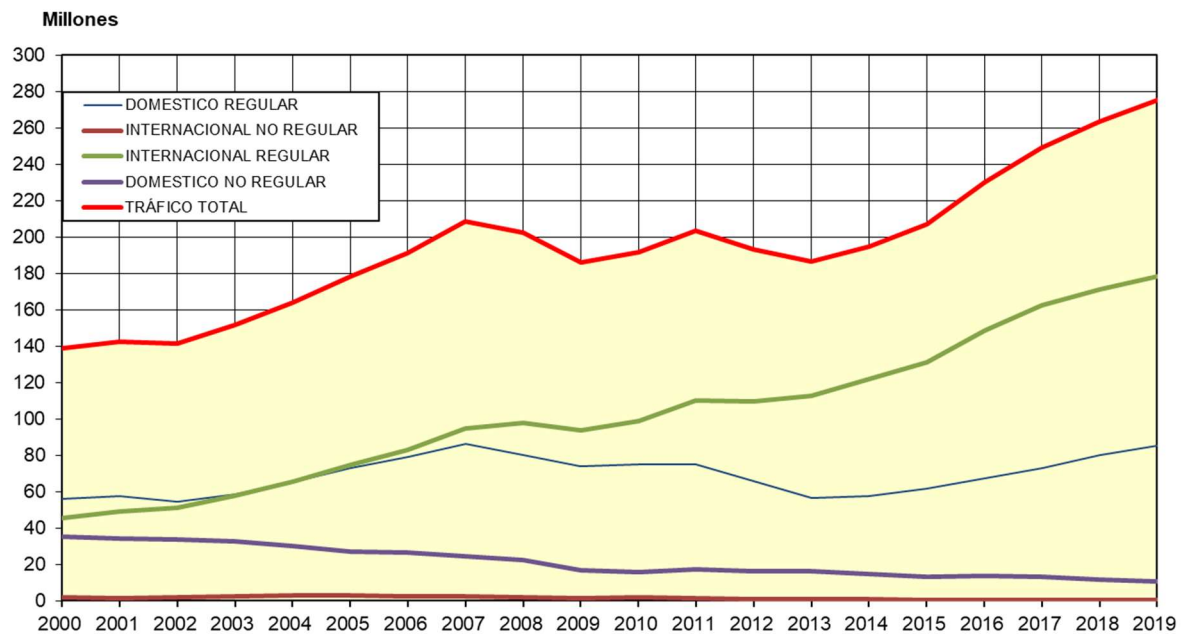
Gráfico 1.5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles (2019/2018)

Variación en porcentaje



Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

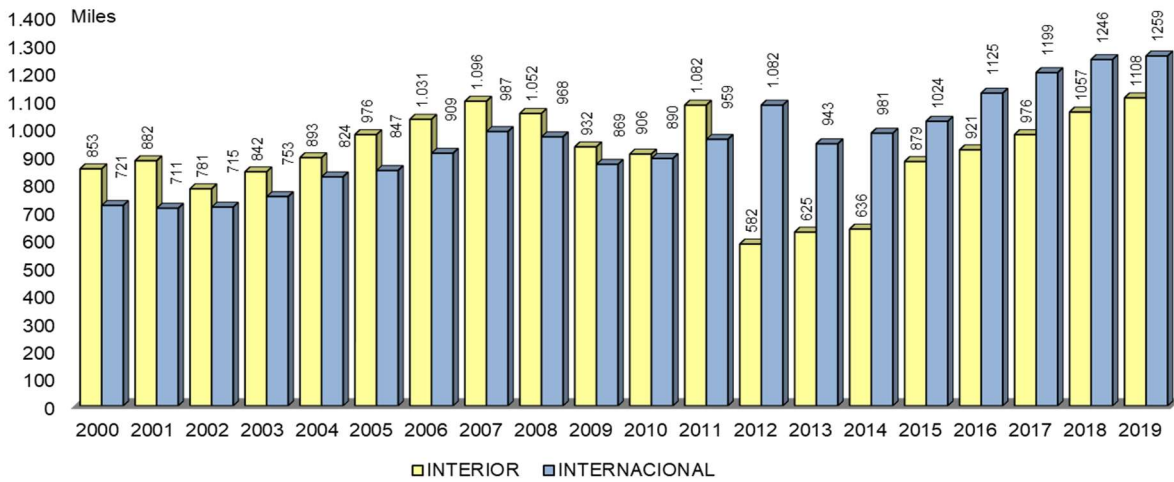
Gráfico 1.5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles



Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

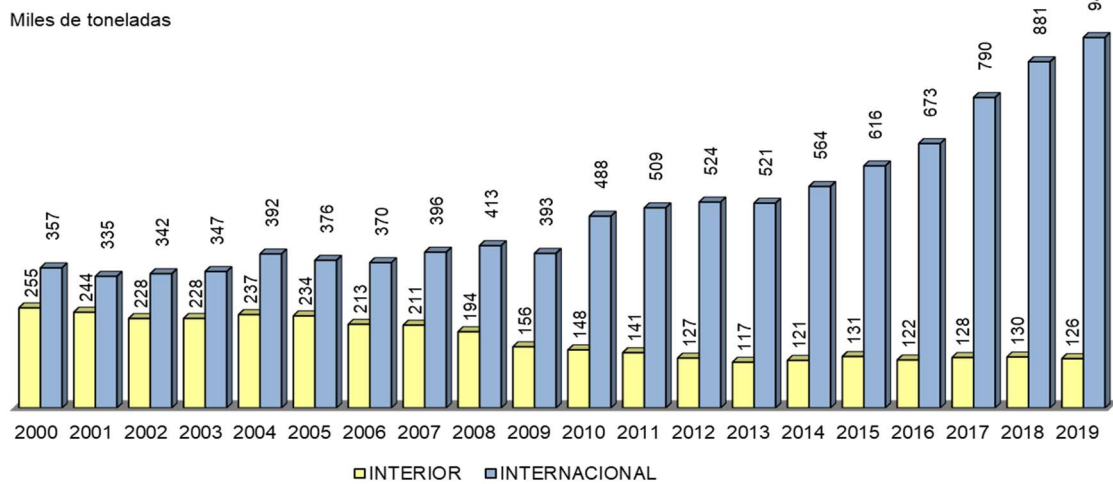


**Gráfico 1.5.4. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles (entradas más salidas)**



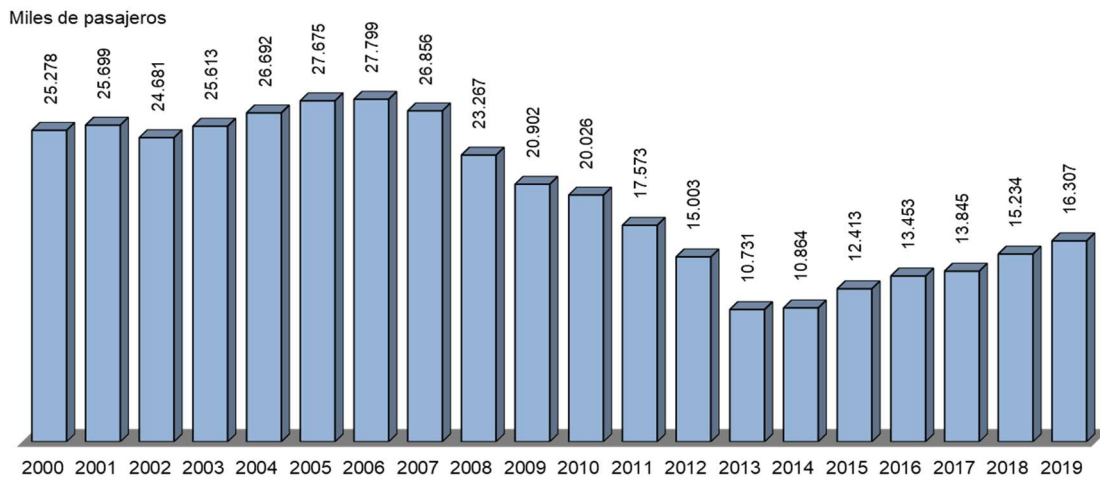
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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



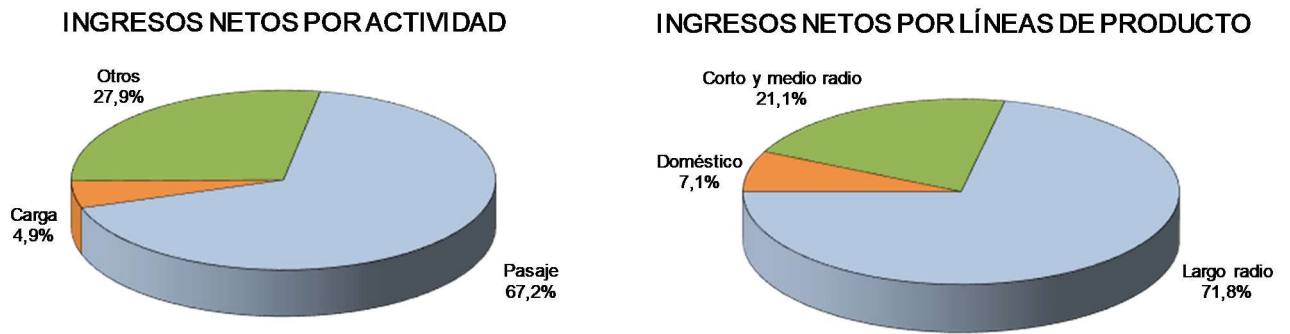
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Gráfico 1.5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros**



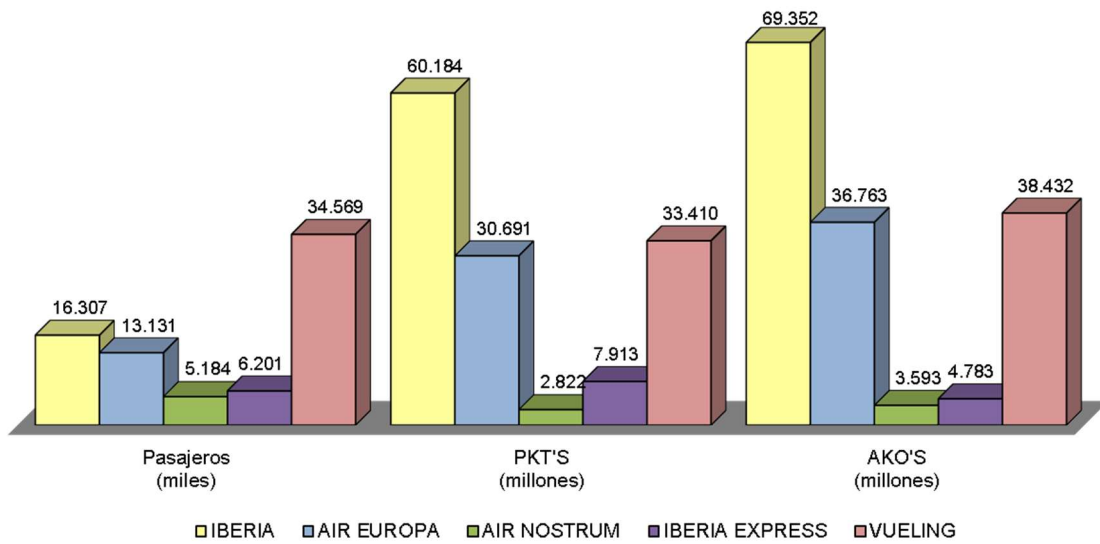
Fuente: Grupo IBERIA.

Gráfico 1.5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos. Año 2019



Fuente: Grupo IBERIA.

Gráfico 1.5.8. Parámetros de diversas compañías aéreas. Año 2019



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



## 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 85% de los viajeros-kilómetro y el 83% 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 2019 se registraron, en nuestro país, 104.080 accidentes de tráfico con víctimas, resultando un total de 141.113 víctimas, de las cuales 1.755 resultaron muertas, 51 menos que en 2018. 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 la 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 de 2003 a 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 posteriores revisiones de los objetivos y actualización de las medidas. 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, potenciando un comportamiento cívico, responsable y seguro de los mismos.
- Comunicación para formar una sociedad concienciada, informando e involucrando a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial.
- Norma y su cumplimiento, consolidando el cambio de comportamiento de los usuarios de las vías supervisando el cumplimiento de la norma.
- 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 y sistemas inteligentes de transporte (ITS) para disponer de carreteras bien diseñadas, conservadas y más seguras que ayuden al conductor.
- Zona urbana, para conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables.
- Empresa y transporte profesional, para reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo.
- 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, generando sinergias y consolidando un mecanismo de coordinación dinámico y eficaz basado en el compromiso de los agentes implicados que constituye un reto fundamental en esta nueva Estrategia.

El Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, aprueba el 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.

El Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado incorpora al ordenamiento jurídico lo dispuesto en la Directiva 2008/96/CE, regulando el establecimiento y la aplicación de los métodos de actuación en materia de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias contemplados en dicha Directiva en las vías integrantes de la Red Transeuropea de Carreteras que formen parte de la Red de Carreteras del Estado.

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".

En los próximos años, 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.

El 9 de mayo de 2014 entró en vigor la reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. El objetivo principal de dicha reforma es adaptar algunos de los contenidos de la norma a la realidad actual, aumentando la seguridad y protección de todos los usuarios de la vía, en especial de los más débiles y sancionando de forma más dura las conductas más peligrosas. Entre los preceptos más destacables están:

- Los menores de 16 años, conductores u ocupantes de bicicletas deben utilizar siempre el casco de protección.
- Se eleva a 1.000 euros la sanción por conducir con presencia de drogas en el organismo y de alcohol cuando se duplique la tasa permitida o en caso de reincidencia.
- Se puede inmovilizar un vehículo si no se dispone del dispositivo de retención infantil.
- Se prohíben los detectores de radar, no así los dispositivos que exclusivamente informan de la ubicación de los radares.
- Algunos de los preceptos que se recogen en la Ley necesitan de un posterior desarrollo normativo.

El Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, incorpora la transposición de la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y deroga el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de

Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, así como las leyes que lo han modificado.

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 Real Decreto 667/2015, de 17 de julio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva de ejecución 2014/37/UE de la Comisión, de 27 de febrero de 2014, en lo que se refiere a cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados.

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.

En 2019 se registraron alrededor de 22.800 víctimas mortales en accidentes de tráfico en los 27 Estados miembros de la Unión, es decir, prácticamente 7.000 menos que en 2010, lo que equivale a una disminución del 23%. Con respecto a 2018, el número de víctimas cayó un 2%. Si bien esta evolución es alentadora, ya que descienden por cuarto año consecutivo, la Comisión señala que "será muy difícil alcanzar el objetivo de la UE de reducir a la mitad las muertes en la carretera entre 2010 y 2020". Sobre la base de la Declaración Ministerial sobre Seguridad Vial a partir de marzo de 2017, la Comisión trabaja actualmente en un nuevo marco de seguridad vial para 2020-2030, junto con una serie de medidas concretas que contribuyan a la seguridad de nuestras carreteras, con ciclistas, peatones, motociclistas y ancianos como los más vulnerables y las nuevas tecnologías como gran herramienta para alcanzar el objetivo de cero muertes en 2050 en las vías de la UE.

La media de la Unión de 51 fallecidos en accidentes de tráfico por millón de habitantes oculta diferencias significativas entre los Estados miembros. Si bien desde el año 2000 las diferencias de resultados entre los Estados miembros se han reducido considerablemente, proporcionalmente sigue existiendo una diferencia de cuatro veces más fallecidos en accidentes de tráfico en el país con peores resultados que en el país con mejores resultados. Estas cifras agregadas de la Unión reflejan ahora la situación sin el Reino Unido. Si bien esto conduce inevitablemente a un número total de víctimas mortales más reducido en la Unión, la tasa por millón de habitantes se ha incrementado, ya que el Reino Unido tiene un historial comparativamente bueno en materia de seguridad vial.

Según las cifras provisionales de 2019, los países con mejores resultados fueron Suecia e Irlanda (22 y 29 fallecidos por millón, respectivamente), mientras que ese mismo año comunicaron las tasas de mortalidad más elevadas Rumanía, Bulgaria y Polonia (96, 89 y 77 fallecidos por millón, respectivamente).

España durante 2019 registró alrededor de 36 fallecidos en accidentes de tráfico por millón de habitantes, es decir, muy por debajo de la media de la Unión. Esto supone una caída del 6% en el número de víctimas mortales desde 2018. A lo largo de la última década se han logrado grandes avances, y el número de víctimas ha disminuido a un ritmo más rápido que la media de la Unión (31%).

Principales conclusiones de la Dirección General de Tráfico en el Balance de Seguridad Vial 2019:

- Durante el año 2019 se han producido en las vías interurbanas 1.007 accidentes mortales, en los que han fallecido 1.098 personas y otras 4.395 requirieron ingreso hospitalario, lo que supone un descenso de un 6,7% en el número de accidentes (-72); un -7,6% en el número de fallecidos (-90) y un descenso del 3,8 % en heridos graves (-174).
- Esta accidentalidad se ha producido en un contexto de crecimiento en lo que a movilidad se refiere, tanto por el número de desplazamientos de largo recorrido realizados como por el parque de vehículos y el censo de conductores.
- Los desplazamientos han aumentado un 2,5% (10,2 millones más), lo que supone que durante el pasado año se realizaron más de 427 millones de desplazamientos de largo recorrido; el parque de vehículos ha aumentado un 2,2%, situándonos en los 34,5 millones de vehículos, y el censo de conductores ha crecido un 1,3%, alcanzando 27,2 millones de conductores.

- Por tipo de vía: 800 personas fallecieron en accidentes de tráfico que tuvieron lugar en vías convencionales, 84 menos que en 2018, lo que supone un 9,5% menos. A pesar de descenso, este tipo de vía sigue siendo la más peligrosa y donde mayor número de víctimas mortales se registran (73% del total de los fallecidos).
- En las vías de alta capacidad los fallecidos también han disminuido respecto al año anterior, pero en menor porcentaje. Han fallecido 298 personas en autopistas o autovías, frente a los 304 de 2018. Los fallecidos en estas vías suponen el 27% del total de fallecidos.
- Por tipo de accidente: La salida de la vía sigue siendo el tipo de accidente más común, con el 39% de los fallecidos, seguido de las colisiones frontales 23%, la colisión fronto-lateral 12%, el atropello a peatón 11% y la colisión trasera 9%.
- Por edad: La franja de edad con más fallecidos es la de 45 a 54 años, con el 20% (221 fallecidos), seguida de la de mayores de 65 años con el 19% de los fallecidos (210).
- Por tipo de usuario, se va confirmando la tendencia de que en los últimos años está aumentando los usuarios vulnerables fallecidos y reduciéndose los fallecidos usuarios de vehículos de cuatro ruedas. En 2019, el 46% de los fallecidos viajaban en coche y ese porcentaje hace diez años era del 55%. En cambio, los vulnerables han supuesto el 40% de los fallecidos, mientras que en 2009 representaban el 30%.
- Uso de accesorios de seguridad: El 20% de los fallecidos en turismos y furgonetas en 2019 no llevaban puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente, es decir, 116 fallecidos. Hay que recordar que, si hubieran utilizado el cinturón de seguridad, el 50% de estos fallecidos podían haberse salvado.
- De los 264 fallecidos en motocicleta, 11 no llevaban el casco, ni 16 de los 40 ciclistas fallecidos.

El gráfico 1.6.1 recoge la evolución de estos datos en el periodo 2000-2019. En 2019 se produce un descenso del 1,5% en el número de accidentes y del 3,3% en el número de víctimas en carretera respecto del año anterior. En cuanto al número de accidentes en vía urbana, presenta un repunte del 3,6% en 2019, que termina con la tendencia decreciente de los dos años anteriores, alcanzando la cifra de 66.741 accidentes. Las víctimas en vía urbana también presentan la misma gráfica, creciente desde el año 2011 hasta el año 2016 y descensos en años



posteriores, con un repunte del 3,2% en 2019, año en el que se registran 84.167 víctimas.

La tabla 1.6.1 recoge los datos sobre la accidentalidad del transporte por carretera. La información se refiere únicamente a accidentes con víctimas, por lo que no se recogen aquellos accidentes en los que sólo se producen daños materiales. En 2019 aumenta ligeramente tanto el total de accidentes como el de víctimas. El número total de accidentes ha subido un 1,7%, alcanzando la cifra de 104.080 y el número total de víctimas lo hace en un 0,5%, registrando la cifra de 141.113 víctimas.

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, 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. Siguiendo este criterio, desde 2015 se entiende por accidente mortal aquel que ha causado algún fallecido durante los 30 días siguientes al accidente. Con anterioridad se consideraban las primeras 24 horas.

Los accidentes se clasifican según el tipo de vías en que ocurren: carreteras en zona urbana o carreteras interurbanas. En 2019 el análisis de los accidentes por tipo de vía refleja dos tendencias: la mayor accidentalidad de la zona urbana, en la que ocurren el 64,1% de los accidentes y el 59,6% de las víctimas, frente a la mayor gravedad de los accidentes en carreteras interurbanas, donde han tenido lugar el 70,4% de las víctimas mortales. Durante 2011 a 2016, tanto los accidentes como las víctimas mortales presentan una evolución creciente en las zonas urbanas, mientras que en los dos años siguientes se observa un cambio de tendencia, si bien los datos de 2019 vuelven a mostrar un nuevo repunte, al registrar un total de 66.741 accidentes, que representa un 3,6% más que en el año anterior, así como un incremento de un 3,2% en el número de víctimas y del 6,1% en el número de muertos respecto del año anterior, quedando la cifra de 519 fallecidos.

En lo que se refiere a las zonas interurbanas, los datos del año 2019 reflejan un descenso del 1,5% en el número de accidentes y del 3,3% en el número de víctimas. La gravedad de los accidentes en este tipo de vías ha experimentado resultados alentadores en el año 2019, de

tal forma que tanto el número de accidentes mortales como el de víctimas mortales cayeron un 15,5% y un 6,2%, respectivamente.

Desde el punto de vista temporal, conviene recordar los siguientes hechos, contrastados año tras año:

- El 45% de los muertos se originan durante la noche y el crepúsculo, aunque el número de accidentes en este periodo es sensiblemente inferior.
- El 52% de los muertos se producen durante los festivos y sus días más próximos (anterior y siguiente).

Los tipos de accidentes ocurridos en 2019 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 54,0% de los accidentes con víctimas, en los que se producen el 37,5% de los fallecidos, el 43,9% de los heridos graves y un 60,2% de los leves; de estas colisiones, las más peligrosas siguen siendo las frontales y fronto-laterales. En el segundo grupo engloba las salidas de la calzada, ya sean por la derecha o por la izquierda, con el 32,6% de víctimas mortales, el 21,7% de heridos graves y el 13,4% de heridos leves. El tercer grupo se ha colocado el atropello de personas, que constituyen el accidente más grave en zona urbana, alcanzando el 47,2% del total de víctimas mortales en este tipo de vía.

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 2019 son las siguientes:

- Por cada 1.000 accidentes con víctimas, se producen 1.525 víctimas en carretera y 1.262 en zona urbana, con un valor medio de 1.357. En carretera, a partir de 2010 el número de víctimas tiende a mantenerse estable, no obstante, en 2019 el número de víctimas por cada mil accidentes con víctimas en carretera baja un 1,9% respecto del año anterior. En zona urbana la tendencia se incrementa ligeramente durante 2012 y 2013, siguiendo una tendencia descendente en los años siguientes, así en 2019 el número de víctimas por cada mil accidentes con víctimas en zona urbana vuelve a bajar un 0,3%.
- Por cada 1.000 accidentes con víctimas, los fallecidos, en 2019 son 33 en carretera y 8 en zona urbana, con un valor medio de 17, inferior en un 5,6% al registrado el año anterior.
- En 2019, los fallecidos por cada 1.000 víctimas ascienden a 22 en carretera y 6 en zona urbana, con un valor medio de 12, inferior en un 7,7% al registrado el año anterior.

## 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.

El Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria incorpora al derecho interno la regulación sobre seguridad en la circulación recogida en la Decisión de la Comisión 2012/757/UE, de 14 de noviembre, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «explotación y gestión de tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea, en su versión modificada por la Decisión de la Comisión 2013/710/UE, de 2 de diciembre de 2013. El objeto principal del Reglamento de Circulación Ferroviaria, es disponer de una normativa única que permita una circulación ferroviaria segura sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario dedica el título V a la seguridad ferroviaria, dotando de valor de ley a disposiciones que recogidas anteriormente en normas reglamentarias y ordenando sistemáticamente otras incorporadas mediante el Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte y otras medidas económicas. En el título V se relacionan todos los componentes que integran la seguridad en la circulación ferroviaria, se definen las atribuciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, configurada como la autoridad nacional responsable de la seguridad ferroviaria y se regula el régimen de seguridad aplicable a cada uno de los elementos y agentes del sistema ferroviario. El título V incluye también un capítulo relativo a la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios en el que se establece la obligación de investigar técnicamente todos los accidentes ferroviarios graves que se produzcan en la Red Ferroviaria de Interés General, así como los demás accidentes e incidentes que el órgano responsable de la investigación, la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, estime pertinente investigar.

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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, Adif y otros operadores ferroviarios.

RENFE Operadora ha transportado durante 2019 más del 92% de los viajeros-kilómetro (27.271,59 millones de viajeros-Km) transportados en la totalidad de la red, de ellos, el 99,6% (27.172 millones de viajeros-Km) han sido transportados en vía ancha y el 0,4% restante (100 millones de viajeros-Km), en la Red de ancho métrico.

Las estadísticas de accidentes son muy diferentes en ambos tipos de servicio. Durante 2019 se ha registrado un descenso en el número total de accidentes del 3,6%, registrando un total de 81 accidentes, pero el número total de víctimas ha subido un 17%, registrando un total de 62 víctimas.

En los servicios de vía ancha se ha experimentado un incremento del 4,3% en el número de accidentes respecto del año anterior, registrando un total de 49 accidentes, mientras que en los servicios de vía estrecha se registra un descenso del 13,5%, pasando de 37 accidentes en 2018 a 32 en 2019.

El número de víctimas en vía ancha se ha incrementado notablemente, pasando de 33 en 2018 a 52 en 2019, mientras que en vía estrecha se han registrado 10 víctimas frente a las 20 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 en vía estrecha.

La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario se recoge en la tabla 1.6.5. En los trenes que circulan por vía ancha, incluye ancho métrico (FEVE), las cau-



sas de los accidentes en el año 2019 se han debido fundamentalmente a la imprudencia de extraños o viajeros “Fallo de terceros”, 46,9% del total, que se mantiene en el mismo nivel respecto al año anterior; igual porcentaje se registra en los trenes que circulan por vía estrecha como la causa principal de accidentes, recogida dentro del apartado “Ajenas”.

### 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 el 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. Los mismos objetivos tenía el Plan para el cuatrienio siguiente 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 el 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 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 2019-2021 se encuentra “pendiente de aprobación”.

Este Plan Nacional establece ejes y líneas estratégicas, que se desarrollan en iniciativas, objetivos y acciones. Las tres estrategias se corresponden con las prioridades de la política de transporte marítimo de la UE hasta el 2020 definidas en la Declaración ministerial de La Valeta:

- Competitividad: servicios eficaces y eficientes.
- Descarbonización y sostenibilidad.
- Digitalización e innovación.

El presente plan de actuación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, está en línea con los objetivos y actuaciones que define el Plan Nacional en sus ejes y líneas estratégicas. Asimismo, incluye un eje adicional con aquellas acciones necesarias para la mejora de la gestión interna y la imagen de la organización.

El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, aprobó Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos y 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. Estas disposiciones transponen las Directivas 2009/18/CE y 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 incorporadas por esta normativa 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, (SASEMAR), es una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Creada en 1992 por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, entró en funcionamiento en 1993.

Las funciones de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima están específicamente establecidas en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la



Marina Mercante que fija como objeto de la Sociedad la prestación de servicios de:

- Salvamento de la vida humana en la mar.
- Prevención y lucha contra la contaminación del medio marino.
- Seguimiento y ayuda al tráfico marítimo.
- Seguridad marítima y de la navegación.
- Remolque y asistencia a buques.
- Aquellos complementarios de los anteriores.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, da respuesta a todas las emergencias que pueden surgir en la mar: rescates, búsquedas, evacuaciones médicas, remolque, lucha contra la contaminación, difusión de avisos a la navegación, potenciación de la seguridad del tráfico marítimo y, desde luego, la recepción y la inmediata respuesta a las llamadas de socorro desde la mar, en los 1,5 millones de kilómetros cuadrados de zona marítima asignada a España en materia de búsqueda y salvamento.

Para ejercer esta labor, Salvamento Marítimo coordina, desde sus 20 Centros de Coordinación de Salvamento distribuidos por toda la costa y desde el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento en Madrid (CNCS), los medios humanos y materiales propios, o pertenecientes a otras instituciones y organismos colaboradores nacionales, regionales, locales o internacionales. En su Informe anual 2019, SASEMAR recoge que la flota de Salvamento Marítimo está compuesta por 4 buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación marina, así como 10 remolcadores de salvamento, 4 embarcaciones tipo “Guardamar” y 55 embarcaciones de intervención rápida denominadas “Salvamarres”, así como por 43 embarcaciones ligeras gestionadas por Cruz Roja. La flota se completa con los medios aéreos de los que dispone Salvamento Marítimo, que se concretan en 11 helicópteros y 3 aviones.

Las estadísticas sobre accidentes, afectados y rescatados se recogen en la tabla 1.6.6. En 2014 SASEMAR cambió la forma de estructurar los datos, adaptando a los nuevos criterios estadísticos las tablas de años anteriores. Así, en 2019, el número total de buques accidentados ha aumentado un 1,6% registrándose un total de 509 buques accidentados, mientras que el número total de afectados ha subido un 13,6% hasta los 1.849 afectados debido, en su mayor parte, al incremento del número de rescatados y asistidos que ha registrado la cifra de 1.830 personas frente a las 1.608 del año anterior.

Los buques accidentados que más aumentaron fueron los ocurridos en buques mercantes que subieron un 7,7%, mientras que los buques pesqueros accidentados

bajaron un 26,9% y las embarcaciones de recreo accidentadas cayeron un 1,6%, por su parte, los encuadrados dentro del concepto “Otros” subieron en un 76,9% con respecto a 2018.

En términos absolutos, hay que señalar, que el mayor número de accidentes se registra dentro del tipo embarcaciones de recreo, con un 71,3% del total, alcanzando las 363 embarcaciones accidentadas en 2019, nueve menos que el año anterior.

A partir de 2013 no se considera buque a la deriva como un tipo de accidente marítimo. Los datos de buques accidentados 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, así como el total de afectados, se recogen en la tabla 1.6.7. En 2019 el número total de buques a la deriva ha subido un 12,3% registrándose un total de 2.391 buques, mientras que el número total de afectados ha repuntado un 62,4% hasta los 11.652 afectados, entre los que se encuentran solo un desaparecidos.

La tabla 1.6.8 recoge la estadística relativa al número de buques que sufrieron accidentes con víctimas y sin ellas, por tipología del accidente, entre los años 2015 a 2019. En este último año se han registrado un total de 8 accidentes con víctimas, siete menos que el año pasado. El número de víctimas ha permanecido constante, registrando 19 víctimas en 2019. La mayor parte de los accidentes con víctimas se ha producido por causa de hombre al agua, con 33 accidentes y 5 víctimas. Cabe destacar un accidente por colisión con 11 víctimas.

En cuanto al número de accidentes sin víctimas, en 2019 se registran 30 más que el año anterior alcanzando la cifra de 495 accidentes.

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 avia-

ción 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 1.6.9, en 2019 se registraron 11 accidentes, dos más que en 2018 y 21 víctimas, 8 más que en el año precedente, de las que 18 fueron muertos y 3 heridos graves. Las colisiones entre aeronaves se consideran como un solo accidente. El gráfico 1.6.4 recoge la evolución de estos accidentes desde el año 2000.

La tabla 1.6.10 y el gráfico 1.6.5 recogen los accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo, incluyendo las aeronaves implicadas en sucesos de ultraligeros motorizados (ULM), de donde se desprende que se registraron 39 aeronaves implicadas en accidentes, 38 aeronaves implicadas en incidentes graves y 18 aeronaves implicadas en sucesos de ultraligeros motorizados, donde se observa que se han registrado 13 aeronaves más implicadas en accidentes y 2 y 5 aeronaves menos implicadas en incidentes graves y sucesos ULM, respectivamente que en 2018, generando 31 víctimas, tres más que en el año precedente, de las que 24 fueron víctimas mortales.

La tabla 1.6.11 recoge los accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo por tipo de operación de vuelo durante 2019, donde se muestra que el mayor número de aeronaves implicadas, así como de víctimas tienen lugar dentro de operaciones de aviación general, que comprende trabajos aéreos, instrucción-entrenamiento, privado, vuelos de posicionamiento y otros. En el transporte aéreo comercial solo tiene relevancia las aeronaves implicadas en incidentes graves.

El Gobierno, a propuesta de los Ministros de Fomento y de Administraciones Públicas, aprobó el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil.

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.

Dentro del marco de referencia de OACI para el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, AESA ha elaborado, en colaboración con los proveedores de servicios y productos aeronáuticos, el denominado Plan de Acción de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (PASO) que identifica las áreas prioritarias en materia de seguridad operacional en el Estado español y las acciones que han de implementarse para mejorar la seguridad operacional para la aviación civil por parte del Estado español. El Plan de Acción recoge también las acciones identificadas en el “European Aviation Safety Plan 2014-2017” elaborado por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). El Plan tiene como principal objetivo alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos en el Programa. El Estado español ha establecido metas de rendimiento en materia de seguridad operacional para las áreas prioritarias en materia de seguridad operacional identificadas tanto en el Plan de Acción de Seguridad Operacional para la Aviación Civil como en el “European Aviation Safety Plan 2014-2017” y además tiene en cuenta los indicadores y metas en materia de seguridad operacional fijados en la Decisión de Ejecución de la Comisión de 11 de

marzo de 2014 que establece, para toda la Unión, los objetivos de rendimiento para el 2º período de referencia 2015-2019 en el ámbito de la navegación aérea.

El Plan de Acción de AESA para el periodo 2017-2020 despliega lo descrito en los objetivos estratégicos de la misma, desarrollando a partir de ellos los objetivos tácticos en un primer nivel y los operativos, más concisos y destinados a concretar los anteriores, así como los indicadores y actividades que se llevarán a cabo para la consecución de los mismos.

El Plan de Acción de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea 2019-2021 pretende ser una guía para las actuaciones de AESA en los próximos años, aunando todas las exigencias regulatorias y en línea con los organismos con los que la Agencia desarrolla su papel principal y su razón de ser: la seguridad aérea.

Así, el Plan de Acción Anual de AESA para el año 2019, enmarcado en su contexto temporal de medio plazo, señala las siguientes actuaciones:

- En el campo de las actuaciones normativas, se aprueba la Orden FOM/60/2019, de 24 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; se aprueba la Orden FOM/1146/2019, de 13 de noviembre, por la que se completa el régimen aplicable al personal aeronáutico en materia de competencia lingüística (BOE de 25 de noviembre de 2019). AESA se convertirá en ADR (Autoridad para Resolución Alternativa de Conflictos) en materia de protección de los usuarios del transporte aéreo, según la Ley 7/2017.
- Actuaciones de certificación de aeropuertos. AESA finalizó en 2017 el programa de certificación europea de seguridad operacional en todos los aeropuertos españoles dedicados al transporte comercial de pasajeros y carga, operativos en dicha fecha. En 2019, previamente a su apertura, AESA otorgó el Certificado de Aeródromo al Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. En todos los Estados Miembros de la Unión Europea, desde el 1 de enero de 2018, los aeropuertos comerciales que superen unos valores mínimos de transporte de pasajeros o carga y que dispongan de pistas instrumentales, deben disponer de un certificado de aeródromo conforme a lo establecido en el Reglamento Europeo nº 139/2014, normativa que establece los requisitos que deben cumplir tanto la infraestructura y el equipamiento

de los aeropuertos, como el personal y los procedimientos operativos definidos para cada uno de ellos. La norma uniformiza los criterios de cumplimiento y la estructura de la documentación a nivel europeo, y amplía los requisitos exigidos a las organizaciones que gestionen los aeródromos en ámbitos como la competencia del personal, adecuación de recursos y garantías de solvencia técnica y financiera.

- En el ámbito del Plan de Actuaciones inspectoras y preventivas de seguridad aprobado para el año 2019, AESA ha realizado un total de 10.195 actuaciones. El número de actuaciones inspectoras de oficio ejecutadas por la Agencia para comprobar el cumplimiento efectivo de la normativa vigente ha sido de 4.407, que supone un grado de cumplimiento del 108,1% sobre las actuaciones planificadas; estas actuaciones junto a las realizadas a demanda suponen un total de 10.195 actuaciones inspectoras. En cuanto a actuaciones preventivas, las actuaciones realizadas por motivación interna en el mismo periodo han sido de 182, que supone un grado de ejecución del 156,9% sobre las actuaciones planificadas; estas actuaciones junto a las realizadas por motivación externa suponen un total de 2.450 actuaciones preventivas.
- En cuanto al sistema mixto de supervisión se ha seguido aplicando el régimen jurídico del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros. El programa comenzó a implantarse a través de un Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO) aprobado el 15 de abril de 2015 por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para el periodo 2015-2017 con objeto de mejorar la seguridad operacional en las áreas identificadas como prioritarias. El Plan tiene una duración de tres años de calendario, pero se revisa anualmente. El Plan de Acción de Seguridad operacional 2017-2019 se aprobó mediante Resolución de la Directora de la Agencia el 14 de diciembre de 2017. Cabe mencionar dos hitos importantes que han tenido lugar en 2019 relacionados con el Programa Estatal de Seguridad Operacional, por un lado, AESA fue nombrada finalista para el 48º Premio Franz Edelman por Logros en Análisis Avanzado, Investigación de Operaciones y Ciencias de la Gestión, que concede la Asociación Internacional de Profesionales en Investigación de Operaciones y Análisis (INFORMS), por su metodología de gestión de riesgos en la seguridad de la aviación (RIMAS – Risk Management in Aviation Safety-) y por otra

parte, en noviembre, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) llevó a cabo una evaluación de la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), coordinado en España por AESA. Entre los logros conseguidos que OACI recoge en su informe, señala los esfuerzos de España para desarrollar e implementar el Programa desde el año 2008 sustentando esa implementación en normativa de alto nivel.

El Plan de Acción del 2019 se diseñó para un periodo de tres años (2019-2021). En relación a los objetivos tanto de alto nivel (OE) como de medio y bajo (OT y OO) de mejorar los niveles de seguridad del Sector Aéreo, se contemplan las siguientes actuaciones transversales:

- Supervisar y mejorar la seguridad de los servicios de aviación civil para todos los usuarios, de acuerdo con las mejores prácticas, para lo cual se prevén los siguientes objetivos tácticos: velar por la seguridad aérea a través de la realización de los Planes de Inspección planificados y el análisis y evaluación de solicitudes de licencias, habilitaciones y certificados; aumentar la eficacia y eficiencia de las inspecciones; participar en el desarrollo de la normativa española, europea e internacional en relación con la seguridad; garantizar el cumplimiento e implantación en la Agencia de la normativa nacional e internacional en relación con la seguridad; promocionar y divulgar la seguridad entre todos los usuarios del sector aéreo; y aumentar la Seguridad Operacional a nivel estatal a través de la implantación del PESO y su Plan de Acción asociado (PASO).
- Mejorar la calidad de los servicios de transporte aéreo y la protección de los derechos de los pasajeros, para lo cual AESA prevé: mejorar el grado de cumplimiento de la normativa de Derechos de los Pasajeros; mejorar la información y los canales de comunicación y gestión del ciudadano sobre Derechos de los Pasajeros; supervisar el cumplimiento de la normativa existente para mejorar la independencia de la coordinación y la eficiencia en el uso de las Franjas Horarias (Slots) y garantizar los estándares de calidad en la prestación de servicios aeroportuarios en la red de aeropuertos (DORA).
- Facilitar y potenciar la competitividad y sostenibilidad del sector aéreo español. Las actuaciones de AESA se centran en contribuir a que las organizaciones españolas optimicen su competitividad y los recursos que dedican a la implantación de la



normativa y la seguridad aérea, así como a la mejora del desarrollo tecnológico y la innovación, la eficiencia y la sostenibilidad del sector aéreo; e incrementar la influencia y participación española en el sector aeronáutico internacional.

- Desarrollar la excelencia en la gestión y la eficiencia económica y organizativa, para lo cual se presentan los siguientes objetivos de actuación:

mejorar la satisfacción de los usuarios y la calidad percibida, prestando un servicio eficaz, eficiente y de calidad; desarrollar y mejorar sistemas y procedimientos electrónicos para aumentar la eficiencia del servicio; mejorar la eficiencia de AESA como entidad supervisora técnica e independiente, así como la comunicación de la Agencia con los empleados, ciudadanos y medios.

**TABLA 1.6.1. Accidentes con víctimas en el transporte por carretera (1) (2)**

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<i>En carretera</i>						
Número de accidentes	34.558	36.721	37.493	37.892	37.339	-1,5%
Mortales	1.131	1.157	1.173	1.195	1.010	-15,5%
Con heridos	33.427	35.564	36.320	36.697	36.329	-1,0%
Número de víctimas	54.028	57.720	58.427	58.892	56.946	-3,3%
Muertos (1)	1.248	1.291	1.321	1.317	1.236	-6,2%
Peatones	120	137	103	149	134	-10,1%
Conductores	884	865	947	921	885	-3,9%
Pasajeros	244	289	271	247	217	-12,1%
Heridos	52.780	56.429	57.106	57.575	55.710	-3,2%
Peatones	719	792	815	740	766	3,5%
Conductores	34.278	36.744	37.555	38.121	37.614	-1,3%
Pasajeros	17.783	18.893	18.736	18.714	17.330	-7,4%
<i>En zona urbana</i>						
Número de accidentes	63.198	65.641	64.740	64.407	66.741	3,6%
Mortales	428	506	499	484	393	-18,8%
Con heridos	62.770	65.135	64.241	63.923	66.248	3,6%
Número de víctimas	82.116	84.480	82.565	81.523	84.167	3,2%
Muertos (1)	441	519	509	489	519	6,1%
Peatones	247	252	248	237	247	4,2%
Conductores	164	236	224	232	254	9,5%
Pasajeros	30	31	37	20	18	-10,0%
Heridos	81.675	83.961	82.056	81.034	83.648	3,2%
Peatones	13.436	13.958	13.507	13.308	13.255	-0,4%
Conductores	50.006	51.872	51.559	51.470	53.906	4,7%
Pasajeros	18.233	18.131	16.990	16.256	16.487	1,4%
<b>Totales</b>						
Número de accidentes	<b>97.756</b>	<b>102.362</b>	<b>102.233</b>	<b>102.299</b>	<b>104.080</b>	<b>1,7%</b>
Número de víctimas	<b>136.144</b>	<b>142.200</b>	<b>140.992</b>	<b>140.415</b>	<b>141.113</b>	<b>0,5%</b>

(1) Desde 2015 se entiende por accidente mortal aquel que ha causado algún fallecido durante los 30 días siguientes al accidente.

Con anterioridad se consideraban las primeras 24 horas.

(2) 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 2019 (1) (2)**

Tipo de accidente	Total General					En Vía interurbana					En Vía urbana				
	Accidentes con víctimas		Victimas			Accidentes con víctimas		Victimas			Accidentes con víctimas		Victimas		
	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	56.228	515	658	3.781	78.724	19.379	425	540	2.060	30.868	36.849	90	118	1.721	47.856
Colisión vehículo-obstáculo en calzada	2.746	38	44	222	3.151	998	18	22	78	1.206	1.748	20	22	144	1.945
Atropello de personas	13.289	279	373	1.663	12.925	759	112	128	197	573	12.530	167	245	1.466	12.352
Atropello de animales	462	2	2	25	539	395	2	2	21	471	67	0	0	4	68
Vuelco en calzada	3.617	27	32	242	3.787	1.144	20	23	112	1.179	2.473	7	9	130	2.608
Salida de la calzada	43	0	0	4	49	0	0	0	0	0	43	0	0	4	49
Salida de calzada (izquierda)	5.112	151	186	708	6.047	3.920	128	159	565	4.671	1.192	23	27	143	1.376
Salida de calzada (derecha)	9.949	333	387	1.161	11.395	8.039	273	323	947	9.266	1.910	60	64	214	2.129
Otro tipo de accidente	12.634	58	73	807	14.128	2.705	32	39	323	3.173	9.929	26	34	484	10.955
<b>Total</b>	<b>104.080</b>	<b>1.403</b>	<b>1.755</b>	<b>8.613</b>	<b>130.745</b>	<b>37.339</b>	<b>1.010</b>	<b>1.236</b>	<b>4.303</b>	<b>51.407</b>	<b>66.741</b>	<b>393</b>	<b>519</b>	<b>4.310</b>	<b>79.338</b>

(1) Desde 2015 se entiende por accidente mortal aquel que ha causado algún fallecido durante los 30 días siguientes al accidente. Con anterioridad se consideraban las primeras 24 horas.

(2) El cómputo de muertos se realiza a 30 días. Se ha incluido una nueva categoría de tipo de accidente que es la salida de la calzada.

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	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>Victimas por 1.000 accidentes con víctimas</b>						
En carretera	1.563	1.572	1.558	1.554	1.525	-1,9%
En zona urbana	1.299	1.287	1.276	1.266	1.262	-0,3%
<b>Valor medio total</b>	<b>1.393</b>	<b>1.389</b>	<b>1.379</b>	<b>1.373</b>	<b>1.357</b>	<b>-1,2%</b>
<b>Muertos por 1.000 accidentes con víctimas</b>						
En carretera	36	35	35	35	33	-5,7%
En zona urbana	7	8	8	8	8	0,0%
<b>Valor medio total</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>-5,6%</b>
<b>Muertos por 1.000 víctimas</b>						
En carretera	23	22	23	22	22	0,0%
En zona urbana	5	6	6	6	6	0,0%
<b>Valor medio total</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>-7,7%</b>

(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	2015	2016	2017	2018	2019
<b>A. Vía Ancha (1) (2)</b>					
Número de accidentes	42	43	53	47	49
Número de víctimas	32	88	43	33	52
Muertos	20	29	29	16	22
Heridos	12	59	14	17	30
<b>B. Vía Estrecha (3)</b>					
Número de accidentes	12	9	20	37	32
Número de víctimas	5	4	6	20	10
Muertos	4	2	0	2	1
Heridos	1	2	6	39	9
<b>C. Total (A+B)</b>					
Número de accidentes	54	52	73	84	81
Número de víctimas	37	92	49	53	62
Muertos	24	31	29	18	23
Heridos	13	61	20	56	39

(1) Desde 2013 en Vía Ancha se incluye FEVE (ancho métrico), se integra en Adif.

(2) En 2014 y posteriores, se integran Adif y Adif Alta Velocidad.

(3) A partir de 2017 FGC incluye todas las explotaciones ferroviarias de vía ancha, normal y estrecha.

Fuente: Adif (Desde 2016, Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, AESF), F.G. de Cataluña, Euskotren, F.G. Valenciana y S.F. de Mallorca.

**TABLA 1.6.5. La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario**

Causas de los accidentes	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>Vía Ancha (total accidentes) (1) (2)</b>	<b>42</b>	<b>43</b>	<b>53</b>	<b>47</b>	<b>49</b>	<b>4,3%</b>
Fallo humano	4	1	8	3	7	133,3%
Fallo del material (motor, móvil y fijo)	1	8	2	3	1	-66,7%
Fallo de las instalaciones	--	--	8	10	8	-20,0%
Usuarios del ferrocarril	0	0	0	0	0	--
Climáticas y medio ambiente	--	--	3	7	5	-28,6%
Fallo de terceros	30	33	32	23	23	0,0%
Otras causas	7	1	0	1	5	400,0%
<b>Vía Estrecha (total accidentes) (3)</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>20</b>	<b>37</b>	<b>32</b>	<b>-13,5%</b>
Fallo humano	2	1	2	1	0	-100,0%
Fallo del material (motor, móvil y fijo)	2	1	2	7	14	100,0%
Ajenas	8	7	16	25	15	-40,0%
Desconocidas	0	0	0	4	3	--
<b>Total accidentes</b>	<b>54</b>	<b>52</b>	<b>73</b>	<b>84</b>	<b>81</b>	<b>-3,6%</b>

(1) Desde 2013 en Vía Ancha se incluye FEVE (ancho métrico), se integra en Adif.

(2) En 2014 y posteriores, se integran Adif y Adif Alta Velocidad.

(3) A partir de 2017 FGC incluye todas las explotaciones ferroviarias de vía ancha, normal y estrecha.

Fuente: Adif (Desde 2016, Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, AESF), F.G. de Cataluña, Euskotren, F.G. Valenciana y S.F. de Mallorca.

**TABLA 1.6.6. Resumen de accidentes marítimos (1)**

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>Total buques accidentados</b>	<b>496</b>	<b>464</b>	<b>484</b>	<b>501</b>	<b>509</b>	<b>1,6%</b>
Buques pesqueros	70	49	59	67	49	-26,9%
Buques mercantes	26	29	32	26	28	7,7%
Embarcaciones de recreo	354	354	362	369	363	-1,6%
Otros	46	32	31	39	69	76,9%
<b>Total afectados</b>	<b>1.404</b>	<b>1.223</b>	<b>2.501</b>	<b>1.627</b>	<b>1.849</b>	<b>13,6%</b>
Fallecidos y desaparecidos	19	13	19	19	19	0,0%
Rescatados y asistidos	1.385	1.210	2.482	1.608	1.830	13,8%

(1) En 2014 SASEMAR ha cambiado la forma de estructurar los datos, adaptando a los nuevos criterios estadísticos las tablas de años anteriores.

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.

Fuente: SASEMAR. Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**TABLA 1.6.7. Número de buques a la deriva y número de víctimas afectadas (1)**

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
<b>Total buques a la deriva</b>	<b>2.017</b>	<b>2.051</b>	<b>2.159</b>	<b>2.129</b>	<b>2.391</b>	<b>12,3%</b>
Buques pesqueros	217	220	186	179	189	5,6%
Buques mercantes	132	123	129	123	111	-9,8%
Embarcaciones de recreo	1.562	1.661	1.769	1.684	1.868	10,9%
Otros	106	47	75	143	223	55,9%
<b>Total afectados</b>	<b>6.094</b>	<b>6.936</b>	<b>6.400</b>	<b>7.176</b>	<b>11.652</b>	<b>62,4%</b>
Fallecidos y desaparecidos	5	1	1	7	1	-85,7%
Rescatados (2)	6.089	6.935	6.399	7.169	11.651	62,5%

(1) A partir de 2013, no se considera buque a la deriva como un tipo de accidente marítimo. 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.

(2) Rescatados comprende heridos e ilesos.

Fuente: SASEMAR. Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



TABLA 1.6.8. Número de accidentes de buques y número de víctimas afectadas en el transporte marítimo (1)

Tipos de accidente	2015		2016		2017		2018		2019	
	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)	Número de accidentes	Número de víctimas (2)
<b>Abordaje</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>
Sin víctimas	4	0	8	0	2	0	7	0	7	0
Con víctimas	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0
<b>Colisión</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>11</b>
Sin víctimas	6	0	6	0	9	0	13	0	9	0
Con víctimas	0	0	0	0	0	0	0	0	1	11
<b>Escora</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
Sin víctimas	1	0	3	0	1	0	0	0	3	0
Con víctimas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Hombre al agua</b>	<b>37</b>	<b>8</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>31</b>	<b>10</b>	<b>26</b>	<b>9</b>	<b>33</b>	<b>5</b>
Sin víctimas	29	0	13	0	21	0	17	0	29	0
Con víctimas	8	8	8	8	10	10	9	9	4	5
<b>Hundimiento</b>	<b>59</b>	<b>5</b>	<b>46</b>	<b>1</b>	<b>52</b>	<b>7</b>	<b>51</b>	<b>7</b>	<b>48</b>	<b>0</b>
Sin víctimas	55	0	45	0	47	0	48	0	48	0
Con víctimas	4	5	1	1	5	7	3	7	0	0
<b>Incendio / Explosión</b>	<b>61</b>	<b>1</b>	<b>47</b>	<b>1</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>49</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>2</b>
Sin víctimas	60	0	46	0	47	0	49	0	53	0
Con víctimas	1	1	1	1	0	0	0	0	2	2
<b>Varada / Encalladura</b>	<b>185</b>	<b>3</b>	<b>176</b>	<b>0</b>	<b>176</b>	<b>0</b>	<b>208</b>	<b>0</b>	<b>225</b>	<b>1</b>
Sin víctimas	184	0	176	0	176	0	208	0	224	0
Con víctimas	1	3	0	0	0	0	0	0	1	1
<b>Via de agua</b>	<b>86</b>	<b>0</b>	<b>103</b>	<b>0</b>	<b>99</b>	<b>0</b>	<b>89</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>0</b>
Sin víctimas	86	0	103	0	99	0	89	0	92	0
Con víctimas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Vuelco</b>	<b>60</b>	<b>2</b>	<b>37</b>	<b>3</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>3</b>	<b>30</b>	<b>0</b>
Sin víctimas	58	0	34	0	33	0	34	0	30	0
Con víctimas	2	2	3	3	0	0	3	3	0	0
<b>Total accidentes sin víctimas</b>	<b>483</b>	<b>0</b>	<b>434</b>	<b>0</b>	<b>435</b>	<b>0</b>	<b>465</b>	<b>0</b>	<b>495</b>	<b>0</b>
<b>Total accidentes con víctimas</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>8</b>	<b>19</b>
<b>Total accidentes/víctimas</b>	<b>499</b>	<b>19</b>	<b>447</b>	<b>13</b>	<b>451</b>	<b>19</b>	<b>480</b>	<b>19</b>	<b>503</b>	<b>19</b>

(1) 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.

(2) Comprende el total de fallecidos y desaparecidos.

Fuente: SASEMAR. Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

TABLA 1.6.9. Accidentes con víctimas mortales en el transporte aéreo (1) (2)

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019
Número de accidentes	10	13	11	9	11
Número de víctimas	18	28	17	13	21
Muertos	16	27	17	8	18
Heridos	2	1	0	5	3

(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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**TABLA 1.6.10. Accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo (1)**

Concepto	2015	2016	2017	2018	2019
Número de aeronaves implicadas en accidentes	22	30	18	26	39
Número de aeronaves implicadas en incidentes graves	21	23	22	40	38
Número de aeronaves implicadas en sucesos ULM	14	25	19	23	18
Número total de víctimas mortales	16	27	18	16	24
Número total de heridos graves	16	15	9	12	7

(1) Comprende la aviación comercial y no comercial, aeronaves nacionales y extranjeras y aeronaves ULM.

Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Subsecretaría. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**TABLA 1.6.11. Accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo por tipo de operación de vuelo. Año 2019**

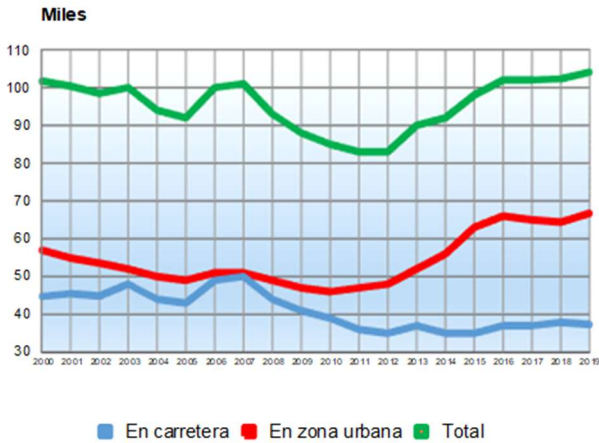
Concepto	Transporte aéreo comercial	Aviación general (1)	Otras operaciones	Total
Número de aeronaves implicadas en accidentes	4	35	0	39
Número de aeronaves implicadas en incidentes graves	19	17	2	38
Número de aeronaves implicadas en sucesos ULM	0	18	0	18
Número total de víctimas mortales	5	19	0	24
Número total de heridos graves	3	4	0	7

(1) Trabajos aéreos, instrucción-entrenamiento, privado, vuelos de posicionamiento y otros.

Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Subsecretaría. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

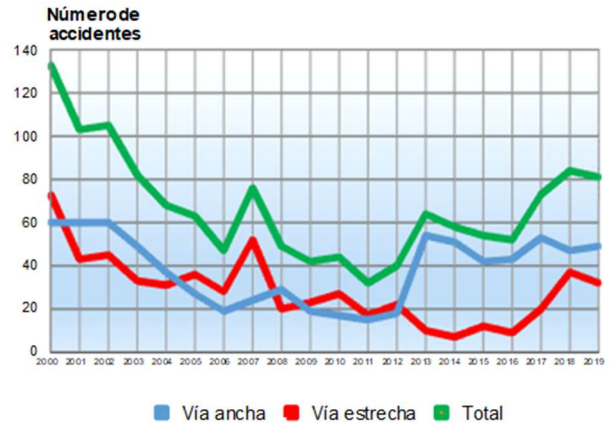


**Gráfico 1.6.1. Transporte por carretera  
Accidentes con víctimas**



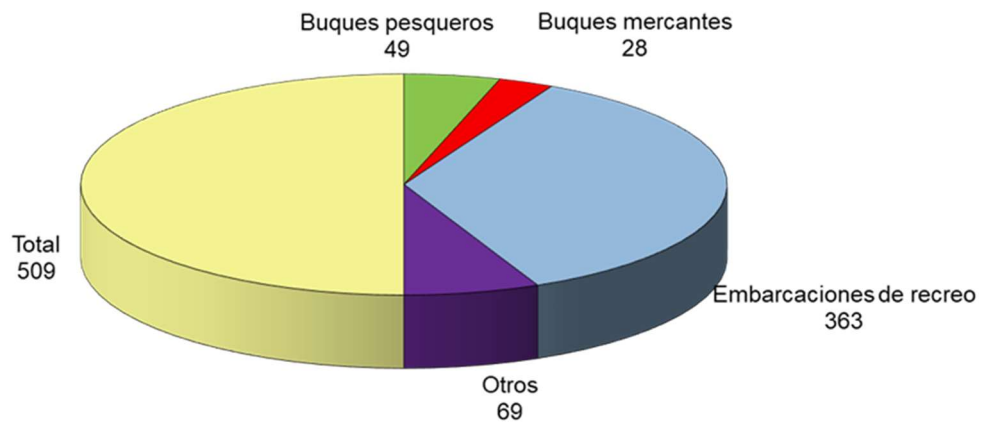
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

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



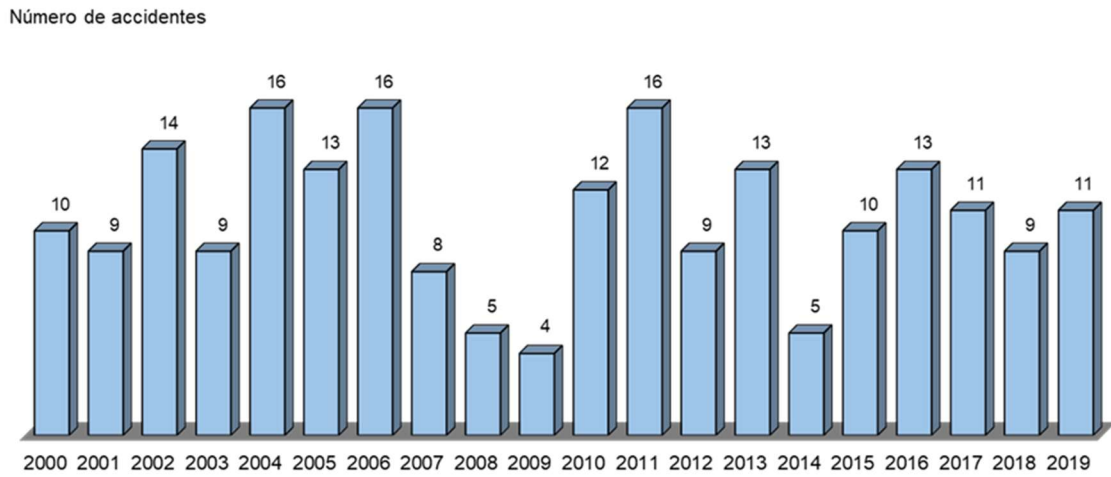
(\*) En 2013 Vía Ancha incluye Ancho Métrico (FEVE). Datos no comparables con 2012.  
Fuente: Adif y otros, FEVE (datos facilitados por ADIF desde 2013), C.A. de Cataluña, C.A. del País Vasco, C.A. de Valencia y C.A. de las Illes Balears.

**Gráfico 1.6.3. Número de accidentes marítimos. Año 2019**



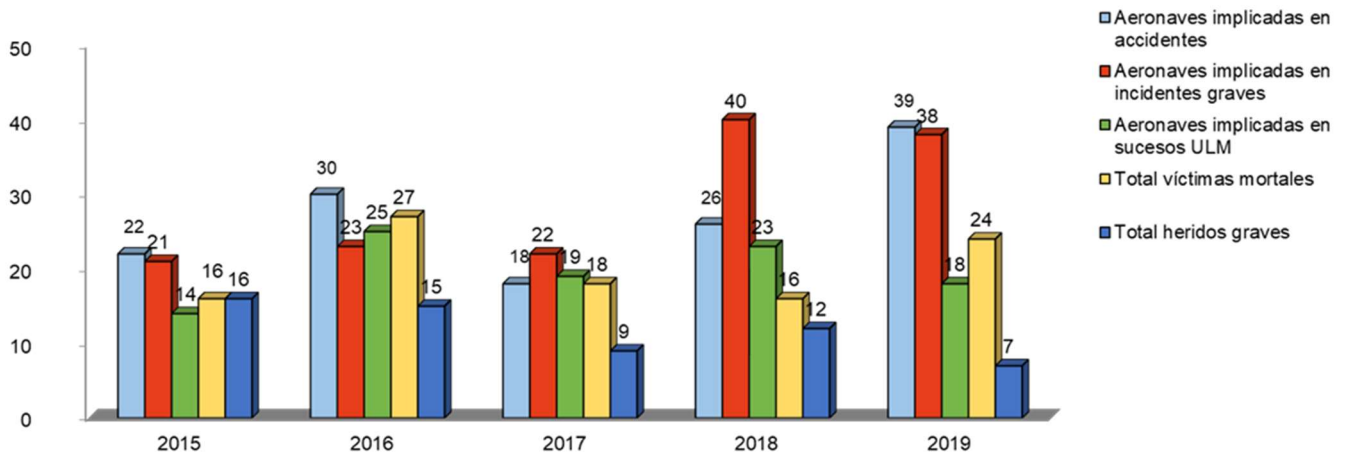
Fuente: Sasemar. Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Gráfico 1.6.4. Transporte aéreo. Accidentes con víctimas mortales**



Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Subsecretaría. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Gráfico 1.6.5. Transporte aéreo. Accidentes e incidentes graves (1)**



(1) Comprende la aviación comercial, aeronaves nacionales y extranjeras y aeronaves ULM.

Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Subsecretaría. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL  
TÉCNICA

CENTRO  
DE PUBLICACIONES