

# los transportes, y las infraestructuras

informe anual 2020



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 2020

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

Año de edición: 2021

*Características edición digital:*

1ª edición electrónica: enero 2022

2ª edición revisada y actualizada a 3 de marzo de 2022

Formato: PDF

Tamaño: 15,23 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 -2020-, 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 2020, 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 2020”.

LA SECRETARIA GENERAL TÉCNICA



# Índice

## LOS TRANSPORTES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

1. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA.....	15
1.1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2020.....	15
1.1.1. Evolución de la economía española.....	15
1.1.2. Los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2020.....	17
1.2. Transporte e infraestructuras de carretera.....	35
1.2.1. Infraestructuras.....	36
1.2.2. Parque y estructura empresarial.....	37
1.2.3. Tráficos.....	39
1.2.4. Tarifas.....	41
1.2.5. Actividad internacional.....	42
1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias.....	72
1.3.1. Inversiones e infraestructuras.....	74
1.3.2. Renfe operadora.....	75
1.3.3. Ferrocarriles de vía estrecha.....	78
1.3.4. Administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF).....	80
1.4. Transporte e infraestructuras marítimas.....	101
1.4.1. Infraestructura portuaria.....	102
1.4.2. Flota y estructura empresarial.....	102
1.4.3. Tráficos.....	103
1.4.4. Sociedad de salvamento y seguridad marítima.....	105
1.5. Transporte e infraestructuras aéreas.....	125
1.5.1. Las Infraestructuras.....	127
1.5.2. Tráficos.....	129
1.5.3. Empresas españolas. Flotas, actividades y resultados económicos.....	130
1.5.4. Tarifas.....	133
1.6. Seguridad en los transportes.....	150
1.6.1. La seguridad en el transporte por carretera.....	150
1.6.2. La seguridad en el transporte ferroviario.....	155
1.6.3. La seguridad en el transporte marítimo.....	156
1.6.4. La seguridad en el transporte aéreo.....	159



# Índice de tablas

## LOS TRANSPORTES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

<b>EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA</b> .....	15
1.1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2020.....	15
1.1.1. Principales números índices económicos y del transporte e infraestructuras.....	23
1.1.2. Valor Añadido Bruto a precios básicos en el sector transportes .....	24
1.1.3.A. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2018.....	24
1.1.3.B. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2019.....	24
1.1.4. Cuentas de producción y explotación en el transporte y las agencias de viaje. Año 2016 a 2020.....	25
1.1.5.A. Gasto anual en transporte. Año 2019.....	25
1.1.5.B. Gasto anual en transporte. Año 2020.....	25
1.1.6. Balanza de servicios de transporte. Años 2017 a 2020.....	25
1.1.7. Inversiones realizadas en los distintos modos de transporte y en infraestructuras.....	26
1.1.8.A. Evolución de los precios de productos petrolíferos .....	26
1.1.8.B. Precios e impuestos gasolina 95 y gasóleo de automoción.....	27
1.1.9. Población activa ocupada en el sector transporte público.....	27
1.1.10. Consumo final energético por sectores económicos y tipos de energía (Unión Europea y España).....	27
1.1.11. Energía consumida por los distintos modos de transporte .....	28
1.1.12. Distribución del tráfico interior de viajeros según modos de transporte.....	29
1.1.13. Distribución del tráfico interior de mercancías según modos de transporte.....	29
1.1.14. Transporte de viajeros según medio de transporte principal y destino de viaje.....	30
1.2. Transporte e infraestructuras de carretera.....	35
1.2.1. Longitud de la red interurbana de carreteras.....	44
1.2.2. Longitud de carreteras de gran capacidad.....	44
1.2.3. Inversiones realizadas en carreteras.....	45
1.2.4. Inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del MITMA .....	45
1.2.5. Resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas.....	46
1.2.6. Parque de vehículos de carretera.....	46
1.2.7. Vehículos de carretera matriculados .....	47
1.2.8. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera .....	47
1.2.9. Estructura empresarial del transporte público discrecional de viajeros con vehículos de nueve o menos plazas (taxis) (tarjeta VT).....	47
1.2.10. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio público, según tipo de vehículo y radio de acción.....	48
1.2.11. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio privado, según tipo de vehículo y radio de acción.....	49
1.2.12. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Empresas con vehículos pesados .....	49
1.2.13. Tráfico en la red interurbana de carreteras, según titularidad .....	50
1.2.14.A. Tráfico en el conjunto de las redes de carreteras por tipo de vía .....	50
1.2.14.B. Tráfico intensidad media diaria (IMD) en el conjunto de redes de carretera por tipo de vía.....	51
1.2.15. Tráfico. Longitud total recorrida en la red de carreteras por titularidad y provincias.....	52
1.2.15.1. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Longitud total recorrida por provincia., por tipo de vehículo. Vehículos totales. ....	53
1.2.15.2. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Crecimiento por tipo de vehículo y CCAA. Vehículos totales ..	54
1.2.15.3. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Longitud total recorrida por corredores por tipo de vehículo. Vehículos totales .....	55
1.2.15.4. Crecimiento del tráfico en la RCE por corredores .....	56
1.2.16. Tráfico en la red de carreteras del Estado según clase de vehículo.....	58

1.2.16.1.	Tráfico en la red a cargo del Estado por tipo de carretera.....	58
1.2.16.2.	Tráfico (IMD) en la red de carreteras del Estado por tipo de vía.....	59
1.2.17.	Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en el conjunto de las redes de carreteras .....	59
1.2.17.1.	Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en la red de carreteras del Estado .....	60
1.2.18.	Transporte interior de mercancías según tipo de servicio. Vehículos pesados. Operaciones interurbanas .....	60
1.2.19.1.	Distribución de velocidades por tipo de vía y ámbito en la red de carreteras del Estado .....	61
1.2.19.2.A.	Distribución mensual de velocidades en autopistas libres y autovías .....	62
1.2.19.2.B.	Distribución mensual de velocidades en carreteras Convencionales y multicarril.....	63
1.2.19.3.	Evolución 2002-2020 en la distribución de velocidades de vehículos ligeros y la mortalidad en la red de carreteras del Estado. Autopistas libres y Autovías.....	64
1.2.19.4.	Evolución 2002-2020 en la distribución de velocidades de vehículos ligeros y la mortalidad en la red de carreteras del Estado. Carreteras convencionales y multicarril .....	64
1.2.19.5.	Evolución de víctimas mortales en accidentes de tráfico en la red a cargo del Estado según tipo de vía.....	65
1.2.19.6.	Evolución de accidentes con víctimas en la red a cargo del Estado según tipo de vía.....	65
1.2.20.	Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (toneladas).....	66
1.2.21.	Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (toneladas-km) .....	67
1.2.22.	Relación de autorizaciones bilaterales internacionales expedidas a los transportistas españoles .....	68
1.2.23.	Número de autorizaciones (comunitarias y CEMT) para el transporte internacional de mercancías .....	69
1.2.24.	Transporte internacional de viajeros realizado por transportistas españoles en la UE.....	69
1.3.	Transporte e infraestructuras ferroviarias.....	72
1.3.1.	Evolución de las características de explotación de las redes ferroviarias .....	83
1.3.2.	Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril .....	83
1.3.3.	Longitud de la red, según características de las líneas.....	83
1.3.4.A.	RENFE. Parque de material motor y remolcado.....	84
1.3.4.B.	ADIF. Parque de material motor y remolcado .....	84
1.3.5.A.	RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías.....	85
1.3.5.B.	RENFE. Tráfico de viajeros-km y mercancías (toneladas-km) .....	86
1.3.6.	RENFE. Transporte de mercancías en régimen de cargas .....	87
1.3.7.	RENFE. Evolución de los tráficos, recorridos y ocupaciones .....	87
1.3.8.	RENFE. Carga bruta remolcada.....	88
1.3.9.	RENFE. Consumos energía de tracción RFIG.....	88
1.3.10.	RENFE. Disponibilidad del material motor y remolcado .....	88
1.3.11.	RENFE y ADIF. Efectivos de personal y su productividad.....	88
1.3.12.A.	RENFE Operadora. Inversiones realizadas.....	89
1.3.12.B.	ADIF Inversiones realizadas.....	89
1.3.13.	RENFE Operadora. Resultados económicos.....	89
1.3.14.	ADIF. Resultados económicos.....	90
1.3.15.	RENFE Operadora. Resultados del ejercicio 2020 por áreas de actividad .....	91
1.3.16.A.	RENFE Compensaciones, ayudas y otras intervenciones financieras asignadas por el Estado.....	91
1.3.16.B.	RENFE. Contrato-Programa. Aportaciones del Estado .....	92
1.3.17.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Longitud total de las líneas.....	92
1.3.18.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Parque de material motor y remolcado .....	92
1.3.19.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Personal empleado.....	93
1.3.20.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Consumos energéticos de tracción.....	93
1.3.21.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles .....	93
1.3.22.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Evolución del tráfico .....	94
1.3.23.	Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña. Cuenta de resultados .....	95
1.3.24.	Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia. Cuenta de resultados .....	95
1.3.25.	Ferrocarriles del Gobierno Vasco. Cuenta de resultados .....	96
1.3.26.	Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares. Cuenta de resultados .....	96

1.4.	Transporte e infraestructuras marítimas .....	101
1.4.1.	Evolución de los principales parámetros técnicos de los puertos.....	107
1.4.2.	Inversiones en infraestructura de transporte marítimo .....	107
1.4.3.	Estructura de los ingresos y gastos de explotación de los puertos españoles.....	107
1.4.4.	Evolución de la flota de transporte abanderada en España .....	108
1.4.5.	Flota de transporte española. Registro especial de las Islas Canarias .....	109
1.4.6.	Número de buques de la flota de transporte abanderada en España distribuidos según tamaño de GT.....	110
1.4.7.	Bajas en la flota abanderada en España .....	110
1.4.8.	Distribución por edades de la flota de transporte abanderada en España.....	111
1.4.9.	Distribución de la flota según el número de buques por naviera .....	111
1.4.10.	Evolución de la construcción naval española.....	112
1.4.11.	Tráfico portuario .....	113
1.4.12.A.	Tráfico portuario de buques, pasajeros y mercancías .....	114
1.4.12.B.	Tráfico portuario ro-ro, buques y pasajeros de crucero y automóviles régimen peaje.....	115
1.4.13.	Tráfico exterior según presentación de la mercancía .....	116
1.4.14.	Tráfico de cabotaje según presentación de la mercancía .....	117
1.4.15.	Contenedores de 20 pies y mayores movidos y tm transportadas en los puertos españoles .....	118
1.4.16.	Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores .....	119
1.4.17.	Mercancía general transportada en contenedores de 20 pies y mayores .....	120
1.4.18.	Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores y mercancías en tránsito .....	120
1.4.19.	Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH, S.A.). Evolución de la actividad de la flota de buques-tanque .....	120
1.5.	Transporte e infraestructuras aéreas .....	125
1.5.1.	Inversiones en infraestructuras aeronáuticas según criterio de pago.....	135
1.5.2.A.	AENA. Resumen de resultados.....	135
1.5.2.B.	ENAIRE. Resumen de resultados .....	136
1.5.3.	Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles.....	136
1.5.4.	Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles .....	137
1.5.5.	Distribución del tráfico anual de pasajeros en los aeropuertos civiles.....	138
1.5.6.	Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles de mayor tráfico .....	139
1.5.7.	Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles.....	139
1.5.8.	Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles.....	139
1.5.9.	Indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles .....	140
1.5.10.	Evolución de la flota aérea regular del Grupo IBERIA .....	140
1.5.11.	Flota de diversas compañías aéreas .....	140
1.5.12.	Datos de oferta y demanda de IBERIA.....	141
1.5.13.	Distribución del mercado internacional de transporte aéreo regular hacia y desde España .....	141
1.5.14.	Distribución del mercado europeo de transporte aéreo no regular hacia y desde España .....	141
1.5.15.	Ingresos medios por mercado de IBERIA .....	142
1.5.16.A.	Indicadores de actividad de IBERIA.....	142
1.5.16.B.	Indicadores de actividad de diversas empresas de transporte aéreo.....	142
1.5.17.	Estructura y cuantía de costes de IBERIA .....	143
1.5.18.	Cuenta de resultados de IBERIA .....	143
1.5.19.	Evolución de las tarifas aéreas regulares .....	143
1.5.20.	Indicadores de actividad de Vueling.....	144
1.5.21.	Cuenta de resultados de Vueling.....	144
1.5.22.	Indicadores de actividad de Iberia Express.....	144
1.5.23.	Cuenta de resultados de Iberia Express.....	144
1.6.	Seguridad en los transportes .....	150
1.6.1.	Accidentes con víctimas en el transporte por carretera.....	163
1.6.2.	Tipos de accidentes y su distribución por vías.....	163
1.6.3.	Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera .....	164
1.6.4.	Accidentes de circulación en el transporte ferroviario.....	164
1.6.5.	La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario .....	165

1.6.6.	Resumen de accidentes marítimos .....	165
1.6.7.	Número de buques averiados (a la deriva) y número de víctimas afectadas en el transporte marítimo .....	165
1.6.8.	Número de accidentes de buques y número de víctimas afectadas en el transporte marítimo.....	166
1.6.9.	Accidentes con víctimas mortales en el transporte aéreo.....	166
1.6.10.	Accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo .....	167
1.6.11.	Accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo por tipo de operación de vuelo .....	167

# 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 2020 .....	15
1.1.1. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras .....	31
1.1.2. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras. Año 2020 .....	31
1.1.3. Energía consumida según modo de transporte. Año 2020.....	31
1.1.4.A. Consumo final de energía eléctrica por sectores económicos. Año 2019 (España y UE).....	32
1.1.4.B. Consumo final por tipos de energía. Año 2019 (España y UE).....	32
1.1.5. Distribución del tráfico interior interurbano de viajeros según modo de transporte.....	33
1.1.6. Distribución del tráfico interior interurbano de mercancías según modo de transporte.....	33
1.1.7. Transporte de viajeros según medio de transporte principal y destino de viaje .....	34
1.2. Transporte e infraestructuras de carretera.....	35
1.2.1. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones .....	70
1.2.2. Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad .....	70
1.2.3. Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles.....	70
1.2.4. Evolución de las matriculaciones de vehículos de carretera.....	71
1.2.5. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera .....	71
1.2.6. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera.....	71
1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias .....	72
1.3.1. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías.....	97
1.3.2. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren.....	97
1.3.3. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por conceptos.....	97
1.3.4. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías .....	98
1.3.5. RENFE. Evolución de datos económicos .....	98
1.3.6. ADIF. Evolución de datos económicos .....	99
1.3.7. Ancho Métrico (FEVE). Tráfico de viajeros y mercancías .....	99
1.3.8. Inversiones ferroviarias .....	100
1.3.9. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Distribución del tráfico de viajeros .....	100
1.4. Transporte e infraestructuras marítimas.....	101
1.4.1. Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior).....	121
1.4.2. Flota de transporte abanderada en España .....	122
1.4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo.....	122
1.4.4. Ingresos y gastos en los puertos españoles .....	123
1.4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera .....	123
1.4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas, según buques/naviera .....	124
1.4.7. Distribución del tráfico portuario según presentación de la mercancía .....	124

1.5. Transporte e infraestructuras aéreas.....	125
1.5.1. Tráfico en los aeropuertos españoles.....	145
1.5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles.....	146
1.5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles.....	146
1.5.4. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles.....	147
1.5.5. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles.....	147
1.5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros.....	148
1.5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos.....	148
1.5.8. Parámetros de las compañías aéreas.....	149
1.6. Seguridad en los transportes.....	150
1.6.1. Transporte por carretera. Accidentes con víctimas.....	168
1.6.2. Transporte por ferrocarril. Accidentes de circulación.....	168
1.6.3. Número de accidentes marítimos.....	168
1.6.4. Transporte aéreo. Accidentes con víctimas mortales.....	169
1.6.5. Transporte aéreo. Accidentes e incidentes graves.....	169

# 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 2020

En este capítulo se ofrece una visión global de la evolución de los sectores del transporte y las infraestructuras durante 2020 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 2020 ha estado marcada por la crisis provocada por la pandemia del COVID-19, que ha incidido muy significativamente en la evolución de todos sus indicadores, terminando con el perfil expansivo iniciado a finales de 2013; así se cerró el año con una caída del PIB real anual del 9,8%, dando fin a un ciclo de cinco años consecutivos de sólida expansión, con tasas de decrecimiento superiores a las del conjunto de la zona euro, que registró una caída del 6,8% en 2020. Esta caída del PIB refleja una caída en todos sus componentes, con la excepción del consumo final de las Administraciones Públicas, que creció un 4,7% interanual; así la demanda nacional en su conjunto cayó un 7,9%, frente a una subida del 2,6% el año anterior; esta caída estuvo marcada por una contracción de la inversión y del consumo privado, que cayó un 12,2%. A su vez, la demanda externa también empeoró como consecuencia de un desplome del 21,0% de las exportaciones superior a la caída de las importaciones de bienes y servicios, que bajaron un 17,9%.

Según se refleja en los resultados de la Contabilidad Nacional para 2020, el PIB pm, a precios corrientes, registró un decrecimiento interanual del 9,8%, frente al crecimiento del 3,4% de 2019, alcanzando un valor su-

perior a los 1,12 billones de euros, cerrando así 2020 mejorando ligeramente la previsión recogida en el actual escenario macroeconómico publicado en el Informe de Situación de octubre de una caída del 11,2%, resultado de la compensación entre una evolución del consumo privado y de la inversión más favorable de lo esperado y la más adversa en el caso de las exportaciones netas.

Entre los componentes de la demanda nacional, a precios corrientes, destaca el favorable comportamiento del gasto en consumo final de las Administraciones Públicas, que registro un crecimiento en 2020 el 4,7% interanual, superior en 0,4 puntos al producido en 2019; los demás componentes de la demanda interna registraron cifras negativas; así, el gasto en consumo final de los hogares se desplomó en 2020 registrando una tasa de crecimiento negativa del 12,2% interanual, frente al crecimiento del 1,9% de 2019; por su parte, el gasto en consumo final de las Instituciones sin fines de lucro al servicio de los hogares (ISFLSH) registró una caída interanual del 0,9%, que contrasta con el crecimiento del 11,4% del año anterior. En cuanto a la caída del consumo privado, puede explicarse en parte por la evolución del mercado laboral, que se produce en un clima de cautela entre consumidores ante la incertidumbre que provoca el estado de pandemia, con un incremento del número de parados alcanzando la cifra de 3,72 millones a finales de 2020, junto al número total de trabajadores en ERTE alcanzó la cifra de 755.939 personas. La mejora del empleo a finales de año se trasladó parcialmente al consumo, recuperando valores que alcanzaron mínimos en el mes de abril, cerrando el año con una caída interanual del índice de comercio minorista del 4,3%, mientras que las matriculaciones se estabilizaron en diciembre, respecto al año anterior.

La formación bruta de capital registró una caída en su tasa de variación interanual en 2020 del 10,7%, frente al ascenso del 5,5% producido en 2019, mostrando un desfavorable comportamiento todos sus componentes. La inversión en capital fijo se vio lastrada principalmente por la caída del componente de bienes de equipo. Así, la Formación Bruta de Capital Fijo (FBCF), cayó un

8,9%, fruto del desplome de sus componentes, construcciones y bienes de equipo en un 8,3 y 12,7% respectivamente.

El sector exterior, en el conjunto de 2020, las exportaciones y las importaciones disminuyeron en 2.409,5 y 3.956,0 millones de euros, respectivamente, en comparación con el año anterior, generando un déficit de 1.119 millones de euros, inferior al de 2019 que alcanzó los 2.665 millones de euros, debido a una caída del 21,0% de las exportaciones superior a la caída de las importaciones de bienes y servicios, que bajaron un 17,9%. Respecto al sector turístico, en el conjunto de 2020, visitaron España 19 millones de turistas, frente a los 83,5 millones de 2019, lo que representa una caída del 77,3% en número de visitantes y del 78,5% en gasto turístico con relación a 2019.

Desde el punto de vista de las ramas de actividad, en 2020 el mayor dinamismo de la actividad correspondió al sector Agricultura, que incluye ganadería, silvicultura y pesca, cuyo valor añadido bruto (VAB) registró un incremento del 9,4% de crecimiento interanual, alcanzando la cifra de 35.319 millones de euros, seguido de Educación, con un crecimiento interanual del 2,2%. Por el contrario, se observan caídas en el crecimiento del VAB en el sector Servicios, que cayó un 24,2%, afectado por la crisis provocada por la pandemia del COVID-19, así como los sectores Construcción e Industrial, cuyos VAB cayeron un 9,9 y un 6,1%, respectivamente en 2020.

Por lo que se refiere a la evolución del mercado de trabajo en 2020, 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 recesión iniciada en el primer trimestre, como consecuencia de la pandemia sufrida y la declaración del estado de alarma, que pone fin al dinamismo en la creación de empleo del mercado laboral español iniciada en 2014. Según estimaciones de la EPA durante 2020, el número de ocupados de la economía española cayó en 576.900 personas, con lo que la economía española cerró el ejercicio con una población ocupada de 19.202.400 personas, lo que supuso una caída interanual del 2,9%.

En correspondencia con el retroceso del empleo, el aumento del paro fue muy significativo. El número de desempleados se incrementó en 283.100 personas en 2020, lo que sitúa el número de parados en un 8,7% más que hace un año, totalizando 3.530.900 personas; así, en el año 2020 la tasa de paro se ha situado en el 15,5% de la población activa, 1,4 puntos superior a 2019. La población activa alcanzó la cifra de 22.733.300 personas, 193.800 activos menos que hace un año. En relación con la tasa de temporalidad, medida como el porcentaje de

asalariados con contrato temporal, se redujo 1,5 puntos respecto a la de un año antes, situándose en el 24,6%. La tasa de asalariados se situó en el 84,0% hasta un total de 16.241.500 personas. El peso de los no asalariados sobre el total de ocupados se sitúa en el 16,0%, cuatro décimas superior al de un año antes.

Por ramas de actividad, destaca la desaceleración del empleo en la mayor parte de sectores; así en la industria, la tasa de ocupación se sitúa en el 12,8%, en la construcción en el 6,5%, en el transporte en el 5,2% y en la agricultura, que cierra el año con un 4,0% de ocupados.

Según los datos del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE), el paro registrado se situó a finales de diciembre de 2020 en 3.888.137 personas. Con ello, el ejercicio se cierra con 724.532 parados, un 22,9% más que a finales de 2019, lo que, en términos porcentuales, significa que el 17,1% de la población activa está registrada en las oficinas de empleo (1,6 puntos más 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 2020 una tasa interanual del -0,5%, 1,3 puntos menos que la registrada en 2019. Esta contención en la variación del índice fue debido, principalmente, a la evolución de los precios del Grupo Transporte, que se desploma su variación más de ocho puntos, pasando de un incremento del 4,0% en 2019 a una caída del 4,4% en 2020, a causa principalmente de la caída de los precios de los carburantes y lubricantes, que frente a la subida de un 7,7% el año anterior, en 2020 se bajaron un 10,5%, así como a la bajada de los precios del transporte aéreo de pasajeros, que acumularon una caída del 14,3% frente a la subida del 9,2% registrada en 2019. Otros grupos con influencia negativa en la variación del IPC han sido Comunicaciones, que cae un 4,1%, Ocio y cultura, cuya tasa interanual ha sido del -1,6%, Enseñanza, que baja un 0,2% y Vivienda con una variación negativa del 0,1%. Por su parte, el grupo con mayor influencia positiva en la variación del IPC ha sido Alimentos y bebidas no alcohólicas cuya tasa anual aumenta un 1,1%; los demás grupos presentan variaciones positivas a lo largo de 2020, así Otros bienes y servicios sube un 1,2%, Vestido y calzado lo hacen en un 0,9%, Medicina sube un 0,5%, Menaje un 0,4%, Bebidas alcohólicas y tabaco un 0,3% y Hoteles, cafés y restaurantes aumenta su tasa interanual un 0,3%.

La tasa de variación anual de la inflación subyacente (índice general sin alimentos no elaborados ni productos energéticos) se sitúa en el 0,1%, nueve décimas inferior al año anterior, con lo que se sitúa seis décimas por encima de la del IPC general en 2020.

El Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) para España en diciembre de 2020 se ha situado

en una tasa interanual del -0,6%, terminando el año 1,4 puntos por debajo de la registrada el año anterior y con 0,3 puntos por debajo de la tasa de variación anual para el conjunto de la Unión Económica y Monetaria, que se ha situado en el -0,3%.

Para el conjunto del año 2020, los precios del grupo Transporte presentan la mayor variación negativa dentro de los grupos nacionales de clasificación, alcanzando una caída del 4,4% frente al incremento del 4,0% registrado en diciembre de 2019. 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 2020 de carburantes y lubricantes se ha desplomado un 10,5%, frente al incremento del 7,7% de 2019, acompañado de la caída de precios de los productos energéticos, cuya tasa de variación registró una caída del 6,2% en 2020.

Dentro del subgrupo de “vehículos”, la clase “automóviles” para el transporte personal registró una tasa de variación interanual en diciembre de 2020 de -0,2%, 1,4 puntos menos que en diciembre de 2019.

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 2020 del 1,1% (0,5% en diciembre de 2019).

- **Transporte de pasajeros por carretera**

Respecto de estos servicios colectivos (urbanos e interurbanos), la tasa interanual de diciembre de 2020 se situó en el 1,0%, una décima menos que en diciembre de 2019.

- **Transporte aéreo de pasajeros**

Esta clase cerró el año 2020 su tasa interanual con un desplome del 14,3%, frente al fuerte repunte del 9,2% registrado en 2019.

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

Esta clase cerró el año 2020 con una tasa interanual del 8,7%, frente a tasa interanual del 2,6% registrada el año anterior.

- **Transporte combinado de pasajeros**

Esta clase, que usa dos o más modos de transporte, durante 2020 registró con una tasa interanual del 0,3%, frente a tasa interanual del 0,0% el año anterior.

- **Otros servicios de transporte**

Los precios de los viajes por otros medios distintos de los ya especificados, finalizaron 2020 con una tasa interanual negativa del 0,2%, frente a tasa interanual del 0,5% el año anterior.

### 1.1.2. Los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2020

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 2020, 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 2016-2020, el PIB pm, a precios corrientes, registra tasas de variación interanuales positivas hasta el año 2019; no obstante debido a la crisis provocada por la pandemia del COVID-19, que ha incidido muy significativamente en la evolución de todos sus componentes, terminando con el perfil expansivo iniciado a finales de 2013; así se cerró el año con una caída del PIB real anual del 9,8%, mayor que la registrada en la zona euro, que registró una caída del 6,8% en 2020, quedando su número índice en 104,2 frente a 115,5 que reflejaba en 2019.

Los índices que más han reflejado la crisis por la pandemia sufrida han sido el VAB del sector servicios, que con una caída interanual del 24,2% deja su índice en 88,2, seguido de exportaciones e importaciones de bienes y servicios, que con caídas interanuales del 21,0 y 17,9% terminan con registros de 94,8 y 99,3, respectivamente. Destacar también las caídas en el consumo privado, que con una caída del 12,2% deja su índice en 99,6, que hace que la demanda interna baje un 7,9%, situando su índice en 103,9, la formación bruta de capital fijo que cae un 8,9% quedando su índice en 117,3 y el precio de gasóleo que en media de diciembre cae un

13,2% con lo que su índice queda en 107,0. Por el contrario, el consumo final de las Administraciones Públicas creció un 4,7% interanual subiendo su índice hasta 116,9. Los valores añadidos brutos (VAB) total y de los sectores industrial, construcción y servicios registran tasas de variación negativas respecto a 2019, presentando sus números índices valores cercanos a los de 2015, incluso el VAB del sector servicios cae por debajo, quedando su índice en 88,2; por el contrario el VAB del sector agrario y pesquero sube un 9,4% respecto al año anterior. Dentro de la sección empleo, cabe destacar el aumento de la población parada que con una subida del 8,7% respecto a 2019, lleva su índice hasta 69,8 en el período de referencia.

Respecto a los índices de precios se aprecian ligeras bajadas en el período referenciado, consolidadas con las variaciones negativas interanuales del 0,5% y 4,4% respecto a 2019 para el IPC general y precios de transporte, respectivamente, influidos, en parte, por la bajada de los precios de los combustibles, que sitúan sus números índice en 103,4 y 107,0 para la gasolina 95 y el gasóleo, respectivamente, mientras el índice de precios de consumo de vivienda bajó un 0,1% en 2020 situando su índice en 99,3, así como el IPRI, que cayó un 1,5% en 2020, dejando su índice en 103,0.

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 en 2020 han disminuido un 35,7% en su conjunto. Las correspondientes a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana subieron un 19,4%. Por su parte, las inversiones de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje cayeron un 21,8% y las de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestres un 20,1%. A fecha de cierre del presente Informe, las Comunidades Autónomas y las Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, no habían presentado datos.
- 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 1,0%; por

clase de vehículo crece el parque de motocicletas un 3,6%, turismos un 0,6%, tractores industriales un 1,2%, camiones y furgonetas un 0,3% y otros vehículos, que incluye remolques, semi-remolques y vehículos especiales, también sube un 2,9%, mientras que autobuses y microbuses desciende un 3,2%. Las matriculaciones de vehículos automóviles han caído un 28,4% en 2020.

- La Red de Carreteras del Estado refleja caídas anuales de tráfico que, en vehículos-km., se cifra en un 24,8% en el año 2020, habiendo bajado un 13,3% los vehículos pesados y un 26,5% 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 caídas del 30,2% en 2020 y en autopistas libres y autovías la bajada ha sido del 10,0%. Asimismo, el transporte de mercancías en toneladas-km en la red del Estado ha disminuido un 9,6% en 2020.
- Las inversiones llevadas a cabo por RENFE operadora y ADIF en 2020 aumentaron en conjunto un 10,5%. Las realizadas por ADIF en infraestructura subieron un 9,0% y las realizadas por ADIF Alta Velocidad subieron un 6,1%; por su parte, las inversiones de RENFE operadora disminuyeron un 31,6%, con lo que el índice de inversiones se ha situado en 98,8 (89,4 en 2019).
- Los viajeros totales transportados por RENFE operadora han caído en 2020 un 48,0% y los viajeros-km un 59,0% respecto a 2019.
- Las toneladas transportadas por RENFE en 2020 han bajado un 16,1% y en toneladas-km la caída ha sido de un 18,6%.
- La flota española de transporte, medida en GT's, disminuyó en 2020 un 1,2%, a pesar de haber aumentado en 2 unidades el número de buques; igualmente, el Registro Especial de las Islas Canarias disminuyó en 2020 un 1,2%, en términos de GT's, aumentando en 2 unidades los buques existentes.
- El tráfico portuario de mercancías en 2020 experimentó una caída del 13,6% en las toneladas transportadas en cabotaje y del 7,2% en navegación exterior.
- Las inversiones en infraestructura marítima cayeron en 2020 un 2,4%, con lo que el índice se coloca en 49,9.
- En 2020 el tráfico total de aeronaves en los aeropuertos españoles cayó en un 53,1% y el de

pasajeros en un 72,4%. El tráfico doméstico bajó un 60,5% y el internacional un 77,8%; el tráfico total regular tuvo una bajada del 72,1% y el no regular cayó un 79,0%.

- Las inversiones en infraestructuras aeroportuarias bajaron en 2020 un 3,1%, con lo que el índice queda en 210,2.

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 2000-2020, 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 2020 obtuvo un VAB estimado, a precios de mercado corrientes de 40.923 millones de euros; lo que representa una bajada del 21,4% con relación al del año anterior.

La participación provisional del sector transporte ha sido para el año 2020 del 5,4% en servicios de mercado, ocho décimas inferior que en 2019 y del 4,0% en el Valor Añadido Bruto nacional, seis décimas menos de participación que el año anterior.

En 2019, las cifras que se obtienen para los diferentes subsectores del sector transporte, todavía provisionales, en millones de euros corrientes, son las siguientes: transporte terrestre y transporte por tubería, 24.134 millones de euros; transporte marítimo y por vías navegables interiores, 694 millones de euros; transporte aéreo, 3.606 millones de euros; almacenamiento y actividades anexas al transporte, 20.424 millones de euros y finalmente agencias de viajes y operadores turísticos 3.196 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 va-

loraciones 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 2019 y 2020 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 26.996 euros en el año 2020 frente a 30.243 euros en el año 2019, correspondiendo 2.741 euros a transporte para 2020, lo que supone un 29,5% menos que el año anterior.

Analizando la estructura de estos gastos, se observa que la participación en el total del gasto anual de la compra de vehículos para transporte personal ha sido de un 3,6% en 2020, mientras que en 2019 fue del 4,4%; asimismo, la participación en los gastos de utilización de vehículos representó un 5,8% en 2020, frente a 7,0% en 2019; la participación en el pago de servicios de transporte se situó en un 0,8% en 2020, siete décimas menos que el alcanzado en 2019. Como dato de interés, cabe indicar que cada español gastó en 2020 una media de 6,9 euros/mes frente a los de 14,7 euros/mes del año anterior, en servicios de transporte; mientras que en la compra y utilización del vehículo privado gastó 84,9 euros/mes en lugar de los 115,5 euros/mes que gastaba en 2019.

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 6.966,1 millones de euros en 2020, inferior en un 17,2% al obtenido en 2019 (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 2020 de 2.176,99 millones de euros, un 35,7% menos que el año anterior.

Para el conjunto de los ferrocarriles, la inversión realizada en 2020 fue de 2.529,62 millones de euros, un 5,1% superior a 2019. Este incremento es consecuencia de las inversiones realizadas en la forma siguiente: RENFE Operadora, sube en total un 31,6%, la inversión en material móvil aumentó un 35,7%, las de FF.CC. de

vía estrecha, suben en conjunto un 0,1%, distribuida en una bajada del 1,6% de las de infraestructuras y una subida del 2,6% 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 llevadas a cabo por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana caen un 31,7%; las del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) subieron un 9,0% y las de Adif Alta Velocidad un 6,1%, si bien hay que tener en cuenta que estas últimas fueron las de mayor cuantía con 1.272,57 millones de euros; y la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte (SEITT) por su parte invirtió en ferrocarriles 33,18 millones de euros, un 61,1% menos que el año anterior. A fecha del cierre del presente Informe las Direcciones Generales de Transportes de las Comunidades Autónomas no han presentado datos.

La inversión realizada en transporte marítimo, se situó en 341,99 millones de euros en 2020, un 2,4% menos que en 2019.

Asimismo, las inversiones de Aena, S.A. y ENAIRE en transporte aéreo disminuyeron globalmente un 3,1% en el año 2020, disminuyendo un 3,5% las correspondientes a aeropuertos y un 0,8% las pertenecientes a navegación aérea. Sobre un total de 603,16 millones de euros, aeropuertos absorbió el 83,4% y navegación aérea un 16,6%.

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 2020 el precio medio del petróleo ha experimentado un descenso del 64,8% respecto al año anterior. El precio del barril de Brent ha alcanzado un precio medio de 41,67 dólares por barril, mientras que en el mismo periodo del año anterior el precio fue de 64,30 dólares por barril. En este mismo periodo el euro se ha apreciado un 1,8% con respecto al dólar, pasando de un cambio medio de 1,119 dólares por euro en 2019 a 1,139 dólares por euro en 2020. Esta apreciación del euro, junto a la bajada del precio medio del petróleo, ha provocado que el precio del barril de petróleo en euros haya disminuido un 39,0% respecto al año anterior, quedando en 36,57 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 bajadas durante el primer semestre, recuperando los precios en el segundo semestre del año. Así pues, en 2020,

a precios medios nacionales, la gasolina sin plomo termina con un precio medio de 1,18 €/l, con una bajada del 9,5% con relación al precio del año anterior, mientras que el gasóleo registra un precio medio de 1,07 €/l, con un descenso del 11,9%.

La tabla 1.1.8.B recoge los precios medios ponderados de la Eurozona que son, para la gasolina sin plomo de 1,33 €/l, y para el gasóleo de 1,12 €/l, superiores a los de España en un 13,0% y 4,4%, 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 57,7% y 52,9%, respectivamente, por debajo de la media ponderada de la Eurozona que son del 65,9% y 59,8%, 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 2020 la población ocupada en el transporte público da un giro a la recuperación iniciada en 2014, registrando globalmente un descenso del 1,8% respecto al año anterior. Por clases de transporte, el personal ocupado en transporte terrestre y por tubería baja un 5,2%, en transporte marítimo sube un 10,9%, en transporte aéreo cae un 10,6%, en almacenamiento y actividades anexas al transporte sube un 9,0% y en las actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas, etc. baja en un 4,1%, 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 durante los años 2016 a 2019.

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 2019, en España el sector transporte absorbe el 40,4% de la energía final consumida, seguido por «hogares y otros» con un 35,1% y por la industria con un 24,5%; 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 31,3% y la industria con un 24,5%. Se observa una diferente estructura en el consumo de energía final, destacando la diferencia de 9,1 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 9,1 puntos porcentuales en España.

Por tipo de energía consumida, el porcentaje de la eléctrica en España supera en 2,1 puntos porcentuales al consumo en el conjunto de la UE. La participación del gas natural dentro del conjunto de la UE supera en 5,1 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 2016 a 2020 se recoge en la tabla 1.1.11. El total del consumo equivalente en terajulios (1TJ = 10<sup>12</sup> julios), en 2020, fue de 1,46 millones, con un descenso del 23,2% sobre 2019.

Por sectores, en 2020, en todos los modos de transporte se produjo una caída, con un descenso global del 23,2% respecto al año anterior; en concreto, el consumo en transporte por carretera bajó un 17,5%, debido sobre todo al menor consumo de gas licuado, que cayó un 23,3%, y en menor medida al de gasolina automoción, que bajó un 20,9% y al consumo de gasóleo que bajó un 16,7%; el ferrocarril disminuyó su consumo en un 23,6%, el sector aéreo se desplomó un 65,0% y el sector marítimo lo bajó en un 7,4%.

Si se analiza el consumo por tipo de combustible, se observa que tanto el de gasóleo como el de las gasolinas de automoción disminuyeron un 10,4% y 20,9%, respectivamente. Por su parte, el consumo de queroseno, de uso exclusivo para el transporte aéreo, cayó un 65,1% respecto del año anterior. El de fuel-oil, exclusivamente para transporte marítimo, disminuyó un 3286% y el consumo de gas licuado bajó un 23,3%. Finalmente, el consumo de energía eléctrica disminuyó un 20,6% y el de gasolina de aviación un 51,7%.

En relación con la producción del sector transporte, las tablas 1.1.12 y 1.1.13 recogen los tráficos de viajeros y mercancías interiores y las participaciones respectivas por modos de transporte. La información de carreteras está referida en 2020 a los 165.446 kilómetros de red gestionados por el Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Cabildos.

Durante 2020, todavía con datos provisionales, debido a la crisis provocada por la pandemia del COVID-19, el reparto modal del transporte en España se ha visto alterado, así se registraron un total de 314.132 millones de viajeros-km. La participación del transporte por carretera fue del 91,63% (comprendiendo el transporte efectuado por motocicletas, turismos y autobuses). La participación del ferrocarril fue del 3,82%; la del transporte aéreo del 4,36%; y la del marítimo tan solo del 0,19%.

En cuanto al tráfico interior de mercancías, en 2020, se transportaron 324.082 millones de toneladas-km. Por modos, la carretera participa con un 84,30%, el marítimo con un 12,92%, el ferrocarril con un 2,77% y el aéreo con solo el 0,02%.

Hay que señalar que, respecto a 2019, debido a la situación de pandemia que estamos padeciendo, caen todos los tráficos; así en el tráfico interior de viajeros (medido en viajeros-km.), el tráfico por carretera cae un 24,3%, en el tráfico por ferrocarril se baja en un 58,2%, el aéreo se desploma un 60,9%, y el tráfico marítimo disminuye un 48,4%. En el tráfico de mercancías, medido en toneladas-km., el tráfico por carretera cae un 8,84%, el tráfico por ferrocarril cae un 14,24, el marítimo baja un 13,58% y el aéreo un 22,24%.

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, 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)”.

La tabla 1.1.14 y el gráfico 1.1.7 muestran 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 2020 alcanzó los 101,52 millones de viajes, lo que supone un 47,6% 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 85,6% de los casos, mientras que el 56,7% de los viajes al extranjero utilizó el transporte aéreo. El 94,9% de los viajes tuvo como destino principal España y el 5,1% restante el extranjero.

Cabe resaltar que la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 tuvo efectos en los desplazamientos de los residentes durante 2020 al limitarse la libertad de circulación de personas, primero por el primer estado de alarma y, tras finalizar éste, por las restricciones impuestas por las comunidades autónomas. A su vez, muchos

países han mantenido medidas restrictivas a los viajeros residentes en España para acceder a sus territorios, como cuarentenas, solicitud de test PCR o prohibiciones de entrada.

Este escenario ha provocado que en el conjunto de 2020 se registraran bajadas del 47,6% en los viajes. El

turismo con destino al extranjero fue el más afectado, con descensos del 74,8% en viajes.

Por medio de transporte, los viajes más afectados fueron los que utilizaron el transporte aéreo, con una caída del 71,0% en el total de viajes.

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

Índices	2016	2017	2018	2019	2020
<b>1. ÍNDICES ECONÓMICOS (Base 2015)</b>					
Producto interior bruto a precios corrientes	103,4	107,8	111,7	115,5	104,2
Consumo privado	102,9	107,7	111,3	113,4	99,6
Consumo público	101,1	103,0	107,0	111,6	116,9
Demanda interna	102,4	106,4	109,9	112,8	103,9
Formación bruta de capital fijo	103,1	111,8	120,6	128,8	117,3
Exportaciones bienes y servicios	104,1	112,6	116,7	120,0	94,8
Importaciones bienes y servicios	101,0	111,2	118,4	120,9	99,3
VAB total	103,3	107,6	111,3	115,3	104,7
VAB agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	106,8	109,9	112,6	109,5	119,8
VAB industrial, excepto construcción	99,1	102,7	109,7	114,4	107,4
VAB construcción	105,2	110,0	114,2	125,3	112,9
VAB servicios	104,5	109,7	112,9	116,4	88,2
Población activa	99,6	99,2	99,5	100,5	99,2
Población ocupada	102,7	105,4	108,2	110,7	107,5
Población parada	88,6	77,5	68,8	64,2	69,8
Población inactiva	100,9	102,2	103,2	104,3	108,2
Precios de consumo (IPC)	101,6	102,7	104,0	104,8	104,3
Precios de consumo de transporte	104,7	106,7	106,9	111,2	106,3
Precios de consumo de vivienda	100,8	102,1	104,7	99,4	99,3
Precios industriales (IPRI)	102,9	104,6	106,4	104,6	103,0
Precio gasolina 95 sin plomo (media de diciembre)	106,3	108,3	105,5	114,4	103,4
Precio gasóleo (media de diciembre)	110,9	114,4	116,3	123,3	107,0
<b>2. ÍNDICES TRANSPORTE CARRETERA</b>					
Inversiones totales realizadas en carreteras	91,0	86,5	82,5	80,3	51,6
Longitud carreteras gran capacidad	100,5	100,8	101,2	101,2	101,2
Parque vehículos automóviles	102,3	104,9	107,5	109,7	110,8
Matriculaciones vehículos automóviles	112,2	120,2	129,2	126,5	90,6
Vehículos-km en la red del Estado	103,6	106,7	109,9	110,6	82,7
Vehículos-km en autopistas de peaje	105,6	110,1	112,7	110,6	60,2
Toneladas-km en la red del Estado	103,4	112,2	117,5	120,1	108,6
<b>3. ÍNDICES RENFE Y ADIF</b>					
Inversiones de ADIF y RENFE Op. (1)	72,3	88,4	86,9	89,4	98,8
Viajeros-km totales	101,8	104,9	108,4	109,8	45,0
Viajeros-km larga distancia (2)	102,7	105,8	109,2	111,8	38,0
Viajeros-km media distancia (3)	100,0	102,8	107,0	104,4	46,0
Viajeros-km cercanías	101,2	104,6	108,2	108,9	57,7
Toneladas-km totales	95,3	95,6	91,4	89,1	72,5
<b>4. ÍNDICES TRANSPORTE MARÍTIMO</b>					
Inversiones en infraestructura marítima	66,6	71,9	62,4	51,2	49,9
Evolución de la flota española (GT)	108,0	107,8	107,4	112,5	112,0
Tráfico portuario cabotaje de mercancías	106,6	111,2	111,9	112,0	96,8
Tráfico portuario exterior de mercancías	100,4	109,5	113,1	113,3	105,2
<b>5. ÍNDICES TRANSPORTE AÉREO</b>					
Inversiones infraestructuras aeronáuticas	108,1	154,3	213,0	216,9	210,2
Evolución flota aérea española	104,6	97,1	100,7	121,8	127,1
Viajeros tráfico interior	108,8	117,6	129,3	137,6	54,3
Viajeros tráfico internacional	112,0	121,4	126,3	130,8	29,0

(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	2019 (P)	2020 (A)
Transporte terrestre y transporte por tubería	15.318	19.017	22.827	24.157	23.515	23.585	22.867	24.134	
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	744	773	863	661	740	741	741	694	
Transporte aéreo	2.336	2.265	2.204	2.336	2.480	2.773	3.536	3.606	
Almacenamiento y actividades anexas a los transportes	7.799	11.259	15.336	17.698	17.755	19.029	19.995	20.424	
Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos,...	1.904	2.808	2.668	2.929	3.182	3.139	3.132	3.196	
<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>50.271</b>	<b>52.054</b>	<b>40.923</b>
Servicios a precios de mercado	383.525	554.778	710.963	732.538	756.351	787.710	816.445	845.483	760.257
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%	6,2%	5,4%
VAB a precios básicos	588.988	832.410	985.479	978.469	1.010.688	1.053.180	1.088.820	1.128.481	1.024.121
Participación del Sector Transportes en el VAB	4,8%	4,3%	4,5%	4,9%	4,7%	4,7%	4,6%	4,6%	4,0%
PIB a precios de mercado	647.851	927.357	1.072.709	1.077.590	1.113.840	1.161.867	1.203.259	1.244.375	1.211.948

(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 1.1.3.A. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2018**  
 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	12.785	332	1.999	8.524	1.632	25.272	545.718
Excedente bruto de explotación	10.016	451	1.548	11.056	1.497	24.568	531360
Impuestos netos ligados a producción	66	-42	-11	415	3	431	11.742
VAB a precios básicos	22.867	741	3.536	19.995	3.132	50.271	1.088.820
Consumos intermedios	30.187	1.553	8.750	27.661	14.254	82.405	1.067.693
Valor de la producción	53.054	2.294	12.286	47.656	17.386	132.676	2.156.513

(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 1.1.3.B. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2019 (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	13.581	374	2.147	9.042	1.500	26.644	575.889
Excedente bruto de explotación	10.491	375	1.468	10.954	1.696	24.984	540907
Impuestos netos ligados a producción	62	-55	-9	428	0	426	11.685
VAB a precios básicos	24.134	694	3.606	20.424	3.196	52.054	1.128.481
Consumos intermedios	31.500	1.882	9.817	29.887	12.246	85.332	1.113.966
Valor de la producción	55.634	2.576	13.423	50.311	15.442	137.386	2.242.447

(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 2016 a 2020.**  
Precios corrientes (millones de euros. Base 2015)\*

Concepto	2016		2017		2018		2019 (P)		2020 (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	22.583	503.724	24.115	523.665	25.272	545.718	26.644	575.889	25.580	543.856
Excedente bruto de explotación/Renta mixt	24.623	495.819	24.728	518.424	24.568	531.360	24.984	540.907	15.390	476.416
Impuestos netos ligados a producción	466	11.145	424	11.091	431	11.742	426	11.685	-47	3.849
VAB a precios básicos	47.672	1.010.688	49.267	1.053.180	50.271	1.088.820	52.054	1.128.481	40.923	1.024.121
Consumos intermedios	75.324	943.479	78.628	1.008.189	82.405	1.067.693	85.332	1.113.966	77.329	1.017.398
Valor de la producción	122.996	1.954.167	127.895	2.061.369	132.676	2.156.513	137.386	2.242.447	118.252	2.041.519

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

(P) Provisional

(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 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>

(\*) Precios corrientes.

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

**Tabla 1.1.5.B. Gasto anual en transporte. Año 2020 (\*)**

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	18.390,59	3,61%	975,88	580,50	392,16
Gastos de utilización de vehículos	29.402,54	5,78%	1.560,22	928,10	626,97
Pago de servicios de transporte	3.870,26	0,76%	205,37	122,17	82,53
<b>Gasto total en transporte</b>	<b>51.663,38</b>	<b>10,16%</b>	<b>2.741,47</b>	<b>1.630,77</b>	<b>1.101,66</b>
<b>GASTO TOTAL</b>	<b>508.738,16</b>	<b>100</b>	<b>26.995,76</b>	<b>16.058,45</b>	<b>10.848,22</b>

(\*) Precios corrientes.

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	2.017			2018			2019			2020		
	Exportaciones	Importaciones	Saldo	Exportaciones	Importaciones	Saldo	Exportaciones	Importaciones	Saldo	Exportaciones	Importaciones	Saldo
<b>Transporte</b>												
Pasajeros	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	2.582,0	224,0	2.358,0
Mercancías	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	8.766,7	8.071,1	695,6
Otros servicios de transporte	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	6.289,5	2.357,0	3.912,5
<b>Total Transporte</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>17.618,2</b>	<b>10.652,1</b>	<b>6.966,1</b>
<b>Total General</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>	<b>66.884,2</b>	<b>48.666,0</b>	<b>18.218,2</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	2016	2017	2018	2019	2020(P)	20/19
<b>Transporte por carretera</b>	3.839,39	3.648,31	3.482,07	3.386,24	2.176,99	-35,7%
Infraestructura (1)	3.839,39	3.648,31	3.482,07	3.386,24	2.176,99	-35,7%
<b>Transporte ferroviario</b>	2.021,36	2.622,85	2.473,68	2.406,56	2.529,62	5,1%
<b>RENFE Operadora (2)</b>	240,62	321,02	319,81	291,44	383,66	31,6%
Material Movil	193,84	254,40	254,84	216,55	293,90	35,7%
"Otras Inversiones"	46,78	66,62	64,97	74,89	89,76	19,9%
<b>FF.CC. de via estrecha</b>	122,57	202,83	203,02	184,44	184,54	0,1%
Infraestructura	66,03	118,68	121,43	113,26	111,47	-1,6%
Material movil	56,54	84,15	81,59	71,18	73,07	2,6%
<b>D.G. Transportes CC.AA.</b>	130,47	139,03	94,99	40,99	--	-100,0%
<b>Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (3)</b>	5,44	7,62	6,91	9,47	6,47	-31,7%
<b>Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) (4)</b>	342,22	395,94	397,17	595,44	649,20	9,0%
<b>ADIF Alta Velocidad (4)</b>	1.104,98	1.346,14	1.310,38	1.199,55	1.272,57	6,1%
<b>Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transportes (SEITT)</b>	75,06	210,27	141,39	85,24	33,18	-61,1%
<b>Transporte marítimo</b>	455,87	492,71	427,32	350,32	341,99	-2,4%
Infraestructura (5)	446,84	479,02	418,60	342,44	332,52	-2,9%
Otras inversiones (6)	9,04	13,69	8,72	7,88	9,47	20,2%
<b>Transporte aéreo (7)</b>	310,14	442,80	611,13	622,29	603,16	-3,1%
Aeropuertos	244,26	371,24	523,69	521,54	503,20	-3,5%
Navegación aérea	65,88	71,56	87,44	100,75	99,97	-0,8%

(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. A fecha de cierre las CC.AA. no han presentado datos.

(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 2017				Año 2018				Año 2019				Año 2020			
	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)	1,24	1,21	1,19	1,23	1,24	1,30	1,33	1,28	1,24	1,33	1,32	1,30	1,28	1,10	1,16	1,17
Gasóleo (€/l)	1,12	1,09	1,07	1,13	1,15	1,21	1,23	1,23	1,20	1,24	1,21	1,22	1,19	1,02	1,05	1,04

(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 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	20/19(%)	Impuestos 2020 (%)
España	1,152	1,218	1,289	1,299	1,176	-9,5%	57,7%
Eurozona	1,320	1,397	1,469	1,454	1,329	-8,6%	65,9%
U.E.	1,291	1,354	1,426	1,413	1,282	-9,3%	64,8%

PVP Gasóleo de Automoción (€/l)							
	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	20/19(%)	Impuestos 2020 (%)
España	1,015	1,101	1,203	1,216	1,071	-11,9%	52,9%
Eurozona	1,105	1,208	1,336	1,332	1,118	-16,1%	59,8%
U.E.	1,124	1,215	1,335	1,330	1,162	-12,6%	58,7%

(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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
Transporte terrestre y por tubería	597,3	590,9	615,6	645,8	612,0	-5,2%
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	26,1	21,5	24,3	22,0	24,4	10,9%
Transporte aéreo	39,4	44,9	47,7	56,5	50,5	-10,6%
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	214,0	223,5	238,3	244,0	265,9	9,0%
Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas, etc.	71,5	71,8	83,8	74,7	71,6	-4,1%
<b>Total</b>	<b>948,3</b>	<b>952,6</b>	<b>1.009,7</b>	<b>1.043,0</b>	<b>1.024,4</b>	<b>-1,8%</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**

UE 28								
Concepto	2016		2017		2018		2019	
	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%
<b>SECTORES ECONÓMICOS</b>								
Industria	257.675	24,5%	261.157	24,6%	263.725	24,8%	259.337	24,5%
Transportes	321.017	30,6%	326.842	30,8%	328.331	30,9%	330.860	31,3%
Hogares y otros	471.561	44,9%	474.032	44,6%	471.205	44,3%	466.825	44,2%
<b>CONSUMO FINAL</b>	<b>1.050.252</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.062.031</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.063.261</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.057.022</b>	<b>100,0%</b>
<b>TIPOS DE ENERGÍA</b>								
Derivados del petróleo (sin biofuel)	391.825	37,3%	394.840	37,2%	393.065	37,0%	393.173	37,2%
Gas natural	238.870	22,7%	239.408	22,5%	241.283	22,7%	238.134	22,5%
Electricidad	239.543	22,8%	241.293	22,7%	241.685	22,7%	239.058	22,6%
Otros	180.014	17,1%	186.491	17,6%	187.228	17,6%	186.657	17,7%
<b>CONSUMO FINAL DISPONIBLE</b>	<b>1.050.252</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.062.031</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.063.261</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.057.022</b>	<b>100,0%</b>

España								
Concepto	2016		2017		2018		2019	
	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%
<b>SECTORES ECONÓMICOS</b>								
Industria	18.023	23,1%	19.414	24,3%	20.075	24,5%	19.969	24,5%
Transportes	30.616	39,3%	31.732	39,7%	32.531	39,7%	32.940	40,4%
Hogares y otros	29.323	37,6%	28.717	36,0%	29.270	35,7%	28.603	35,1%
<b>CONSUMO FINAL</b>	<b>77.962</b>	<b>100,0%</b>	<b>79.863</b>	<b>100,0%</b>	<b>81.876</b>	<b>100,0%</b>	<b>81.513</b>	<b>100,0%</b>
<b>TIPOS DE ENERGÍA</b>								
Derivados del petróleo (sin biofuel)	37.952	48,7%	38.806	48,6%	39.542	48,3%	39.482	48,4%
Gas natural	13.446	17,2%	13.486	16,9%	14.271	17,4%	14.212	17,4%
Electricidad	19.993	25,6%	20.559	25,7%	20.504	25,0%	20.166	24,7%
Otros	6.572	8,4%	7.012	8,8%	7.558	9,2%	7.653	9,4%
<b>CONSUMO FINAL DISPONIBLE</b>	<b>77.962</b>	<b>100,0%</b>	<b>79.863</b>	<b>100,0%</b>	<b>81.876</b>	<b>100,0%</b>	<b>81.513</b>	<b>100,0%</b>

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

 Fuente: Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat>). Datos a 08/02/2021.

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

Clase de energía	Años	Modos de transporte				Total	Incremento respecto al año anterior
		Carretera (1)	Ferrocarril	Aéreo (2)	Marítimo		
Gasolina auto (Miles t)	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%
	2020	4.249,9				4.249,9	-20,9%
Gasóleo (Miles t)	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	23.440,8	75,0		2.150,2	25.666,0	0,7%
	2020	19.534,1	52,5		3.420,3	23.006,9	-10,4%
Fuel-oil (Miles t)	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%
	2020				4.353,0	4.353,0	-32,8%
Gasolina aviación (Miles t)	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%
	2020			3,9		3,9	-51,7%
Queroseno (Miles t)	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%
	2020			2.417,8		2.417,8	-65,1%
Gas licuado (Miles t)	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%
	2020	66,0				66,0	-23,3%
Electricidad (Gwh)	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	3,4%
	2020		2.173,1			2.173,1	-20,6%
<b>Total equivalente en TJ (3)</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>1.238.726,3</b>	<b>13.180,8</b>	<b>301.381,0</b>	<b>350.455,6</b>	<b>1.903.743,7</b>	<b>1,3%</b>
	<b>2020</b>	<b>1.022.006,0</b>	<b>10.066,3</b>	<b>105.338,2</b>	<b>324.516,1</b>	<b>1.461.926,6</b>	<b>-23,2%</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	2016	2017	2018	2019	2020 (P)	Reparto modal
Carretera (1)	383.044,00	368.717,00	378.048,00	380.500,44	287.850,53	91,63%
Ferrocarril (2)	26.543,20	27.386,75	28.330,96	28.718,73	11.998,51	3,82%
Aéreo (3)	28.124,55	29.925,64	32.702,98	35.029,70	13.683,86	4,36%
Marítimo (4)	1.009,20	1.061,12	1.101,56	1.161,92	599,84	0,19%
<b>Total</b>	<b>438.720,96</b>	<b>427.090,51</b>	<b>440.183,50</b>	<b>445.410,79</b>	<b>314.132,75</b>	<b>100,00%</b>

(P) Provisional.

(1) La información de carreteras está referida a los 165.445,87 km gestionados por el Estado, CC.AA. y Diputaciones a 31-12-2020.

(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 CC.AA.

(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	2016	2017	2018	2019	2020 (P)	Reparto modal
Carretera (2)	258.430,00	280.498,00	290.678,00	299.687,41	273.185,69	84,30%
Ferrocarril (3)	10.643,84	10.507,41	10.791,57	10.459,21	8.969,60	2,77%
Marítimo (4)	46.127,18	48.100,00	48.417,97	48.455,00	41.874,50	12,92%
Aéreo (5)	64,21	67,81	67,71	67,74	52,68	0,02%
<b>Total</b>	<b>315.265,23</b>	<b>339.173,23</b>	<b>349.955,26</b>	<b>358.669,36</b>	<b>324.082,46</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 165.445,87 km gestionados por el Estado, CC.AA. y Diputaciones a 31-12-2020.

(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 CC.AA.

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.

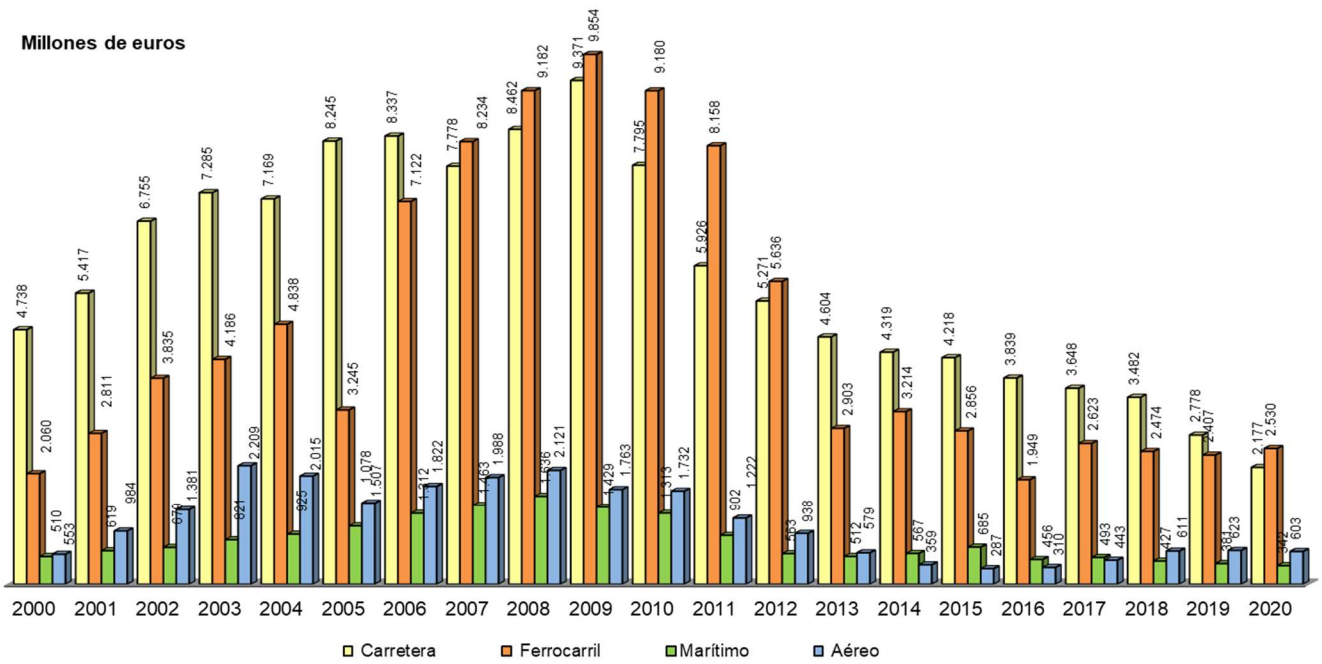
**Tabla 1.1.14. Transporte de viajeros según medio de transporte principal y destino de viaje (miles de viajes) (\*)**

	2016	2017	2018	2019	2020	%	20/19
<b>TOTAL VIAJES</b>	<b>181.950,9</b>	<b>193.689,1</b>	<b>197.482,8</b>	<b>193.874,7</b>	<b>101.523,9</b>	<b>100,0</b>	<b>-47,6%</b>
Transporte aéreo	18.300,5	18.358,4	21.838,9	22.456,5	6.506,4	6,4	-71,0%
Vehículo propio	141.310,6	151.689,5	151.390,6	146.570,8	84.594,3	83,3	-42,3%
Autobús	9.318,0	9.416,4	9.696,3	10.086,0	3.543,2	3,5	-64,9%
Transporte ferroviario	9.608,1	10.148,3	9.821,0	10.026,8	4.213,2	4,1	-58,0%
Transporte marítimo	1.812,0	2.108,9	2.342,6	2.195,4	936,2	0,9	-57,4%
Otro tipo de transportes	1.601,6	1.967,6	2.393,3	2.539,1	1.730,5	1,7	-31,8%
<b>ESPAÑA</b>	<b>166.218,8</b>	<b>176.399,8</b>	<b>178.080,5</b>	<b>173.755,0</b>	<b>96.336,1</b>	<b>100,0</b>	<b>-44,6%</b>
Transporte aéreo	8.079,8	7.984,9	9.324,3	9.328,8	3.697,9	3,8	-60,4%
Vehículo propio	137.008,9	146.133,1	146.163,9	141.127,6	82.507,2	85,6	-41,5%
Autobús	8.856,3	9.012,7	9.174,4	9.533,9	3.496,1	3,6	-63,3%
Transporte ferroviario	9.478,8	9.970,7	9.630,3	9.888,0	4.159,9	4,3	-57,9%
Transporte marítimo	1.351,6	1.457,7	1.530,4	1.546,9	995,7	1,0	-35,6%
Otro tipo de transportes	1.443,4	1.840,6	2.257,2	2.329,8	1.479,3	1,5	-36,5%
<b>EXTRANJERO</b>	<b>15.732,1</b>	<b>17.289,5</b>	<b>19.402,3</b>	<b>20.119,7</b>	<b>5.080,1</b>	<b>100,0</b>	<b>-74,8%</b>
Transporte aéreo	10.220,7	10.373,6	12.515,6	13.127,7	2.879,6	56,7	-78,1%
Vehículo propio	4.301,7	5.556,4	5.223,7	4.476,5	2.086,9	41,1	-53,4%
Resto	1.209,7	1.359,5	1.663,0	2.515,5	113,6	2,2	-95,5%

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

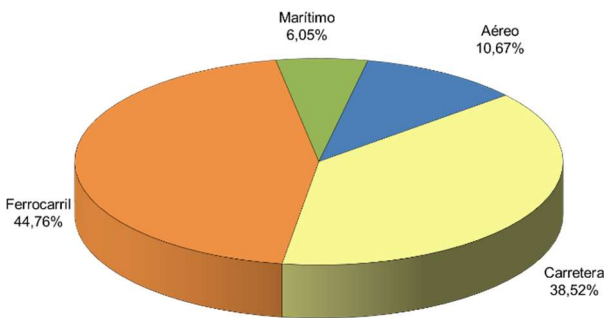
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

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



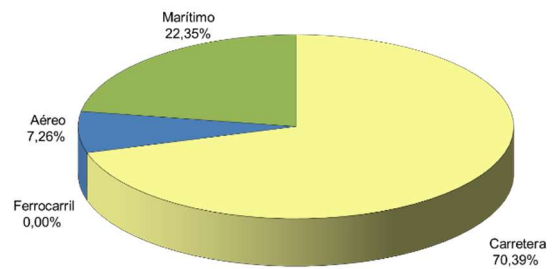
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales, Cabildos Insulares y Comunidades Autónomas.

**Gráfico 1.1.2. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras. Año 2020**



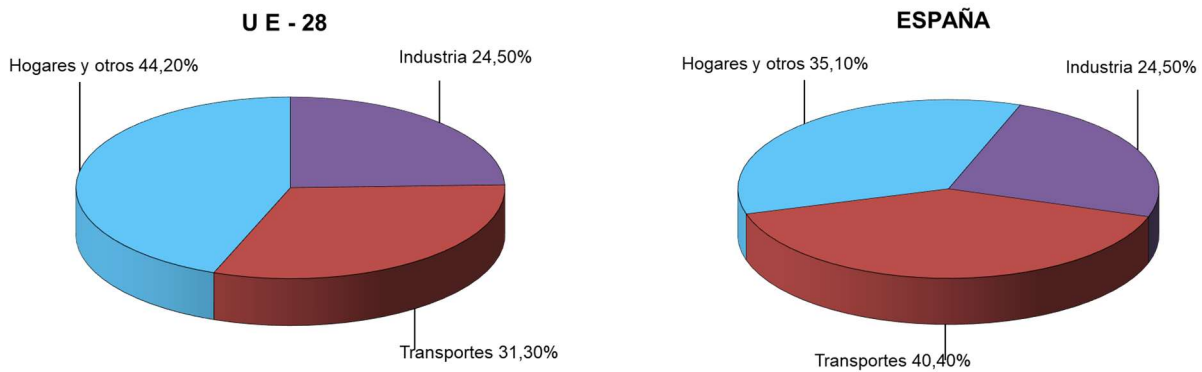
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales, Cabildos Insulares y Comunidades Autónomas.

**Gráfico 1.1.3. Energía consumida según modo de Transporte. Año 2020**



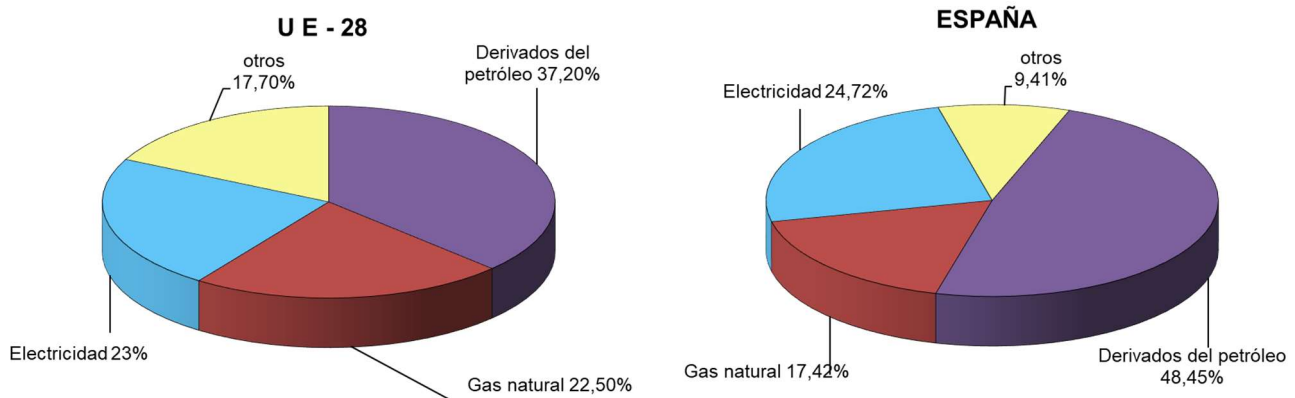
Fuente: Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, CORES, ADIF, RENFE Operadora, FEVE, Compañías privadas de Ferrocarril y Comunidades Autónomas.

**Gráfico 1.1.4.A. Consumo final de energía eléctrica por sectores económicos. Año 2019. (España y U.E.)**



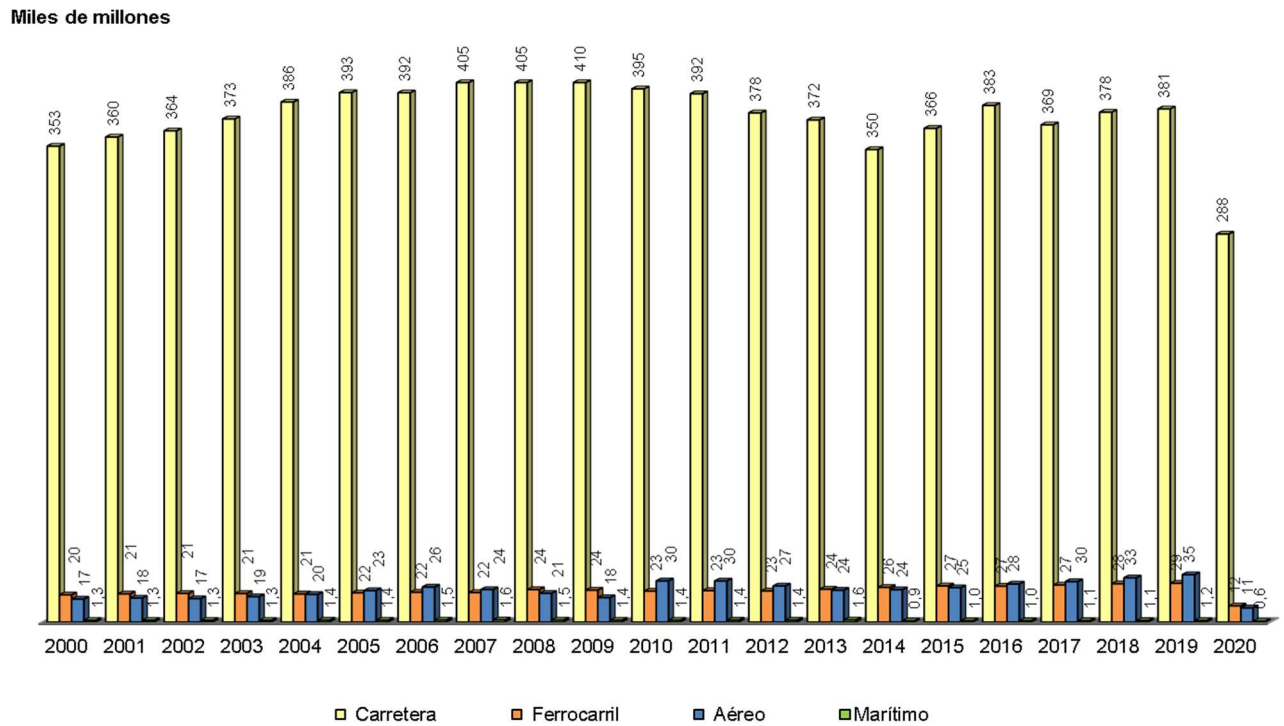
Fuente: Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat>). Datos a 8/2/2021.

**Gráfico 1.1.4.B. Consumo final por tipos de energía. Año 2019. (España y U.E.)**



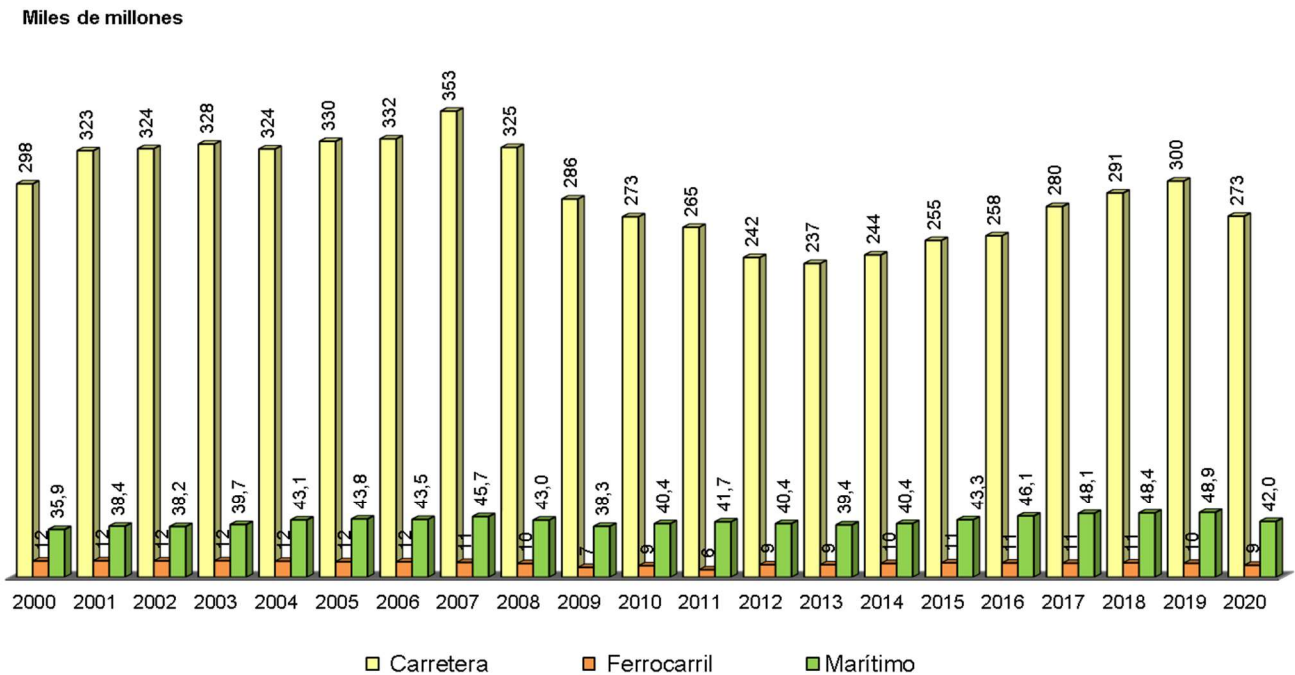
Fuente: Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat>). Datos a 8/2/2021.

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



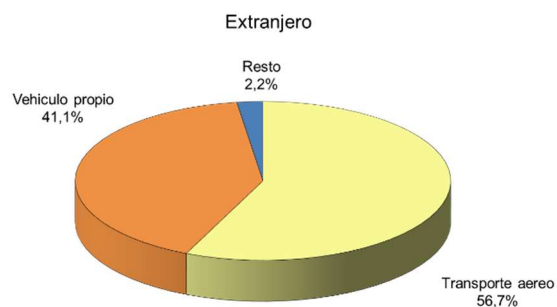
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, OTLE, RENFE operadora, FEVE, Compañías aéreas y Comunidades Autónomas.

**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, OTLE, RENFE Operadora, FEVE, IBERIA y Comunidades Autónomas.

Gráfico 1.1.7. Transporte de viajeros según medio de transporte principal y destino de viaje. Año 2020 (%) (\*)



(\*) Encuesta de Turismo de Residentes (ETR/FAMILITUR).  
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

(\*) Encuesta de Turismo de Residentes (ETR/FAMILITUR).  
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.



## 1.2. Transporte e infraestructuras de carretera

La longitud total de la red interurbana de carreteras a treinta y uno de diciembre de 2020 alcanzaba la cifra de 165.455,87 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.

La inversión llevada a cabo por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tuvo un incremento del 19,4% en relación con el año precedente, ascendiendo a 2.050,03 millones de euros. El total de inversiones realizadas en carreteras durante el año 2020 alcanzó la cifra de 2.176,99 millones de euros, lo que supone un descenso del 35,7%.

El número de vehículos automóviles matriculados en 2020 ha sido de 1.283.546, que representa una caída global del 28,4% respecto al año anterior.

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); la 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; la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental; la 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 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, modificado por el Real Decreto 970/2020, de 10 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; el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado; el Real Decreto 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) n° 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) n° 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 2020, la longitud total de la red interurbana de carreteras, tabla 1.2.1, alcanzaba la cifra de 165.455,87 kilómetros, superior en 0,8 kilómetros, a la existente el año anterior.

Las longitudes de la Red a cargo del Estado (RCE) 2020, 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 disminuye en 65 kilómetros, con los datos del nuevo inventario de carreteras a 31 de diciembre de 2020, y las redes de las Comunidades Autónomas disminuyen en 108 kilómetros. Dentro de la red a cargo del Estado se aprecia un decrecimiento de 544 kilómetros en la red de autopistas de peaje, con lo que su longitud total es de 1.913 kilómetros y un incremento de 519 kilómetros en la red de las autovías y autopistas libres, alcanzando 9.686 kilómetros de longitud al finalizar el año. En cuanto a autovías y autopistas libres, correspondientes a las Comunidades Autónomas aumenta en 6 kilómetros su kilometraje con respecto a 2018, alcanzando la cifra de 2.939 kilómetros, mientras que las autopistas de peaje aumentan su kilometraje en 39 kilómetros, alcanzando un total de 368 kilómetros de longitud. Las carreteras multicarril responsabilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana pasaron de 488 a 493 kilómetros en 2020 y las de las Comunidades Autónomas pasaron de 755 kilómetros en 2018 a 770 kilómetros en 2019.



La lectura de estas cifras pone de manifiesto que los esfuerzos de inversión en infraestructuras han ido dirigidos, en su mayor parte, a 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 2020.

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 aumentan su kilometraje un 1,1%, registrando un total de 2.991 kilómetros, mientras que autovías y autopistas libres se incrementan en un 0,8% hasta alcanzar la cifra de 12.723 kilómetros, así como las carreteras multicarril que suben en un 1,1% hasta alcanzar un total de 1.663 kilómetros. El total de carreteras de gran capacidad experimentó en 2019 un crecimiento conjunto del 0,9%, con un registro de 17.377 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 en el periodo considerado, tabla 1.2.3, alcanza la cifra de 2.176,99 millones de euros, con un descenso del 35,7% respecto a las inversiones realizadas el año anterior. En el año 2020 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana invirtió 2.050,03 millones de euros, lo que supone un aumento del 19,4% respecto al ejercicio anterior. A fecha de cierre del presente Informe, las Comunidades Autónomas y las Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, no habían presentado datos. Por su parte la inversión realizada por las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje fue de 32,92 millones de euros, un 21,8% menos que en el año 2019, y la inversión en carreteras de la Sociedad Estatal de Infraestructuras Terrestres (SEITT, S.A.) fue de 94,04 millones de euros, un 20,1% inferior a la del año anterior.

Las inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el año 2020, figuran en la tabla 1.2.4. Se distribuye entre el Programa de inversión 453-B de creación de infraestructuras de carretera y en el Programa 453-C de conservación y explotación de carreteras; en total la inversión asciende hasta los 2.050,03 millones de euros, lo que supone un incremento de la inversión total del 19,4%.

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 2020 los ingresos

cayeron en un 40,8%, mientras que los gastos de explotación lo hicieron en un 20,3%, que junto a los resultados financieros que han mejorado un 29,6% y la bajada de las dotaciones a la amortización de un 29,0%, hace que los resultados antes de impuestos hayan bajado en un 51,7% con relación al año anterior, registrando una ganancia de 454.448,10 miles de euros. Respecto a este dato, para su correcta interpretación y comparación con ejercicios precedentes, hay que considerar que refleja el impacto sufrido por las concesionarias en sus cuentas de resultados derivado de la pandemia del COVID-19, por lo que las cifras no son homogéneamente comparables con las de ejercicios precedentes, no afectados por la pandemia.

### 1.2.2. Parque y estructura empresarial

En la tabla 1.2.6 figuran los datos del parque de vehículos existente al finalizar 2020. El total de vehículos automóviles alcanza la cifra de 34.765.203 unidades, con un aumento del 1,0% sobre los existentes a finales de 2019.

En cuanto al parque de turismos, alcanza la cifra de 24.716.898, con 158.772 vehículos más en circulación que en el año 2019, lo que supone una subida del 0,6%. Es importante el apartado correspondiente a motocicletas con cilindrada igual o superior a 50 c.c. y motocarros, que experimenta un crecimiento del 3,6% y un aumento de 128.694 unidades. Los tractores industriales, por su parte, experimentan un aumento del 1,2%, los camiones y furgonetas subieron un 0,3% con un incremento de 14.954 unidades, mientras que los autobuses y microbuses bajan un 3,2%, lo que supone 2.083 unidades menos.

En "vehículos remolcados" en su conjunto, aumentaron en 2020 produciéndose un alza en el apartado de remolques del 3,2% y del 1,4% 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 2020, que ha estado marcado por la crisis provocada por la pandemia del COVID-19, que ha incidido muy significativamente en la evolución del tráfico por carretera, que figuran en la tabla 1.2.7. El total de vehículos automóviles matriculados, alcanzó la cifra de 1.283.546 unidades, que supone una bajada global del 28,4%. La matriculación de turismos ascendió a 939.096 vehículos lo que supone una caída anual del 31,7%.

Las matriculaciones de camiones y furgonetas bajaron en 2020 un 23,5% con un total de 154.188 matriculaciones, 47.384 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 bajada del 11,8%, con 21.667 unidades menos que el año precedente.

Los autobuses y microbuses disminuyeron sus matriculaciones en 1.382 unidades, esto es, un 37,9% menos; hay que hacer constar que en estos vehículos se incluyen tanto los destinados a transporte urbano como los de transporte interurbano.

Los tractores industriales alcanzan un total de 16.225 matriculaciones, con una caída del 12,3%. La matriculación de remolques experimenta un descenso del 23,3% y la de los semirremolques del 8,1%.

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 que se agudiza en 2020 como consecuencia la crisis sufrida por la pandemia del COVID-19; y en el gráfico 1.2.4, la evolución entre los años 2016 a 2020 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 incremento del 2,4% en el número de empresas, quedando la cifra de 3.176 frente a las 3.103 del año anterior. Por tamaño de empresas, se aprecia una subida generalizada en todas ellas. Igual ocurre con el número total de autocares, que sube un 3,2% con respecto al año anterior, dando como resultado que 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 ligera subida del número de empresas que pasan de 59.386 a 59.624, que supone un incremento del 0,4%, así como en el número de vehículos, que suman la cifra de 64.250, con una subida del 0,7% interanual. Esta subida del número de vehículos se produce en diferentes proporciones: las empresas con un solo taxi, aumentan en 34 unidades; las empresas con un número de vehículos entre 2 y 5, suben en 444 unidades; mientras que las empresas con un número entre 6 y 20 taxis se mantienen con el mismo número de 650 unidades y las cuatro empresas con más de 20 taxis bajan en 2 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 2020 la

cifra de 249.695 unidades, superior en un 0,7% a la del año anterior. Los vehículos rígidos aumentaron un 0,5%, lo que supone 384 vehículos más de este tipo. Los tractores MDP subieron un 0,8% quedando la cifra en 174.164 vehículos, con un aumento de 1.323 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 0,9% alcanzando la cifra de 7.125 vehículos. Los tractores MDP subieron en un 1,5% y los vehículos rígidos aumentaron un 0,8% alcanzando la cifra de 5.821 unidades.

En el ámbito local y provincial, se ha producido un descenso del 1,5% en vehículos con tracción propia y del 0,8% en vehículos rígidos. El total de vehículos pesados de ámbito local y provincial alcanza la cifra de 658 unidades, 10 menos que el año anterior.

Conjugando los datos anteriores, se llega a un aumento del 0,7% en el total del parque de vehículos pesados de transporte público de mercancías por carretera con 257.478 vehículos, lo que supone una subida del 0,8% en el apartado de tractores MDP, que alcanzan a 175.633 unidades; por su parte, los vehículos rígidos que totalizan 81.845 unidades, registran un incremento del 0,5%.

El parque de vehículos ligeros de mercancías provistos de autorización de transporte de servicio público, experimenta una subida del 1,7% respecto al año anterior alcanzando la cifra de 109.264 vehículos, de los cuales 104.726 pertenecen al ámbito nacional, 4.531 corresponden a los de ámbito comarcal y autonómico, y 7 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 subida del 9,0%, pasando de 91.940 vehículos en 2019 a 100.230 al finalizar 2020. Los vehículos pesados de ámbito nacional de tracción propia experimentan igual incremento, como consecuencia de que los tractores-MPC subieron un 12,2% y los vehículos rígidos-MPC un 8,4%.

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 subida del 5,2%, alcanzando la cifra en 4.295 vehículos, mientras que los de ámbito local y provincial no registran variación del parque, manteniéndose 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 incremento global del 8,8% debido a la variación en el mismo porcentaje de los vehículos con tracción propia y, dentro de éstos, los tractores-MPC suben un 12,3% respecto al año anterior y la rúbrica vehículos rígidos-MPC lo hacen en un 8,2%. El parque total de vehículos pesados autorizados para realizar servicio privado es de 104.719 vehículos de tracción propia y, dentro de éstos, 17.629 corresponden a vehículos tractores MPC y 87.090 a vehículos rígidos MPC.

Los vehículos ligeros autorizados para realizar servicio privado aumentaron globalmente en un 6,7%, debido al incremento del parque de este tipo de autorizaciones, tanto en el ámbito nacional como en el comarcal y autonómico que subieron un 8,7% y un 1,8%, respectivamente, manteniéndose constante el parque local y provincial con relación al año anterior.

La tabla 1.2.12 muestra la estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Globalmente, en 2020 ha disminuido el número de empresas, que pasa de 70.389 a 69.798 empresas. Por ámbitos territoriales, se han producido bajadas en las empresas de radio nacional, que pasan de 68.498 a 67.922; en las de radio comarcal, que bajan en tres unidades hasta 1.471 empresas; y en las de radio local que pierden cinco unidades, quedando en 405 empresas en 2020. Por su parte, el número total de vehículos registra un ligero ascenso, pasando de 310.736 a 311.675 en 2020. Los vehículos por tamaño de empresas suben en todas las categorías salvo en las de 2 a 5 y de 6 a 10 vehículos. En cuanto al radio de acción, suben los vehículos de radio comarcal y bajan ligeramente en los radios nacional y local. El número medio de vehículos pesados autorizados para la prestación de servicio público de mercancías por empresa, ha pasado a ser de 4,41 vehículos por empresa en 2019 a 4,47 vehículos por empresa en 2020.

El gráfico 1.2.6 muestra la evolución en el año 2020 del 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 2020, el tráfico de titularidad estatal, que comprende el 50,5% del total, medido en millones de vehículos-kilómetro, ha bajado un 25,3% hasta los 98.814 millones de vehículos-kilómetro, mientras que el tráfico de titularidad autonómica, que comprende el

43,8% del total, ha bajado un 19,8% hasta los 85.729 millones de vehículos-kilómetro, y el tráfico de titularidad provincial que solo es el 5,7% del total, ha bajado un 14,4% hasta los 11.145 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 49,3% del tráfico total transcurre por autovías y autopistas libres hasta alcanzar la cifra de 96.508 vehículos-kilómetros, con una bajada del 20,2%, 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 98.814 millones de vehículos-kilómetro, el 50,5% 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 2020.

En la tabla 1.2.16, figura el tráfico en la red de carreteras del Estado según la clase de vehículo. El total del tráfico real ha experimentado un descenso del 25,3%, el tráfico de vehículos ligeros ha caído un 27,7% y el de los vehículos pesados un 10,2%; estas variaciones se obtienen sobre la red comparable en los años 2019 y 2020. 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 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 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 cómo cae drásticamente el tráfico en todos los tipos de carreteras, siendo la caída superior en el tráfico de vehículos ligeros, que cae un 26,5% frente a la caída del 13,5% de los vehículos pesados.

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 descenso real del tráfico en el total de la red de carreteras del Estado ha sido del 24,8%; dentro de las Autopistas de peaje el descenso ha sido del 45,6%, en Autopista libre y Autovía del 19,0%, en carreteras Multicarril del 19,4% y en la red convencional la caída ha sido del 17,0%.

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 92,2% del total, cayó un 22,4%, mientras que el transporte en motocicletas bajó un 35,5% y en autobuses un 43,1%; el transporte de mercancías, por su parte, disminuyó en un 8,8% con relación a la red comparable del año anterior. Para la obtención de estos datos, el de ocupación de autobuses (20,97 pasajeros/autobús) se ha obtenido del Observatorio de Transporte de viajeros del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 2020; el dato de la carga media (10,8525 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2020 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 Subdirección General de Explotación de la Dirección General de Carreteras: 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 ha caído un 28,2% sobre el año anterior alcanzando la cifra de 142.416 millones de viajeros-kilómetro en 2020, correspondiendo 12.130 millones a viajeros-kilómetro transportados en autobús, 128.647 a viajeros-kilómetro en turismos y 1.640 millones a viajeros-kilómetro en motocicletas. El transporte

de mercancías ha bajado en un 9,6% sobre el año anterior, hasta alcanzar los 174.321 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, 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 disminuyen un 4,5%, mientras que las toneladas-kilómetro bajan un 6,3%, mientras que en el transporte por cuenta ajena se manifiesta un descenso del 4,1% en las toneladas transportadas y del 0,9% en las toneladas-kilómetro. En números absolutos, las toneladas transportadas por cuenta propia han disminuido en 7,37 millones y por cuenta ajena en 42,44 millones, mientras que las toneladas-kilómetro resultantes bajaron, pasando de 9.596 a 8.989 millones para el servicio por cuenta propia y de 154.297 a 152.874 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 2020.

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 17,2% en el número de víctimas mortales y del 34,9% en el número de accidentes con víctimas en 2020.

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 43,95 millones de toneladas, seguida de la Comunidad Valenciana con 42,46 millones de toneladas, Castilla y León con 37,35 millones de toneladas, Cataluña con 36,47 millones de toneladas y Madrid con 35,00 millones de toneladas. En los destinos destaca la Comunidad Autónoma de Andalucía con 220,74 millones de toneladas, Cataluña con 204,48 millones, Comunidad

Valenciana con 182,14, Madrid y Castilla y León con 106,89 y 101,75 millones de toneladas, respectivamente. Sin embargo, en cuanto a toneladas transportadas procedentes de otras Comunidades Autónomas, es Madrid la que ocupa el primer lugar con 47,09 millones de toneladas, seguida de la Comunidad Valenciana con 45,09 millones de toneladas, los 34,85 de Castilla-La Mancha, los 32,31 de Cataluña y los 29,54 y 29,43 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, destacando el transporte interior de mercancía de Andalucía, con 11.843 millones de toneladas-kilómetro, seguida de Cataluña y Comunidad Valenciana, con 8.113 y 5.488 millones de toneladas-kilómetro, respectivamente. 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 16/1987, de 30 de julio, 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 so-

bre 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 objetivables.

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 2020 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 123.115 en 2020, con un incremento del 3,0% sobre las concedidas el año anterior en el que se alcanzaron 119.532 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 2020 fueron de 248, un 12,2% 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, que en 2019 había roto su tendencia descendente de los últimos cuatro años vuelve a caer, acusando la crisis provocada por la pandemia del COVID-19, con lo que las licencias

vigentes al finalizar el año 2020 son de 230 frente a las 962 que había el año anterior, lo que supone una caída del 76,1% y el número de vehículos autorizados se desploma un 82,7% pasando de 7.367 en 2019 a 1.276 en 2020. 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 2020, las autorizaciones han registrado una caída del 75,5% hasta quedar en 441 autorizaciones, al igual que ocurrió en los viajes realizados que bajan un 81,6% hasta los 7.755 viajes.

**Tabla 1.2.1. Longitud de la red interurbana de carreteras. Año 2020 (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	154	1.635	90	1.639	0	879	109	9.586	9.163	23.254
Aragón	157	658	42	1.686	0	5	9	5.748	3.386	11.691
Asturias	22	358	5	466	0	74	7	4.111	0	5.043
Illes Balears	--	--	--	--	0	0	0	0	2.132	2.132
Canarias	--	--	--	--	0	0	0	0	4.133	4.133
Cantabria	--	255	3	324	0	0	0	1.984	0	2.566
Castilla-La Mancha	214	1.365	16	2.127	0	237	8	8.437	7.212	19.616
Castilla y León	201	1.929	90	3.431	0	282	12	11.001	16.127	33.072
Cataluña	376	494	31	884	170	430	99	5.245	4.246	11.974
Extremadura	--	579	39	1.073	0	124	34	3.585	3.801	9.235
Galicia	273	587	86	1.431	54	229	14	5.241	9.805	17.720
Madrid	158	484	7	99	0	124	205	2.231	0	3.308
Murcia	115	313	11	135	0	170	90	2.566	0	3.400
Navarra	39	--	--	--	145	236	26	3.454	0	3.900
País Vasco	--	--	--	--	0	0	0	0	4.141	4.141
Rioja	119	62	1	251	0	0	3	1.442	0	1.879
Valencia	84	967	70	817	0	148	155	2.459	3.626	8.326
Ceuta y Melilla	--	--	1	25	0	0	1	39	0	65
<b>Total</b>	<b>1.913</b>	<b>9.686</b>	<b>493</b>	<b>14.387</b>	<b>368</b>	<b>2.939</b>	<b>770</b>	<b>67.128</b>	<b>67.772</b>	<b>165.456</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 1998).

Los datos de Comunidades Autónomas, Diputaciones y Cabildos corresponden a 2019.

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 CC.AA. y Diputaciones y Cabildos Insulares.

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

Tipo de carretera	2015	2016	2017	2018	2019	19/18
Autopistas de peaje	3.040	3.039	3.039	2.957	2.991	1,1%
Autovías y autopistas libres (1)	12.296	12.405	12.484	12.626	12.723	0,8%
Carreteras multicarril (2)	1.686	1.665	1.640	1.645	1.663	1,1%
<b>Total carreteras especiales</b>	<b>17.021</b>	<b>17.108</b>	<b>17.163</b>	<b>17.228</b>	<b>17.377</b>	<b>0,9%</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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.


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

Organismos	2016	2017	2018	2019	2020 (*)	20/19
<b>Dirección General de Carreteras</b>	<b>2.031.095</b>	<b>1.688.634</b>	<b>1.668.413</b>	<b>1.716.936</b>	<b>2.050.034</b>	<b>19,4%</b>
<b>Comunidades Autónomas</b>	<b>1.129.246</b>	<b>1.209.053</b>	<b>1.163.631</b>	<b>1.266.427</b>	<b>0</b>	<b>-100,0%</b>
Andalucía	152.783	154.447	131.690	208.438		-100,0%
Aragón	23.832	25.785	32.976	26.375		-100,0%
Asturias	0	24.000	32.800	17.535		-100,0%
Illes Balears	--	--	--	--		--
Canarias	117.000	38.500	35.600	40.662		-100,0%
Cantabria	19.707	22.739	25.744	31.218		-100,0%
Castilla-La Mancha	38.176	41.855	30.591	47.385		-100,0%
Castilla y León	117.172	123.119	93.978	68.909		-100,0%
Cataluña	102.830	116.806	119.258	44.766		-100,0%
Extremadura	19.212	29.524	18.938	26.200		-100,0%
Galicia	142.929	161.108	146.690	156.807		-100,0%
Madrid	33.101	40.007	38.778	61.295		-100,0%
Murcia	35.835	38.907	61.117	125.874		-100,0%
Navarra	30.989	41.240	45.216	51.498		-100,0%
País Vasco (2)	214.745	259.926	247.421	235.373		-100,0%
Rioja	12.066	12.102	13.570	12.219		-100,0%
Valencia	67.969	78.088	87.887	108.905		-100,0%
Ceuta y Melilla	900	900	1.377	2.970		-100,0%
<b>Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares</b>	<b>416.593</b>	<b>432.404</b>	<b>467.974</b>	<b>245.106</b>		<b>-100,0%</b>
<b>Total Entes Territoriales</b>	<b>1.545.839</b>	<b>1.641.457</b>	<b>1.631.605</b>	<b>1.511.533</b>		<b>-100,0%</b>
<b>Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje</b>	<b>114.531</b>	<b>163.167</b>	<b>60.025</b>	<b>42.108</b>	<b>32.921</b>	<b>-21,8%</b>
<b>Sociedad Estatal de Infr. del Tte. Terrestre (SEITT, S.A.)</b>	<b>147.924</b>	<b>155.053</b>	<b>122.024</b>	<b>117.732</b>	<b>94.037</b>	<b>-20,1%</b>
<b>Total</b>	<b>3.839.389</b>	<b>3.648.311</b>	<b>3.482.067</b>	<b>3.388.309</b>	<b>2.176.992</b>	<b>-35,7%</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)	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>TOTAL</b>	<b>2.031,09</b>	<b>1.688,63</b>	<b>1.668,41</b>	<b>1.716,94</b>	<b>2.050,03</b>	<b>19,4%</b>
Programa 453-B	1.165,76	780,50	770,75	767,26	--	--
Programa 453-C	865,34	908,13	897,66	949,68	--	--

(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	2016 (4)	2017 (5) (6)	2018 (7)	2019 (8)	2020 (9) (10)	20/19
Ingresos	1.605.666,8	1.631.729,0	1.692.078,3	1.614.340,4	955.261,3	-40,8%
Gastos de explotación	351.596,0	346.513,9	267.203,3	280.620,5	223.543,9	-20,3%
Resultado y deterioro de inmovilizado	-6.222,8	-52.598,0	101.192,5	3.248,6	2.722,1	-16,2%
Dotación amortización autopista	398.176,8	339.915,4	284.935,5	261.503,2	185.618,1	-29,0%
Resultados financieros (3)	-250.480,6	-190.541,7	-167.233,7	-133.980,4	-94.373,3	29,6%
<b>Resultados antes de impuestos</b>	<b>599.190,6</b>	<b>702.160,0</b>	<b>1.073.898,3</b>	<b>941.484,9</b>	<b>454.448,1</b>	<b>-51,7%</b>

(1) Excluidas las concesionarias de titularidad autonómica.

(2) A partir de 2011, se aplica la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas.

(3) La imputación de los gastos financieros a la cuenta de resultados se efectúa conforme a lo estipulado en la Orden EHA/3362/2010.

(4) 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.

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

(6) 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.

Por otra parte, Ausol ha revertido en su totalidad el deterioro reconocido en 2014.

(7) En 2018, las concesionarias: Henarsa, Accesos Madrid, Madrid Sur, Eje Aeropuerto, Madrid Levante, Aucosta y Ciralsa pasaron a depender de Seitsa, por lo que sus resultados no computan en la presente estadística. Tampoco se dispone de los resultados de Madrid Toledo, por circunstancias procesales derivadas de su situación concursal.

(8) En febrero de 2019, la explotación de la autopista Madrid Toledo pasó a depender de Seitsa, por lo que sólo se incluyen los resultados hasta dicha fecha.

(9) A 31 de diciembre de 2019, ha finalizado la concesión de Aumar, por lo que ya no se incluye en los resultados del ejercicio 2020.

(10) Los resultados del ejercicio 2020 están fuertemente condicionados por la pandemia del Covid-19; por lo que no son homogéneamente comparables con los de ejercicios precedentes.

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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
Motocicletas (2)	3.211.474	3.327.048	3.459.722	3.607.226	3.735.920	3,6%
Turismos	22.876.830	23.500.401	24.074.151	24.558.126	24.716.898	0,6%
Camiones y furgonetas	4.879.480	4.924.476	4.980.911	5.015.973	5.030.927	0,3%
Autobuses y microbuses	61.838	63.589	64.905	65.470	63.387	-3,2%
Tractores industriales	207.889	218.154	225.942	232.680	235.511	1,2%
Otros vehículos (3)	869.009	895.336	924.351	955.316	982.560	2,9%
<b>Total vehículos</b>	<b>32.106.520</b>	<b>32.929.004</b>	<b>33.729.982</b>	<b>34.434.791</b>	<b>34.765.203</b>	<b>1,0%</b>
Remolques	180.657	189.428	198.226	207.226	213.857	3,2%
Semirremolques	262.941	270.284	276.511	280.597	284.635	1,4%

(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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
Motocicletas (2)	160.978	144.955	165.194	183.927	162.260	-11,8%
Turismos	1.230.104	1.342.011	1.424.758	1.375.381	939.096	-31,7%
Camiones y furgonetas	170.041	186.837	211.372	201.572	154.188	-23,5%
Autobuses y microbuses (3)	3.760	4.038	3.848	3.650	2.268	-37,9%
Tractores industriales	20.858	19.734	17.944	18.510	16.225	-12,3%
Otros vehículos (4)	4.135	6.570	8.440	10.105	9.509	-5,9%
<b>Total vehículos automóviles</b>	<b>1.589.876</b>	<b>1.704.145</b>	<b>1.831.556</b>	<b>1.793.145</b>	<b>1.283.546</b>	<b>-28,4%</b>
Remolques	8.569	8.921	9.012	9.348	7.169	-23,3%
Semirremolques	14.069	12.189	11.488	10.535	9.679	-8,1%

(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 semiremolque o con placa de ciclomotor.

Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

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

Concepto	Tamaño de las empresas								Total		
	pequeñas		medianas		grandes						
	con 1 autocar	de 2 a 5 autocares	de 6 a 20 autocares	más de 20 autocares	2019	2020	2019	2020	2019	2020	20/19
<b>Número de empresas (1)</b>	<b>461</b>	<b>487</b>	<b>948</b>	<b>948</b>	<b>1.219</b>	<b>1.250</b>	<b>475</b>	<b>491</b>	<b>3.103</b>	<b>3.176</b>	<b>2,4%</b>
de las cuales:											
-Autorización VR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	--
-Autorización VD	461	487	948	948	1.219	1.250	475	491	3.103	3.176	2,4%
-Ambas autorizaciones	0		0		0		0		0	0	--
<b>Número total de autocares</b>	<b>461</b>	<b>487</b>	<b>3.227</b>	<b>3.173</b>	<b>12.902</b>	<b>13.298</b>	<b>25.370</b>	<b>26.355</b>	<b>41.960</b>	<b>43.313</b>	<b>3,2%</b>
de los cuales:											
-Autorización VR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	--
-Autorización VD	461	487	3.227	3.173	12.902	13.298	25.370	26.355	41.960	43.313	3,2%
-Autorización Servicio Privado	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	--
<b>Autocares por empresa</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>3,4</b>	<b>3,3</b>	<b>10,6</b>	<b>10,6</b>	<b>53,4</b>	<b>53,7</b>	<b>13,5</b>	<b>13,6</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				
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	20/19
<b>Número de empresas (1)</b>	<b>56.440</b>	<b>56.474</b>	<b>2.879</b>	<b>3.083</b>	<b>63</b>	<b>63</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>59.386</b>	<b>59.624</b>	<b>0,4%</b>
<b>Número de taxis</b>	<b>56.440</b>	<b>56.474</b>	<b>6.531</b>	<b>6.975</b>	<b>650</b>	<b>650</b>	<b>153</b>	<b>151</b>	<b>63.774</b>	<b>64.250</b>	<b>0,7%</b>
<b>Número total de plazas</b>	<b>304.220</b>	<b>305.560</b>	<b>37.817</b>	<b>40.604</b>	<b>3.656</b>	<b>3.671</b>	<b>765</b>	<b>755</b>	<b>346.458</b>	<b>350.590</b>	<b>1,2%</b>
<b>Plazas por taxi</b>	<b>5,4</b>	<b>5,4</b>	<b>5,8</b>	<b>5,8</b>	<b>5,6</b>	<b>5,7</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,4</b>	<b>5,5</b>	<b>0,4%</b>
<b>Taxis por empresa</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>2,3</b>	<b>2,3</b>	<b>10,3</b>	<b>10,3</b>	<b>38,3</b>	<b>37,8</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>0,3%</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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>Vehículos pesados, ámbito nacional</b>	<b>216.849</b>	<b>232.840</b>	<b>229.320</b>	<b>247.988</b>	<b>249.695</b>	<b>0,7%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	216.849	232.840	229.320	247.988	249.695	0,7%
Tractores	147.452	160.685	159.162	172.841	174.164	0,8%
Tractor-MDP	147.452	160.685	159.162	172.841	174.164	0,8%
Tractor-TD	0	0	0	0	0	--
Rígido-MDP	69.397	72.155	70.158	75.147	75.531	0,5%
<b>Vehículos pesados, ámbito comarcal + autonómico</b>	<b>6.417</b>	<b>6.762</b>	<b>6.780</b>	<b>7.062</b>	<b>7.125</b>	<b>0,9%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	6.417	6.762	6.780	7.062	7.125	0,9%
Tractores	1.119	1.217	1.234	1.285	1.304	1,5%
Tractor-MDP	1.119	1.217	1.234	1.285	1.304	1,5%
Tractor-TD	0	0	0	0	0	--
Rígido-MDP	5.298	5.545	5.546	5.777	5.821	0,8%
<b>Vehículos pesados, ámbito local + provincial</b>	<b>849</b>	<b>847</b>	<b>846</b>	<b>668</b>	<b>658</b>	<b>-1,5%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	849	847	846	668	658	-1,5%
Tractores	202	202	202	171	165	-3,5%
Tractor-MDP	202	202	202	171	165	-3,5%
Tractor-TD	0	0	0	0	0	--
Rígido-MDP	647	645	644	497	493	-0,8%
<b>Total vehículos pesados</b>	<b>224.115</b>	<b>240.449</b>	<b>236.946</b>	<b>255.718</b>	<b>257.478</b>	<b>0,7%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	224.115	240.449	236.946	255.718	257.478	0,7%
Tractores	148.773	162.104	160.598	174.297	175.633	0,8%
Tractor-MDP	148.773	162.104	160.598	174.297	175.633	0,8%
Tractor-TD	0	0	0	0	0	--
Rígido-MDP	75.342	78.345	76.348	81.421	81.845	0,5%
<b>Total vehículos ligeros (P.M.A. &gt; 2 t)</b>	<b>89.840</b>	<b>101.874</b>	<b>96.090</b>	<b>107.478</b>	<b>109.264</b>	<b>1,7%</b>
Ámbito nacional	85.289	97.093	91.668	102.852	104.726	1,8%
Ámbito comarcal + autonómico	4.538	4.768	4.413	4.617	4.531	-1,9%
Ámbito local + provincial	13	13	9	9	7	-22,2%

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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>Vehículos pesados ámbito nacional</b>	<b>94.581</b>	<b>88.015</b>	<b>98.177</b>	<b>91.940</b>	<b>100.230</b>	<b>9,0%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	94.581	88.015	98.177	91.940	100.230	9,0%
Tractor-MPC	14.461	13.858	16.165	15.516	17.410	12,2%
Rígido-MPC	80.120	74.157	82.012	76.424	82.820	8,4%
<b>Vehículos pesados ámbito comarcal + autonómico</b>	<b>4.319</b>	<b>4.134</b>	<b>4.426</b>	<b>4.082</b>	<b>4.295</b>	<b>5,2%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	4.319	4.134	4.426	4.082	4.295	5,2%
Tractor-MPC	195	154	173	177	219	23,7%
Rígido-MPC	4.124	3.980	4.253	3.905	4.076	4,4%
<b>Vehículos pesados ámbito local + provincial</b>	<b>266</b>	<b>266</b>	<b>266</b>	<b>194</b>	<b>194</b>	<b>0,0%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	266	266	266	194	194	0,0%
Tractor-MPC	0	0	0	0	0	--
Rígido-MPC	266	266	266	194	194	0,0%
<b>Total vehículos pesados</b>	<b>99.166</b>	<b>92.415</b>	<b>102.869</b>	<b>96.216</b>	<b>104.719</b>	<b>8,8%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	99.166	92.415	102.869	96.216	104.719	8,8%
Tractor-MPC	14.656	14.012	16.338	15.693	17.629	12,3%
Rígido-MPC	84.510	78.403	86.531	80.523	87.090	8,2%
<b>Total vehículos ligeros (P.M.A. &gt; 2 t)</b>	<b>28.238</b>	<b>26.130</b>	<b>28.456</b>	<b>25.318</b>	<b>27.015</b>	<b>6,7%</b>
Ámbito nacional	20.863	18.825	21.131	18.704	20.333	8,7%
Ámbito comarcal + autonómico	4.356	4.292	4.313	3.686	3.754	1,8%
Ámbito local + provincial	3.019	3.013	3.012	2.928	2.928	0,0%

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 2020 (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>35.238</b>	<b>21.839</b>	<b>6.715</b>	<b>3.761</b>	<b>1.544</b>	<b>333</b>	<b>368</b>	<b>69.798</b>
Con al menos un vehículo:								
-De Radio Nacional	34.667	20.935	6.483	3.644	1.504	327	362	67.922
-De Radio Comarcal	324	786	208	103	38	6	6	1.471
-De Radio Local	247	118	24	14	2	0	0	405
<b>Número de vehículos</b>	<b>35.238</b>	<b>66.203</b>	<b>50.196</b>	<b>53.685</b>	<b>42.654</b>	<b>16.238</b>	<b>47.461</b>	<b>311.675</b>
-De Radio Nacional	34.667	63.698	48.654	52.278	41.663	15.978	46.035	302.973
-De Radio Comarcal	324	2.239	1.489	1.324	982	260	1.426	8.044
-De Radio Local	247	266	53	83	9	0	0	658
<b>Vehículos por empresa</b>	<b>1,00</b>	<b>3,03</b>	<b>7,48</b>	<b>14,27</b>	<b>27,63</b>	<b>48,76</b>	<b>128,97</b>	<b>4,47</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	132.203	52,4%	13,8	106.836	42,4%	8,4	13.016	5,2%	7,7	252.055	11,2
2020 (4)	98.814	50,5%	16,6	85.729	43,8%	9,8	11.145	5,7%	7,6	195.687	13,1

(\*) La unidad empleada en Ingeniería de Tráfico es el Vehículo-km aunque en realidad son km.

(1) La red de carreteras es la del Estado, CC.AA. y Diputaciones, que a 31 de diciembre de 2020 suma 165.445,87 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.

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

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

(4) El tráfico en la RCE, que sirve de referencia al conjunto de las redes, ha crecido en el periodo 2020/2019 un 24,84% en tráfico total y un 13,53% 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
2003	20.940,7	14,7	83.401,3	15,0	16.806	10,9	115.207	12,8	236.355,0	13,6
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
2020	12.647,2	18,5	96.508,0	15,9	11.976	7,8	87.190	10,8	195.674,1	13,1

(\*) La unidad empleada en Ingeniería de Tráfico es el Vehículo-km aunque en realidad son km.

(1) La red de carreteras es la del Estado, CC.AA. y Diputaciones, que a 31 de diciembre de 2020 suma 165.445,87 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.

(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
2003	22.793,7	14,7	29.373,5	15,0	26.879,4	10,9	2.068,7	12,8	3.934,5	13,6
2004	23.383,5	14,5	29.967,8	15,0	24.522,7	10,7	2.068,9	11,9	4.009,8	13,2
2005	24.099,3	14,2	29.639,8	15,5	25.844,3	9,3	1.985,1	11,6	4.053,4	13,2
2006	24.919,0	14,2	27.817,8	16,1	24.265,2	9,5	2.014,7	10,6	4.082,7	13,0
2007	24.406,0	14,2	28.696,5	15,7	23.293,4	9,5	2.013,2	9,5	4.235,7	13,4
2008 (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
2020	14.969,0	18,5	19.966,4	15,9	19.674,0	7,8	1.613,8	10,8	3.240,1	13,1

(\*) 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 2020 suma 165.455,87 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.

(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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 2020 (\*)

Comunidad Autónoma	Estado		Comunidades Autónomas		Diputaciones	
	Total	% pesados	Total	% pesados	Total (*)	% pesados (9)
<b>ANDALUCÍA</b>	<b>16.867</b>	<b>12,2</b>	<b>(2) 10.579</b>	<b>11,4</b>	<b>2.020</b>	<b>9,4</b>
Almería	1.569	14,9	759	11,0	(4) 274	--
Cádiz	2.144	7,1	1.429	11,3	(4) 169	10,4
Córdoba	1.558	16,4	787	8,1	(4) 325	--
Granada	1.656	9,7	1.992	16,9	(4) 511	--
Huelva	1.362	11,9	770	6,6	(4) 136	4,28
Jaén	1.331	23,0	853	7,5	149	9,3
Málaga	3.998	8,7	1.753	9,2	(4) 211	15,2
Sevilla	3.248	13,4	2.237	12,8	(4) 245	6,6
<b>ARAGÓN</b>	<b>5.455</b>	<b>24,2</b>	<b>(3) 1.479</b>	<b>12,2</b>	<b>194</b>	<b>11,2</b>
Huesca	1.298	20,7	--	--	(5) 42	5,9
Teruel	752	27,0	--	--	36	11,1
Zaragoza	3.405	24,8	--	--	116	13,1
<b>ASTURIAS, PRINCIPADO DE</b>	<b>2.796</b>	<b>9,6</b>	<b>(2) 1.891</b>	<b>8,3</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>BALEARS, ILLES</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>(7) 6.752</b>	<b>6,9</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>CANARIAS</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>(7) 8.498</b>	<b>5,1</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
Las Palmas	--	--	4.088	6,6	--	--
Sata. Cruz de Tenerife	--	--	4.410	4,2	--	--
<b>CANTABRIA</b>	<b>2.683</b>	<b>10,8</b>	<b>(1) 829</b>	<b>6,0</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>CASTILLA-LA MANCHA</b>	<b>9.122</b>	<b>21,1</b>	<b>(1) 4.059</b>	<b>12,3</b>	<b>1.016</b>	<b>8,0</b>
Albacete	1.533	21,5	528	13,2	(4) 195	11,3
Ciudad Real	1.504	25,4	957	14,0	245	7,3
Cuenca	1.722	24,4	485	14,9	(4) 120	8,3
Guadalajara	1.177	25,0	473	9,6	(4) 142	--
Toledo	3.186	15,7	1.616	11,1	315	6,2
<b>CASTILLA Y LEÓN</b>	<b>10.542</b>	<b>22,7</b>	<b>(1) 4.104</b>	<b>13,2</b>	<b>1.454</b>	<b>11,0</b>
Ávila	673	13,4	316	7,4	(4) 92	--
Burgos	2.019	29,6	634	10,9	(4) 132	6,3
León	1.489	16,3	850	12,1	464	--
Palencia	737	23,6	494	14,6	(4) 53	5,0
Salamanca	990	23,6	416	8,1	(4) 199	7,5
Segovia	848	24,0	467	13,8	(4) 143	15,6
Soria	614	29,0	264	29,6	80	11,2
Valladolid	1.999	20,5	470	11,1	137	18
Zamora	1.173	22,5	260	13,7	(4) 155	--
<b>CATALUÑA</b>	<b>11.916</b>	<b>20,5</b>	<b>(1) 15.038</b>	<b>7,8</b>	<b>1.947</b>	<b>9,2</b>
Barcelona	5.643	17,7	10.645	10,3	1.363	11,2
Girona	1.837	23,4	2.587	8,4	231	6,8
Lleida	1.434	26,6	1.542	8,7	(5) 78	3,7
Tarragona	3.001	20,9	1.753	7,1	275	3
<b>COMUNIDAD VALENCIANA</b>	<b>13.159</b>	<b>18,0</b>	<b>(1) 4.641</b>	<b>5,7</b>	<b>1.990</b>	<b>4,6</b>
Alicante	4.770	11,3	1.377	3,9	(4) 615	6,0
Castellón	1.934	27,7	921	10,8	93	9,0
Valencia	6.455	20,1	2.342	4,7	1.282	3,6
<b>EXTREMADURA</b>	<b>3.183</b>	<b>18,9</b>	<b>(1) 1.766</b>	<b>9,3</b>	<b>636</b>	<b>11,0</b>
Badajoz	1.807	19,5	1.083	9,0	382	14,8
Cáceres	1.376	18,2	683	10,0	(4) 254	5,2
<b>GALICIA</b>	<b>6.794</b>	<b>11,7</b>	<b>(1) 5.186</b>	<b>7,6</b>	<b>1.886</b>	<b>5,4</b>
A Coruña	2.326	8,9	2.230	7,5	(4) 567	4,7
Lugo	1.280	16,5	695	11,8	(4) 359	9,0
Ourense	1.021	16,2	523	9,2	300	5,5
Pontevedra	2.167	9,6	1.739	5,5	(5) 660	4,0
<b>MADRID, COMUNIDAD</b>	<b>11.867</b>	<b>10,3</b>	<b>(1) 6.545</b>	<b>8,9</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>MURCIA, REGIÓN DE</b>	<b>3.236</b>	<b>15,6</b>	<b>(3) 2.460</b>	<b>8,9</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>NAVARRA, C. FORAL DE</b>	<b>111</b>	<b>29,4</b>	<b>(2) 3.463</b>	<b>16,3</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>PAÍS VASCO</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>(6) 8.079</b>	<b>12,7</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
Álava	--	--	1.460	19,7	--	--
Guipúzcoa	--	--	2.865	15	--	--
Vizcaya	--	--	3.753	8,5	--	--
<b>RIOJA, LA</b>	<b>1.083</b>	<b>20,2</b>	<b>(8) 359</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>
Ceuta	--	--	--	--	--	--
Melilla	--	--	--	--	--	--
<b>TOTAL (11)</b>	<b>98.814</b>	<b>16,6</b>	<b>85.729</b>	<b>9,8</b>	<b>11.145</b>	<b>7,6</b>

(\*) El tráfico está expresado en millones de vehículos-kilómetro y corresponde a la longitud total recorrida en cada provincia en el año 2020.

(1) La red aforada de la comunidad autónoma correspondiente es igual o superior al 95% de su longitud. En este caso se mantiene el dato recibido.  
 (2) La red aforada de la administración correspondiente está por debajo del 95% 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 2020. Curva inferior: La Rioja 20120+ Madrid 2020 + La Rioja 2020.

(3) No se han recibido los datos de Aragón, Murcia y La Rioja. Se considerado el tráfico del año anterior disminuyendo un 24,8% (decremento de la RCE).

(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 2020 mediante la familia de curvas de distribución acumulada de las Comunidades Autónomas.

(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. (Primero aparece el tráfico total en millones de vehículos-kilómetro y en paréntesis el % de pesados).

BALEARES: Palma de Mallorca 5.834,5(7,31); Ibiza 486,7(3,50); Menorca 302,1(5,05); Formentera 129,1(s/d). Los datos de Formentera son del año 2018.

CANARIAS, LAS PALMAS: Solo se han recibido datos de Fuerteventura, que se han expandido al 100%. Del resto se considera el dato de 2019 disminuido en un 24,84% (decremento de la RCE).

CANARIAS, STA. CRUZ DE TENERIFE: Solo se han recibido datos de Tenerife. Del resto se considera el dato de 2019 disminuido en un 24,84% (decremento de la RCE).

(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 2020 (millones de vehículos-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	57.165	2.325,9	219	2.106,2	1879,6	1870,6	8,87	217,7	0,07	206,7	93,9	100,4	94,76	4,96	0,63	12,5
Albacete	699,67	1.532,7	4,0	1.203,5	1.180,8	1.206,5	4,35	58,0	0,57	329,3	206,2	18,1	10,83	6,31	0,98	4,9
Alicante	659,85	4.769,8	60,6	4.230,1	3.935,9	3.935,9	4,26	219,2	0,22	539,6	433,1	93,1	87,43	5,64	0,08	13,4
Almería	383,74	1.589,1	8,3	1.335,0	1.288,6	1.288,6	2,33	38,7	0,07	234,1	189,8	39,8	38,02	1,67	0,13	4,4
As turias	850,70	2.796,2	16,1	2.528,8	2.357,8	2.352,2	5,65	64,8	0,03	267,3	197,8	68,3	54,98	3,10	0,26	11,2
Avila	472,41	673,0	9,2	582,9	523,3	528,6	4,74	54,2	0,20	90,1	23,1	60,3	56,28	3,61	0,43	6,6
Badajoz	882,29	1.806,7	9,3	1.454,0	1.380,4	1.374,5	5,88	63,5	0,84	352,7	215,0	129,0	122,18	5,91	0,95	8,8
Barcelona	309,59	5.642,7	67,1	4.641,5	4.316,9	4.307,3	14,63	288,4	0,11	1.001,2	489,3	478,6	454,93	21,88	1,77	33,4
Burgos	974,65	2.018,6	25,0	1.420,6	1.316,2	1.307,3	8,85	78,9	0,53	597,9	346,3	240,1	225,26	12,65	2,23	11,5
Cáceres	808,79	1.376,4	17,4	1.216,5	1.056,4	1.048,7	7,67	52,6	0,08	249,9	99,5	140,9	132,48	7,49	0,90	9,5
Cádiz	320,75	2.443,3	66,0	1.991,9	1.843,9	1.835,9	8,00	81,8	0,33	152,4	85,2	54,3	62,05	1,79	0,51	12,8
Cantabria	581,79	2.683,3	27,2	2.393,6	2.228,8	2.220,8	7,95	137,5	0,09	289,8	160,7	88,6	83,54	4,34	0,72	10,5
Ciudad Real	723,11	1.503,5	18,0	1.214,1	1.030,8	1.026,2	4,68	71,9	0,67	382,1	160,9	208,0	192,88	13,43	1,67	13,3
Córdoba	622,22	1.558,0	18,7	1.301,8	1.182,7	1.187,6	5,04	89,9	0,48	256,2	81,1	163,9	166,06	7,25	0,57	11,2
Cuenca	979,97	1.722,3	17,2	1.301,5	1.191,0	1.186,9	4,11	92,8	0,46	420,9	70,8	335,9	317,84	6,41	1,64	14,1
Girona	407,05	1.837,3	33,9	1.407,8	1.240,6	1.221,2	19,37	132,6	0,72	429,5	88,9	326,9	304,47	21,57	0,90	13,6
Granada	399,76	1.655,7	20,1	1.495,4	1.423,0	1.420,2	2,87	51,9	0,27	160,3	20,5	34,6	33,50	1,20	0,17	5,0
Guadalajara	414,48	1.177,0	12,1	882,8	803,6	803,0	1,59	66,0	0,10	294,1	55,8	228,6	214,37	12,47	1,71	9,8
Huelva	480,54	1.362,4	15,6	1.200,3	1.101,9	1.104,7	6,17	73,6	0,10	162,1	58,9	95,8	92,40	3,18	0,26	7,4
Huesca	897,35	1.297,6	24,2	1.029,0	953,9	947,8	6,12	268,6	0,88	84,4	175,4	165,9	165,59	8,75	1,11	8,8
Jaén	464,12	1.331,4	11,7	1.025,8	960,1	957,3	2,76	53,8	0,23	305,6	160,0	137,9	127,98	9,20	0,71	7,8
León	927,75	1.489,4	14,8	1.246,4	1.134,6	1.126,5	8,14	96,9	0,11	243,0	61,3	169,1	160,53	7,14	1,40	12,6
Lugo	506,26	1.434,4	29,6	1.065,3	956,6	909,4	6,19	107,8	0,37	381,1	70,8	300,8	285,27	13,78	1,73	9,5
Lugo	769,32	1.280,4	11,1	1.068,9	977,5	971,9	5,61	80,2	0,07	116,7	116,7	92,3	87,40	4,01	0,86	5,5
Madrid	745,97	11.866,9	127,2	10.648,8	10.000,8	9.995,8	5,03	520,7	0,04	1.283,1	480,0	620,8	584,03	31,78	4,95	117,4
Málaga	398,55	3.998,2	81,9	3.375,1	3.365,5	3.365,5	9,52	183,0	0,05	348,2	234,8	95,5	90,15	5,05	0,31	17,9
Murcia	573,48	3.236,1	16,8	2.732,8	2.603,0	2.593,3	9,71	112,8	0,17	503,2	263,3	229,8	220,16	7,94	1,74	10,2
Navarra	38,65	10,7	0,5	78,2	70,2	69,8	0,34	7,5	0,00	32,5	13,4	17,4	16,86	0,48	0,07	1,7
Orense	498,41	1.020,9	8,2	856,2	808,9	806,7	2,18	38,1	0,05	165,7	77,4	83,2	76,24	6,18	0,78	5,1
Palencia	440,44	737,3	2,4	563,1	548,3	546,8	1,51	12,5	0,01	174,2	145,4	27,6	25,73	1,78	0,12	1,1
Pontevedra	535,76	2.167,0	23,7	1.958,1	1.801,1	1.805,1	5,05	124,1	0,18	208,9	86,3	111,2	105,96	4,69	0,52	11,4
Rioja	432,07	1.083,1	9,9	864,7	792,0	789,9	2,11	62,3	0,45	218,3	103,3	98,3	94,45	3,32	0,58	9,7
Salamanca	581,65	989,7	13,8	756,4	649,1	642,0	7,07	93,5	0,07	233,3	48,6	176,1	165,02	9,97	1,15	8,6
Segovia	367,34	848,1	8,8	644,9	592,2	588,5	3,65	43,9	0,09	203,2	47,6	143,2	134,70	7,99	1,15	12,4
Sevilla	467,62	3.248,1	45,1	2.812,4	2.611,3	2.598,5	12,74	165,4	0,71	435,7	221,8	199,0	188,49	9,21	1,28	14,9
Soria	563,84	614,2	9,1	436,2	402,4	400,8	1,62	24,6	0,15	178,0	99,6	74,6	70,09	4,09	0,39	3,9
Tarragona	556,41	3.001,3	36,2	2.375,4	2.222,5	2.219,2	3,31	116,5	0,14	626,0	429,6	183,7	174,72	8,20	0,79	12,7
Teruel	678,81	752,3	9,8	548,9	517,3	513,3	4,00	21,7	0,16	203,4	56,4	143,7	137,04	5,66	1,05	3,2
Toledo	903,16	3.186,1	34,0	2.684,7	2.465,9	2.459,2	6,72	184,6	0,23	501,4	185,4	288,7	270,23	16,69	1,78	27,3
Valencia	808,48	6.455,4	84,5	5.869,9	4.942,0	4.934,1	7,86	160,2	0,16	1.298,6	931,4	355,6	337,65	17,50	0,45	11,5
Valladolid	545,89	1.988,8	23,5	1.588,9	1.487,4	1.484,7	2,70	77,9	0,13	409,9	172,4	223,0	209,47	11,53	1,95	14,5
Zamora	774,72	1.172,7	9,6	908,9	816,2	810,7	5,53	83,1	0,09	263,7	118,3	131,8	118,96	10,28	1,55	12,2
Zaragoza	966,94	3.404,9	33,5	2.568,9	2.434,4	2.428,0	6,35	90,8	0,21	845,9	454,2	371,0	348,54	20,44	1,98	20,7
<b>Total</b>	<b>26.433,3</b>	<b>98.814,3</b>	<b>1.138,6</b>	<b>82.383,5</b>	<b>76.666,7</b>	<b>76.397,0</b>	<b>2.697</b>	<b>4.587,4</b>	<b>10,8</b>	<b>16.430,7</b>	<b>8.304,5</b>	<b>7.547,8</b>	<b>7.118,4</b>	<b>384,0</b>	<b>45,4</b>	<b>578,5</b>
% Totales....	100,00	83,37	77,59	77,31	0,27	4,62	0,01	16,63	84,0	7,20	0,39	0,05	0,89	0,28	0,52	3,52
% Parciales....	138	100,00	93,06	92,73	0,33	5,54	0,01	100,00	50,54	45,94	43,32	2,34	0,28	0,28	0,28	0,28

(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 crecimientos 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.  
 Hasta 2015 inclusive se consideraba que solo se captaba un 50% de acuerdo a los aforos normales se procedió posteriormente a su cálculo.  
 (3) La longitud de la RCE según catálogo son 26.466,34 km pero a efectos de tráfico al no estar cuantificado Ceutani Melilla, se consideran 26.433,3 km.  
 Fuente: Subdirección General de Explotación. 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 2019 (2)			vh-km año 2020 (2)			IMD 2020 (vh/día)			Crecimientos (%)		
	2019	2020		Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados
ANDALUCÍA	3.511,5	3.517,3	22.997,6	20.670,0	2.327,6	16.867,3	14.812,7	2.054,6	13.102,5	11.506,5	1.596,0	-22,40	-23,25	-14,89	
ARAGÓN	2.550,9	2.543,1	7.288,0	5.792,7	1.495,3	5.454,8	4.136,8	1.318,0	5.860,5	4.444,5	1.416,0	-26,28	-28,91	-14,93	
ASTURIAS	850,9	850,7	3.600,8	3.293,6	307,2	2.796,2	2.528,8	267,3	8.980,6	8.122,0	858,6	-18,34	-18,17	-13,23	
CANTABRIA	578,3	581,8	3.408,0	3.098,6	309,5	2.683,3	2.393,6	289,8	12.601,5	11.240,7	1.360,8	-18,97	-19,07	-6,34	
CAST. MANCHA	3.723,1	3.720,4	12.705,8	10.554,3	2.151,5	9.121,7	7.193,9	1.927,8	6.698,9	5.283,2	1.415,8	-27,45	-30,53	-12,19	
CAST. Y LEON	5.647,5	5.648,5	14.560,6	11.808,9	2.751,7	10.528,5	8.136,4	2.393,4	5.099,2	3.941,5	1.157,7	-25,04	-27,45	-12,73	
CATALUÑA	1.782,0	1.779,3	16.020,8	13.351,3	2.669,5	11.915,7	9.478,0	2.437,7	18.297,4	14.554,1	3.743,3	-29,34	-33,60	-12,51	
C. VALENCIANA	1.931,8	1.936,4	16.539,2	14.071,0	2.468,2	13.159,4	10.784,9	2.374,5	18.567,6	15.217,2	3.350,4	-18,83	-16,57	-8,81	
EXTREMADURA	1.689,0	1.690,5	4.193,7	3.535,4	658,3	3.183,2	2.580,5	602,6	5.144,8	4.170,8	974,0	-18,67	-17,16	-7,64	
GALICIA	2.373,7	2.375,1	9.036,2	8.164,5	871,6	6.794,1	6.001,4	792,7	7.815,6	6.903,7	911,9	-27,65	-28,49	-17,73	
LA RIOJA	433,2	432,1	1.427,5	1.185,1	242,4	1.083,1	864,7	218,3	6.848,8	5.468,1	1.380,7	-34,94	-37,97	-23,19	
MADRID	747,9	746,0	15.909,7	14.508,6	1.401,1	11.867,0	10.648,8	1.218,1	43.464,8	39.003,1	4.461,7	-26,46	-28,07	-18,02	
MURCIA	577,5	573,5	4.495,0	3.886,3	608,8	3.236,1	2.732,8	503,3	15.417,7	13.020,1	2.397,7	-28,43	-29,72	-21,08	
NAVARRA	39,0	38,7	169,2	133,2	36,0	110,7	78,2	32,5	7.827,9	5.527,4	2.300,6	-54,57	-59,70	-34,53	
<b>Total RCE</b>	<b>26.436,3</b>	<b>26.419,6</b>	<b>132.351,9</b>	<b>114.053,4</b>	<b>18.298,5</b>	<b>98.814,3</b>	<b>82.383,6</b>	<b>16.430,8</b>	<b>10.214,0</b>	<b>8.515,0</b>	<b>1.698,0</b>	<b>-24,80</b>	<b>-26,50</b>	<b>-13,50</b>	
<b>Total Comparable</b>	<b>18.050,0</b>	<b>18.050,0</b>	<b>76.422,6</b>	<b>53.568,4</b>	<b>17.702,6</b>	<b>57.440,4</b>	<b>39.374,1</b>	<b>15.308,3</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 26.478,297 km pero a efectos de tráfico al no estar cuantificado Ceuta ni Melilla, se consideran 26.433,32 km.

Fuente: Subdirección General de Explotación. 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 2020 (millones de vehículos-km) (1) (2) (3) (4)**

Nombre	LONGITUD	TOTAL	MOTOS 1	LIGEROS 1+2+3+4+5	COCHES 2+3	TURISMOS C. CÍCAR.	CAMIONET. 4	TRACTOR. 5	PESADOS 6+7+8+9+10	CAM. S/R 6	CAM. C/R 7+8+9	CAM. ART 7	TREN CAR. 8	VEHESP. 9	BUSES 10
C1 Madrid - País Vasco y Cantabria	2.508,11	<b>10.042,9</b>	105,1	8.256,6	7.726,7	7.706,8	19,9	0,7	1.786,4	745,2	958,0	900,1	50,4	7,5	83,1
C2 Mad-Navarra-Aragón-Cataluña	3.376,09	<b>17.059,5</b>	211,8	13.327,7	12.296,8	12.242,5	54,4	1,8	3.731,8	1.435,7	2.174,9	2.053,8	110,9	10,3	121,1
C3 Madrid - Levante	3.167,02	<b>19.482,2</b>	170,3	16.180,7	15.317,2	15.279,4	37,8	1,1	3.301,5	2.004,2	1.224,4	1.158,6	61,0	4,9	72,9
C4 Madrid - Andalucía oriental	2.157,97	<b>11.660,6</b>	79,9	9.506,7	9.023,1	9.000,6	22,4	0,4	2.153,9	1.073,2	1.009,5	949,8	53,6	6,1	71,2
C5 Madrid - Andalucía Occidental	2.736,39	<b>14.234,6</b>	165,6	11.986,0	11.149,8	11.113,4	35,4	1,8	2.248,6	946,1	1.194,3	1.123,7	63,6	7,0	108,1
C6 Madrid - Extremadura	2.100,20	<b>7.220,9</b>	78,1	6.332,1	5.874,5	5.856,6	17,8	0,9	888,8	355,4	473,0	442,4	27,0	3,6	60,3
C7 Madrid - Galicia y Asturias	3.356,22	<b>9.995,0</b>	91,6	8.398,5	7.733,1	7.701,8	31,3	0,5	1.596,5	573,9	942,8	881,1	53,3	8,4	79,7
C8 Galicia a Francia por Cantábrico	5.354,65	<b>15.470,8</b>	130,5	13.295,9	12.287,1	12.237,9	49,2	0,7	2.174,9	1.236,7	864,8	812,6	45,6	6,7	73,4
C9 País Vasco - Navarra - Cataluña	2.151,69	<b>12.470,4</b>	170,0	9.714,6	8.881,6	8.836,2	45,5	1,3	2.755,7	1.067,0	1.600,3	1.513,6	79,6	7,0	88,4
C10 Juguera y Port-Bou - Murcia	2.157,51	<b>19.914,9</b>	210,2	16.222,0	15.153,2	15.091,5	61,7	1,0	3.692,8	2.236,7	1.378,5	1.304,0	70,7	3,8	77,7
C11 Murcia - Cádiz (Por la costa)	1.253,90	<b>8.974,8</b>	157,0	8.000,9	7.491,7	7.468,5	23,2	1,0	973,9	667,7	271,4	259,0	10,4	2,1	34,7
C12 Andalucía - Levante SONE	3.647,24	<b>20.053,6</b>	203,6	16.591,3	15.598,4	15.551,8	46,6	2,2	3.462,3	1.990,4	1.389,3	1.311,3	70,9	7,1	82,7
C13 Ruta de la Plata	4.080,65	<b>12.119,8</b>	129,9	10.357,0	9.630,8	9.588,1	42,7	1,5	1.762,7	850,5	848,2	800,5	41,4	6,3	64,0
C14 Irún - Fuentes de Oñoro	949,82	<b>2.830,5</b>	27,5	1.995,9	1.855,6	1.846,7	9,0	0,2	834,6	499,4	317,9	296,8	18,6	2,5	17,3
C15 Ebro y Sub-Ebro (Levante N. España)	6.712,55	<b>19.546,9</b>	206,6	15.384,6	14.414,0	14.366,4	47,7	2,4	4.162,3	2.535,4	1.534,1	1.451,9	71,6	10,6	92,8
<b>Total RCE</b>	<b>26.433,28</b>	<b>98.814,3</b>	<b>1.138,6</b>	<b>82.383,5</b>	<b>76.666,7</b>	<b>76.397,0</b>	<b>269,7</b>	<b>10,8</b>	<b>16.430,8</b>	<b>8.304,5</b>	<b>7.547,8</b>	<b>7.118,4</b>	<b>384,0</b>	<b>45,4</b>	<b>578,5</b>
% Totales...		<b>100,0</b>	1,2	83,4	77,6	77,3	0,3	0,0	16,6	8,4	7,6	7,2	0,4	0,1	0,6
% Parciales...			1,4	100,0	93,1	92,7	0,3	0,0	100,0	50,5	45,9	43,3	2,3	0,3	3,5

(1) La evolución del tráfico (crecimiento anual) en el periodo 1990-2020 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 y a que los aparatos automáticos de aforo, según los últimos estudios levantados 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 aforo está cuantificado Ceuta y Melilla, se consideran 26.433,3 km.

Fuente: Subdirección General de Explotación. 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 – 2020. (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
2020	-17,5	-8,5	1.249	-16,5	-8,7	1.303	-16,1	-13,2	1.082	-15,7	-9,9	647	-15,2	-11,2	1.078	-17,6	-9,9	1.131	-15,6	-7,9	1.537	-15,3	-7,1	2.783
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	2,3	3,1	2.925	2,9	3,3	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	2.983	-4,6	-7,2	2.765	-4,8	-5,6	2.052	-5,6	-7,2	2.574	-5,6	-10,4	1.998	-5,4	-8,6	3.118	-6,1	-8,6	4.781
2011	-1,7	-1,8	2.194	-1,7	-2,8	2.718	-2,0	-4,6	2.426	-2,3	-5,1	1.928	-1,3	-5,3	2.503	-1,2	-1,9	1.916	-3,0	-4,5	2.888	-2,2	-6,1	4.546
2010	0,4	-2,9	1.962	-1,2	-2,7	2.368	0,3	-7,1	2.386	1,0	-5,7	1.849	0,4	-4,1	2.218	0,5	-3,9	1.819	-0,6	-2,1	2.667	-1,3	-2,3	4.329
2009	-0,8	-11,2	1.783	-2,6	-10,4	2.386	-0,3	-5,7	2.289	-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>1,5</b>	<b>0,8</b>		<b>1,3</b>	<b>1,2</b>		<b>1,5</b>	<b>1,0</b>		<b>2,1</b>	<b>0,6</b>		<b>2,1</b>	<b>0,1</b>		<b>1,6</b>	<b>0,5</b>		<b>1,3</b>	<b>0,2</b>		<b>1,7</b>	<b>0,2</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
2020	-14,7	-10,3	724	-12,4	-2,2	441	-17,0	-9,6	280	-15,0	-11,1	1.377	-15,5	-7,4	2.031	-19,5	-10,3	382	-15,1	-5,8	3.826	-24,8	-13,5
2019	1,8	1,7	1.856	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	1,4	3,5	1.773	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	2,6	5,0	2.200	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	4,5	3,0	2.125	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	4,9	5,0	2.007	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	2,3	2.001	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	-1,8	-2,4	2.025	-1,5	-1,6	1.856	-0,7	-0,6	1.124	-1,6	-2,7	3.370	-1,2	-4,7	3.831	-4,0	-4,1	919	-2,4	-3,9	6.393	-2,4	-3,5
2012	-5,3	-6,4	2.054	-5,5	-4,6	1.835	-4,6	-5,4	996	-5,1	-6,3	3.299	-5,4	-7,2	3.639	-3,9	-7,9	906	-6,2	-7,3	6.096	-4,2	-6,3
2011	-2,0	-2,9	1.952	-1,9	-3,6	1.641	-2,5	-3,2	965	-2,4	-4,3	3.134	-2,2	-5,3	3.487	-2,5	-4,3	835	-3,0	-4,0	5.815	-1,9	-3,4
2010	-2,2	-2,9	1.681	-1,2	-4,9	1.676	-0,3	-5,1	937	0,9	-4,8	2.881	-0,1	-1,9	3.341	0,5	-0,2	790	-1,2	-4,3	5.321	-0,3	-3,1
2009	-3,3	-10,7	1.666	-2,9	-8,7	1.455	-2,1	-8,4	950	-1,1	-5,7	2.520	1,0	-7,7	3.038	-1,6	-7,4	762	-0,5	-6,5	5.073	-1,7	-8,5
2008	-1,3	-5,9	1.845	-1,5	-5,8	1.549	-3,0	-6,0	800	-0,9	-6,5	2.427	-0,3	-1,3	2.762	-0,5	-5,6	784	-0,3	-4,2	5.194	-0,8	-3,0
2007	3,4	5,0	1.835	2,4	1,7	1.721	4,1	-2,9	855	2,3	1,0	2.552	3,9	-0,5	2.976	2,2	2,2	655	3,6	1,4	5.346	3,0	2,3
2006	3,8	2,5	1.849	4,2	3,7	1.674	6,1	-0,6	621	5,4	-0,8	2.295	6,0	-2,6	2.603	3,3	-1,8	669	3,4	-0,1	5.246	2,2	-1,1
2005	2,9	2,4	1.883	2,6	0,8	1.664	3,6	4,9	766	1,9	1,3	2.482	1,9	3,8	2.877	-2,5	2,4	554	2,3	1,3	5.739	2,6	3,1
2004	3,8	5,3	1.772	4,5	3,6	1.622	5,9	5,1	812	5,6	4,9	2.297	4,3	4,2	2.796	4,6	2,0	564	4,0	4,3	5.419	7,0	5,8
2003	2,6	3,0	1.770	3,7	3,7	1.480	4,3	6,0	742	4,0	7,1	2.261	3,6	2,2	2.669	3,3	0,0	564	3,8	2,6	5.254	4,8	2,9
2002	3,2	2,0	1.634	4,7	2,7	1.557	8,2	-1,5	625	5,6	1,5	1.973	4,4	1,9	2.443	8,1	-4,3	529	3,7	2,8	5.057	4,4	1,8
2001	6,0	1,3	1.568	4,8	3,1	1.489	7,8	4,1	610	5,6	3,2	2.129	6,9	3,1	2.514	4,3	3,7	555	3,9	5,2	5.375	5,5	5,4
2000	5,7	7,8	1.481	6,5	5,3	1.397	5,5	6,0	576	5,9	4,0	2.162	2,3	7,2	2.363	6,6	8,8	537	4,5	6,5	5.172	4,6	6,3
1999	6,5	8,4	1.569	6,7	8,5	1.309	5,7	9,6	391	5,2	11,5	1.471	4,5	9,7	1.867	5,1	7,9	417	7,1	7,6	4.477	4,4	7,3
1998	5,8	3,0	1.604	7,0	2,3	1.261	11,2	-0,1	463	8,7	4,0	1.797	8,5	-1,2	1.782	6,0	2,5	381	6,2	2,2	4.799	4,8	7,1
1997	3,3	7,3	1.361	3,9	8,5	1.039	2,5	11,5	437	3,5	4,1	1.438	3,1	1,4	1.799	4,9	6,3	344	2,9	4,5	4.480	3,7	6,5
1996	1,9	2,5	1.627	3,2	2,5	1.305	5,1	3,5	473	4,5	2,9	1.788	2,1	1,7	2.049	2,0	7,8	375	2,9	1,8	4.758	2,7	3,9
1995	2,7	4,6	1.484	2,0	4,2	1.282	2,2	2,6	483	1,5	3,8	1.763	1,9	1,4	1.918	4,5	0,2	317	3,6	1,5	4.494	2,7	6,3
1994	0,6	5,9	1.516	2,4	5,1	1.257	2,3	-1,5	403	4,1	2,7	1.726	2,5	-2,5	1.849	5,6	4,1	401	2,6	4,2	4.523	4,2	5,9
1993	-1,3	-4,6	1.471	-1,0	-1,3	1.201	-1,9	-8,1	387	0,8	-3,4	1.440	-1,6	2,8	1.586	2,7	4,0	291	0,5	0,5	4.507	-0,8	-0,2
1992	0,9	-0,4	1.527	-0,7	-1,8	1.197	7,1	1,3	445	2,9	-1,6	1.621	6,1	-1,9	1.807	2,1	-8,5	257	2,4	0,0	4.517	3,0	-2,2
<b>Media (*)</b>	<b>1,2</b>	<b>1,1</b>		<b>1,6</b>	<b>1,4</b>		<b>2,4</b>	<b>1,0</b>		<b>2,0</b>	<b>0,8</b>		<b>1,7</b>	<b>0,5</b>		<b>1,6</b>	<b>0,5</b>		<b>1,5</b>	<b>1,0</b>		<b>1,1</b>	<b>1,4</b>

(\*) Media periodo 1992-2020 (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 General de Explotación. 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	2016 (2)	2017	2018	2019	2020	20/19 (3)
<b>MOTOCICLETAS</b>	<b>1.940</b>	<b>1.936</b>	<b>1.934</b>	<b>1.911</b>	<b>1.139</b>	<b>-40,4%</b>
Turismos	98.643	100.303	103.331	103.694	76.667	-26,1%
Camionetas	6.762	8.066	8.158	8.294	4.567	-44,9%
Tractores agrícolas	37	19	17	16	11	-31,7%
<b>TOTAL LIGEROS</b>	<b>107.382</b>	<b>110.324</b>	<b>113.441</b>	<b>113.915</b>	<b>82.384</b>	<b>-27,7%</b>
Camiones sin remolque	6.195	5.475	5.664	5.687	8.304	46,0%
Camiones con remolque	8.936	10.866	11.418	11.715	7.548	-35,6%
Autobuses	1.310	835	871	886	578	-34,7%
<b>TOTAL PESADOS</b>	<b>16.441</b>	<b>17.176</b>	<b>17.953</b>	<b>18.289</b>	<b>16.431</b>	<b>-10,2%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>123.823</b>	<b>127.500</b>	<b>131.394</b>	<b>132.203</b>	<b>98.814</b>	<b>-25,3%</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 2020 sumaba 28.478,297 km. pero a efectos de tráfico, se consideran 26.433,3 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 estacionefijas 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 General de Explotación. 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	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%
2020 (6)	9.742	20,9%	69.820	17,4%	3.127	6,8%	16.126	12,7%	98.814	16,6%	-24,8%	-26,5%	-13,5%
<b>Crecimiento 2020/2019 (7)</b>	<b>-45,6%</b>	<b>-30,2%</b>	<b>-19,0%</b>	<b>-10,0%</b>	<b>-19,4%</b>	<b>-10,8%</b>	<b>-17,0%</b>	<b>-11,6%</b>	<b>-24,8%</b>	<b>-13,5%</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 2020 es de 26.478,3 km. En 2020 se han inaugurado 62,06 km de autovía y se han cedido 21,388 km de carreteras convencionales y 1,35 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 General de Explotación. 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	20.524	16,3%	26.680	14,2%	22.819	5,9%	3.991	11,7%	13.701	13,8%
2020 (5)	14.052	20,9%	19.748	17,4%	17.426	6,8%	3.076	12,7%	10.242	16,6%
<b>Crecimiento 2020/2019 (6)</b>	<b>-45,6%</b>	<b>-30,2%</b>	<b>-19,0%</b>	<b>-10,0%</b>	<b>-19,4%</b>	<b>-10,8%</b>	<b>-17,0%</b>	<b>-11,6%</b>	<b>-24,8%</b>	<b>-13,5%</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) Como consecuencia del inventario de Carreteras a 31-XII-2008 este tráfico no es comparable con el del año anterior

(5) La longitud de la R.C.E. en 2020 es de 26.478,3 km. En 2020 se han inaugurado 62,06 km de autovía, y se han cedido 21,388 km de carreteras convencionales y 1,35 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 General de Explotación. 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	2020	2019
<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>287.851</b>	<b>-24,3%</b>
Motocicletas (4) (5)	1.707	1.623	2.802	2.150	5.401	5.349	5.304	5.245	3.384	-35,5%
Turismos (4)	279.985	337.797	341.629	317.553	329.880	332.858	340.556	342.005	265.538	-22,4%
Autobuses (2)	50.278	53.176	50.902	46.389	47.763	30.510	32.188	33.250	18.929	-43,1%
<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>273.186</b>	<b>-8,8%</b>

(\*) 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.

(1) Las redes de carreteras de referencia son las del Estado, CC.AA. y Diputaciones, que a 31 de diciembre de 2020 suman 165.455,87 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 (20,97 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 vh-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 (10,8525 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2020 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 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 General de Explotación. 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	2020	20/19
<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>142.416</b>	<b>-28,2%</b>
Motocicletas (4)	865	1.030	1.436	1.113	2.794	2.788	2.785	2.751	1.640	-40,4%
Turismos (4)	135.144	165.572	170.152	160.102	165.720	168.508	173.597	174.206	128.647	-26,2%
Autobuses (2)	25.310	27.297	31.997	29.388	30.843	19.708	21.015	21.517	12.130	-43,6%
<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>174.321</b>	<b>-9,6%</b>

(1) La Red de Carreteras del Estado suma a 31/12/2020, 26.478,3 km y recoge el 50,5% del tráfico total y el 64,08,% del tráfico de pesados por carretera (Tabla 1.2.13).

(2) El dato de ocupación de autobuses (20,97,28 pasajeros/autobús) se ha obtenido del Observatorio de transporte de viajeros MITMA 2020.

(3) El dato de la carga media (10,8525 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 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.

(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 General de Explotación. 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)		
	2019	2020	20/19	2019	2020	20/19
Cuenta propia	162.514	155.149	-4,5%	9.596	8.989	-6,3%
Cuenta ajena	1.038.772	996.334	-4,1%	154.297	152.874	-0,9%
<b>TOTAL</b>	<b>1.201.286</b>	<b>1.151.483</b>	<b>-4,1%</b>	<b>163.893</b>	<b>161.863</b>	<b>-1,2%</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 2020 (\*) (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>	1.246	5.327.727	198.845	4.655.927	1,31	10,01	30,05	37,02	18,28	3,33	1,74	12,23	72,27	9,59	3,06	1,12
Interurbano	689	1.588.420	107.890	2.520.675	0,50	2,17	14,98	42,86	32,62	6,86	1,10	7,73	77,34	9,21	3,63	1,00
Accesos	557	3.739.307	90.955	2.135.252	1,61	12,95	35,70	34,83	12,90	2,01	2,28	16,10	67,90	9,93	2,57	1,23
<b>Convencional</b>	883	638.613	98.077	2.259.345	13,20	51,69	26,69	7,06	1,19	0,18	16,25	50,39	24,38	1,62	6,49	0,87
Interurbano	546	242.357	68.170	1.577.823	8,30	46,25	33,34	9,99	1,84	0,28	8,43	48,30	38,97	2,50	0,39	1,41
Accesos	337	396.257	29.907	681.522	16,09	54,90	22,76	5,32	0,81	0,11	22,67	52,10	12,41	0,89	11,49	0,43
<b>Total</b>	2.129	5.966.340	296.922	6.915.272	2,62	14,61	29,68	33,72	16,40	2,98	2,98	15,49	68,17	8,91	3,35	1,10
Interurbano	1.235	1.830.776	176.060	4.098.498	1,63	8,53	17,63	38,12	28,18	5,91	1,71	11,11	74,13	8,65	3,36	1,03
Accesos	894	4.135.564	120.862	2.816.774	3,01	17,01	34,45	31,97	11,73	1,82	4,06	19,24	63,05	9,14	3,35	1,16

(\*) 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 General de Explotación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



Tabla 1.2.19.2.B. Distribución mensual de velocidades en carreteras convencionales y multicarril. Año 2020 (1)

TIPO	Nº Estación	Nº horas (miles)	Nº vehículos T (miles)	Velocidad media	% Velocidad Km/h													% Velocidad										
					<20	20-30	30-40	40-50	50-65	65-80	80-90	90-100	100-110	110-120	120-130	130-140	140-150	150-160	160-200	>90	>100							
<b>ENERO</b>																												
Resumen	176	140	L 30,267	71,79	0,5	1,3	3,3	11,0	21,9	26,7	16,3	10,6	4,8	2,3	0,9	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	19,0	8,4	3,3
P			2,761	71,91	0,5	1,1	2,9	8,4	19,1	31,1	22,8	10,9	2,2	0,7	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14,2	3,3	
<b>FEBRERO</b>																												
Resumen	176	128	L 29,350	72,31	0,5	1,2	2,9	10,3	21,7	27,2	16,9	10,7	4,9	2,3	0,9	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	19,3	8,5	2,8
P			2,662	72,30	0,6	0,8	2,5	7,6	19,1	31,8	23,8	11,1	1,9	0,6	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,9	2,8	
<b>MARZO</b>																												
Resumen	175	141	L 18,272	72,88	0,6	1,2	2,6	9,7	22,1	27,1	17,0	11,0	4,9	2,3	0,9	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	19,6	8,7	2,5
P			2,274	72,44	0,5	0,9	2,5	7,3	19,4	30,9	24,7	11,4	1,8	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,9	2,5	
<b>ABRIL</b>																												
Resumen	175	138	L 7,398	76,17	0,4	0,7	1,4	6,4	21,4	27,2	18,2	12,9	6,3	3,1	1,2	0,5	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	24,3	11,4	2,9
P			1,568	73,28	0,5	0,9	2,5	6,7	18,6	30,0	25,5	12,4	2,0	0,7	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,3	2,9	
<b>MAYO</b>																												
Resumen	176	144	L 16,368	74,14	0,4	0,7	1,9	9,0	22,3	26,9	17,1	11,6	5,6	2,6	1,1	0,5	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	21,7	10,1	2,7
P			2,176	72,73	0,4	0,9	2,7	7,2	18,8	30,7	25,0	11,6	1,8	0,6	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14,3	2,7	
<b>JUNIO</b>																												
Resumen	176	139	L 27,123	73,59	0,3	0,7	2,2	9,2	22,1	27,8	17,1	11,2	5,3	2,4	1,0	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,5	9,2	2,2
P			2,810	71,69	0,4	0,9	2,8	7,5	20,4	31,7	23,4	10,6	1,5	0,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,8	2,2	
<b>JULIO</b>																												
Resumen	177	145	L 35,781	73,35	0,4	1,0	2,8	9,4	21,3	27,2	17,0	11,5	5,4	2,5	1,0	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,9	9,5	2,6
P			3,220	71,51	0,6	1,0	2,7	7,5	21,6	30,6	22,9	10,5	1,7	0,6	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,1	2,6	
<b>AGOSTO</b>																												
Resumen	175	142	L 39,338	70,57	0,4	0,8	2,3	18,4	18,6	26,5	14,9	9,9	4,6	2,2	0,9	0,3	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	18,1	8,3	2,4
P			17,146	73,46	0,2	2,4	0,4	1,2	3,4	41,0	3,4	1,6	0,3	0,1	2,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	26,1	2,6	
<b>SEPTIEMBRE</b>																												
Resumen	175	139	L 32,001	73,20	0,4	1,1	2,7	9,6	21,3	27,1	17,2	11,3	5,3	2,4	1,0	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,6	9,3	2,7
P			2,975	71,16	0,5	0,9	2,8	8,3	22,4	29,9	22,1	10,3	1,7	0,7	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,0	2,7	
<b>OCTUBRE</b>																												
Resumen	175	141	L 30,247	72,89	0,5	1,1	2,7	9,7	21,8	27,3	16,8	11,1	5,2	2,4	1,0	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,1	9,1	2,5
P			2,955	70,95	0,5	0,9	2,9	8,4	22,8	29,8	22,1	10,2	1,6	0,6	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,7	2,5	
<b>NOVIEMBRE</b>																												
Resumen	176	137	L 24,032	73,33	0,4	0,9	2,4	9,9	21,7	27,0	16,9	11,4	5,3	2,5	1,0	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,8	9,4	2,7
P			2,716	71,69	0,3	0,8	2,7	8,5	20,8	30,9	23,0	10,4	1,6	0,7	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,0	2,7	
<b>DICIEMBRE</b>																												
Resumen	175	142	L 25,237	73,40	0,4	0,9	2,4	9,7	21,8	27,1	16,9	11,3	5,3	2,5	1,0	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,8	9,5	2,4
P			2,497	71,26	0,4	0,8	2,9	8,5	21,3	30,8	22,5	10,4	1,6	0,6	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,8	2,4	

(1) La velocidad se ha obtenido exclusivamente en las estaciones permanentes de la RCE que recoge el 18,5% del tráfico registrado en la totalidad de las carreteras convencionales y multicarril del conjunto de redes.  
Fuente: Subdirección General de Explotación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Tabla 1.2.19.3. Evolución 2002-2020 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
2020 (7)	1,31	10,01	30,05	37,02	16,40	2,98	174

(\*) 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.

(7) En 2020 se tomaron datos de velocidades en autovías a 5.328 millones de vehículos en 1.246 estaciones durante 4.655.927 horas.

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

**Tabla 1.2.19.4. Evolución 2002-2020 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	1,01	0,14	254
2019 (6)	13,94	51,67	26,62	6,61	1,01	0,15	166
2020 (7)	13,20	51,69	26,69	7,06	1,19	0,18	164

(\*) 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.

(7) En 2020 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 639 millones de vehículos en 883 estaciones durante 2.259.345 horas.

Fuente: Subdirección General de Explotación. 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
2020*	338	18	156	164

(\*) VM a 30d

Fuente: Subdirección General de Explotación. 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
2020	7.787	519	4.429	2.839

Fuente: Subdirección General de Explotación. 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 2020 (1)**

ORIGEN	Andalucía	Aragón	Asturias	Illes Balears	Canarias	Cantabria	Castilla-La Mancha	Castilla y León	Cataluña	C. Valenciana	Extremadura	Galicia	Madrid	Murcia	Navarra	País Vasco	La Rioja	Ceuta y Melilla	Total cargado	Cargado para otras CC.AA.
Andalucía	191.194	856	155	..	..	113	4.595	1.413	2.863	5.701	3.747	654	3.831	4.289	454	643	86	..	220.873	29.678
Aragón	851	43.200	44	..	..	252	1.158	1.689	8.147	5.494	12	220	2.637	556	2.217	1.786	622	..	69.022	25.822
Asturias	221	158	24.959	..	..	813	154	1.893	344	245	10	1.407	546	47	93	631	16	..	31.537	6.578
Illes Balears	..	..	..	20.906	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	22.787	1.881
Canarias	..	..	..	..	38.436	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	38.436	..
Cantabria	165	351	857	..	..	11.294	199	1.874	367	229	12	237	473	21	175	2.434	80	..	18.784	7.490
Castilla-La Mancha	6.147	1.288	178	..	..	399	53.770	3.070	2.230	6.285	1.629	822	17.817	2.822	357	593	222	..	97.721	43.951
Castilla y León	1.586	1.902	2.194	..	..	3.593	2.728	72.314	2.450	2.771	1.296	3.779	5.830	419	2.496	5.267	1.038	..	109.685	37.351
Cataluña	2.643	9.986	307	..	..	430	1.962	2.397	172.171	7.147	317	914	3.993	1.338	1.226	2.033	320	..	208.639	36.468
C. Valenciana	4.606	3.653	192	..	..	298	7.136	1.793	6.722	137.047	258	628	4.950	8.005	628	1.325	162	..	179.508	42.461
Extremadura	2.668	49	29	..	..	..	963	680	292	341	22.082	136	1.230	192	179	170	39	..	29.049	6.967
Galicia	743	364	3.294	..	..	219	1.088	3.436	681	657	141	78.138	2.119	203	73	1.056	53	..	92.263	14.125
Madrid	4.122	2.487	566	..	..	431	10.980	3.496	3.094	3.393	1.222	1.831	59.801	981	470	1.511	229	..	94.805	35.004
Murcia	4.693	396	13	..	..	37	2.694	290	1.100	8.865	93	156	1.002	45.963	283	114	76	..	65.790	19.828
Navarra	167	2.668	58	..	..	267	300	1.832	1.452	747	135	206	668	189	16.983	2.893	1.972	..	30.537	13.554
País Vasco	710	2.198	555	..	..	2.526	611	4.590	1.591	1.498	136	806	1.524	246	4.737	42.995	1.489	..	66.212	23.218
La Rioja	152	405	24	..	..	165	269	985	371	553	46	89	443	54	1.394	1.134	4.322	..	10.405	6.083
Ceuta y Melilla	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	750	818	..
<b>Total Descargado</b>	<b>220.736</b>	<b>70.030</b>	<b>33.424</b>	<b>24.938</b>	<b>38.465</b>	<b>20.838</b>	<b>88.619</b>	<b>101.752</b>	<b>204.476</b>	<b>182.141</b>	<b>31.137</b>	<b>90.023</b>	<b>106.889</b>	<b>65.324</b>	<b>31.766</b>	<b>64.583</b>	<b>10.725</b>	<b>986</b>	<b>1.386.852</b>	<b>-</b>
<b>Descargado de otras CC.AA.</b>	<b>29.542</b>	<b>26.830</b>	<b>8.465</b>	<b>4.032</b>	<b>29</b>	<b>9.543</b>	<b>34.849</b>	<b>29.438</b>	<b>32.305</b>	<b>45.094</b>	<b>9.055</b>	<b>11.885</b>	<b>47.088</b>	<b>19.361</b>	<b>14.783</b>	<b>21.589</b>	<b>6.404</b>	<b>236</b>	<b>350.527</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 1.2.21. Transporte interior de mercancías según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (millones de toneladas-km). Año 2020 (1)**

ORIGEN	DESTINO																	Total cargado	Cargado 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	11.843	648	139	..	..	100	1.605	955	2.609	3.150	1.007	615	1.939	1.205	372	563	71	..	26.889	15.046	
Aragón	659	1.745	26	..	..	109	393	518	1.864	1.432	8	183	845	296	261	521	97	..	9.010	7.265	
Asturias	201	94	732	..	..	177	84	437	306	216	7	291	265	40	41	208	7	..	3.106	2.374	
Illes Balears	..	..	..	458	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	570	112	
Canarias	..	..	..	..	1.153	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1.153	..
Cantabria	142	145	157	..	..	341	95	404	267	167	8	105	207	18	48	265	19	..	2.402	2.062	
Castilla-La Mancha	2.328	431	100	..	..	190	2.982	809	1.352	1.735	446	545	1.484	697	154	289	107	..	13.688	10.706	
Castilla y León	1.053	512	442	..	..	474	778	3.834	1.515	1.563	438	1.292	1.197	271	573	994	183	..	15.120	11.286	
Cataluña	2.527	2.099	273	..	..	298	1.146	1.498	8.113	2.251	293	995	2.421	783	510	1.168	130	..	24.601	16.488	
C. Valenciana	2.591	1.103	166	..	..	214	1.734	1.026	2.306	5.488	170	619	1.869	1.199	303	818	80	..	19.789	14.302	
Extremadura	662	37	18	..	..	254	219	280	209	209	859	97	381	115	120	117	26	..	3.393	2.535	
Galicia	700	285	513	..	..	101	697	1.103	744	629	92	3.812	1.240	198	51	622	32	..	10.820	7.007	
Madrid	2.069	797	267	..	..	185	935	864	1.906	1.268	389	1.119	1.708	405	182	639	78	..	12.885	11.177	
Murcia	1.269	213	11	..	..	32	760	181	669	1.211	59	154	427	1.287	194	90	53	..	6.613	5.326	
Navarra	145	301	27	..	..	69	128	429	623	378	89	148	243	127	511	332	100	..	3.648	3.138	
País Vasco	619	651	155	..	..	309	309	1.015	923	955	85	481	645	193	577	1.421	160	..	8.497	7.076	
La Rioja	123	73	12	..	..	38	105	139	157	290	32	56	151	38	105	131	103	..	1.563	1.450	
Ceuta y Melilla	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4	18	14	
<b>Total Descargado</b>	<b>26.945</b>	<b>9.158</b>	<b>3.040</b>	<b>825</b>	<b>1.182</b>	<b>2.637</b>	<b>12.009</b>	<b>13.432</b>	<b>23.669</b>	<b>20.981</b>	<b>3.981</b>	<b>10.514</b>	<b>15.033</b>	<b>6.871</b>	<b>4.002</b>	<b>8.199</b>	<b>1.246</b>	<b>36</b>	<b>163.757</b>	<b>-</b>	
<b>Descargado de otras CC.AA.</b>	<b>15.102</b>	<b>7.413</b>	<b>2.307</b>	<b>367</b>	<b>29</b>	<b>2.297</b>	<b>9.027</b>	<b>9.598</b>	<b>15.566</b>	<b>15.493</b>	<b>3.122</b>	<b>6.701</b>	<b>13.324</b>	<b>5.684</b>	<b>3.492</b>	<b>6.778</b>	<b>1.143</b>	<b>32</b>	<b>117.363</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 Transporte 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 2020

País	Cupo	Meses												Total	
		dic 2019	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov		dic
Albania (BI)	300	0	14	1	3	6	10	12	0	0	0	0	1	0	53
Albania (TG)	100	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
Andorra (TM)	2.000	47	84	71	27	9	2	5	4	0	0	0	0	0	249
Argelia (BI)	500	0	7	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
Austria (TG)	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bielorrusia (BI)	1.000	0	51	0	30	0	0	27	45	23	23	51	0	40	290
Bielorrusia (TG)	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bosnia-Herzegovina (BI)	1.000	0	9	1	3	7	3	5	8	3	7	5	0	0	51
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	30	0	0	2	0	0	0	32
Kazajistán (TG)	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
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	10	0	0	0	0	10	2	0	0	3	0	0	25
Marruecos (BI)	20.000	151	1.770	1.011	825	899	677	449	302	373	404	441	881	469	8.652
Marruecos (FC)	300	0	0	3	0	1	0	0	3	0	3	0	3	0	13
Marruecos (TM)	1.000	331	227	28	11	1	0	0	0	0	2	3	0	0	603
Moldavia (BI)	300	0	0	0	2	0	28	0	1	0	0	4	0	0	35
Moldavia (TG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montenegro (BI)	125	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	6
Rusia (BI)	5.000	0	51	0	30	0	0	60	15	20	23	51	0	40	290
Serbia (TR)	150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	6	0	10
Serbia (ZL)	2.400	0	70	47	108	7	19	47	7	3	17	51	48	33	457
Túnez (BI)	1.000	0	0	15	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
Turquía (BI)	12.000	0	0	30	0	0	0	0	1	0	0	6	6	5	48
Ucrania (BI)	2.200	0	50	0	31	0	4	23	1	40	40	42	7	31	269

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

BI = Zona larga y tránsito; TG= Transporte triangular; TR= Tránsito; 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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
CEMT	173	125	173	221	248	12,2%
UE	114.690	113.113	116.402	119.532	123.115	3,0%

(\*) 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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
U.E. (1)	Licencias	300	246	191	962	230	-76,1%
	Vehículos	1.668	1.531	1.292	7.367	1.276	-82,7%
Discrecionales U.E.	Autorizaciones (2)	2.721	1.562	1.677	1.802	441	-75,5%
	Viajes (3)	57.300	35.762	38.471	42.146	7.755	-81,6%
Lanzaderas no U.E.	Autorizaciones (2)	--	--	--	--	--	--
	Viajes (3)	--	--	--	--	--	--

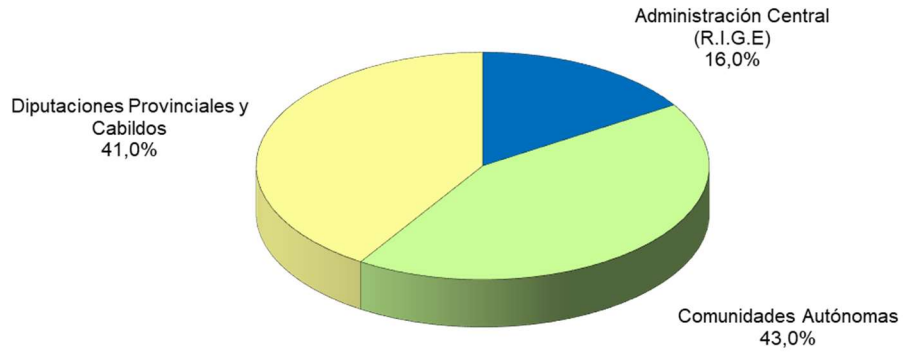
(1) Los servicios de lanzadera han pasado a tener la consideración de servicios discrecionales en el ámbito de la UE y en el de la mayoría de los Acuerdos bilaterales que España tiene suscritos con países terceros no miembros de la UE.

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

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

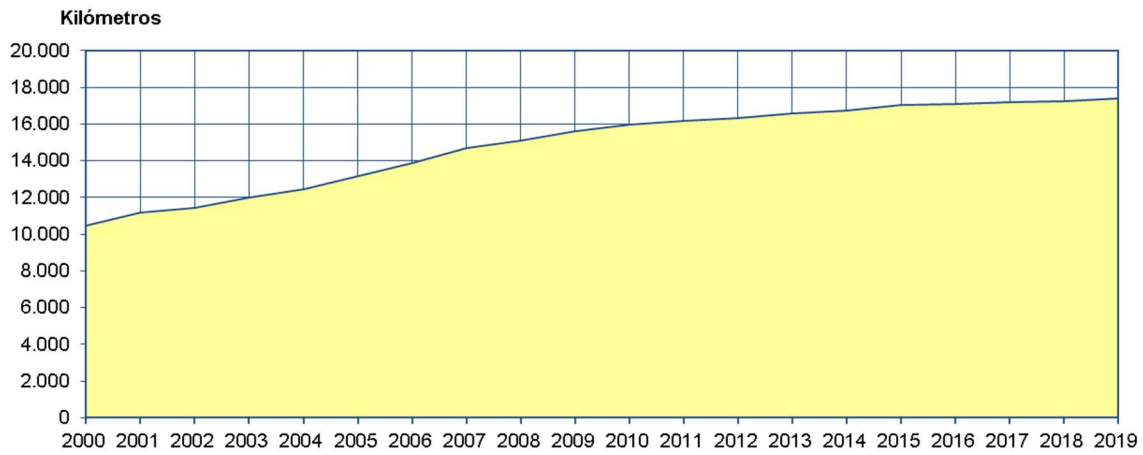
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Gráfico 1.2.1. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones. Año 2020**



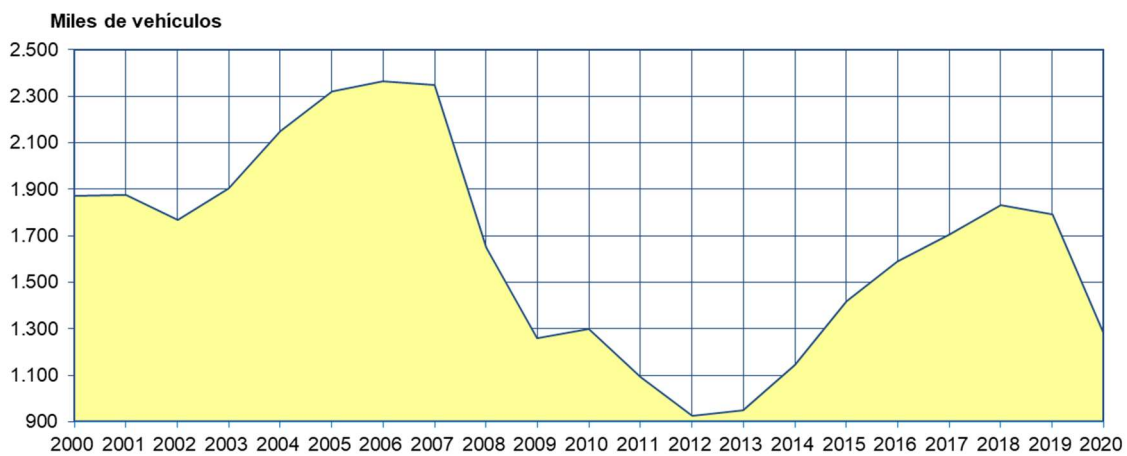
Fuente: Dirección General de Carreteras (Ministerio de de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), Consejerías de CC.AA. y Diputaciones y Cabildos Insulares.

**Gráfico 1.2.2. Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad**



Fuente: Dirección General de Carreteras. (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), Consejerías de CC.AA. y Diputaciones y Cabildos Insulares.

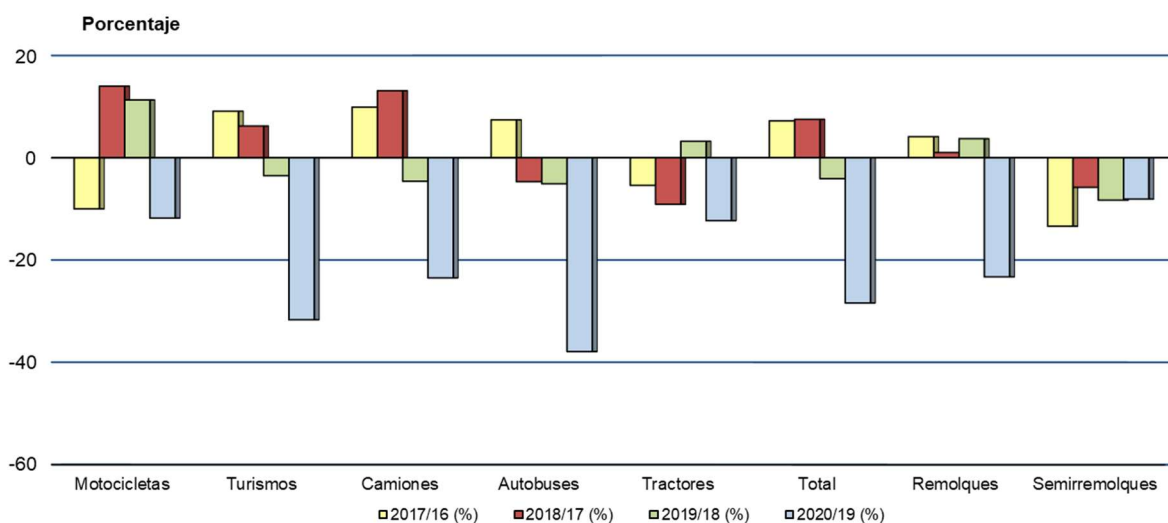
**Gráfico 1.2.3. Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles**



Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.



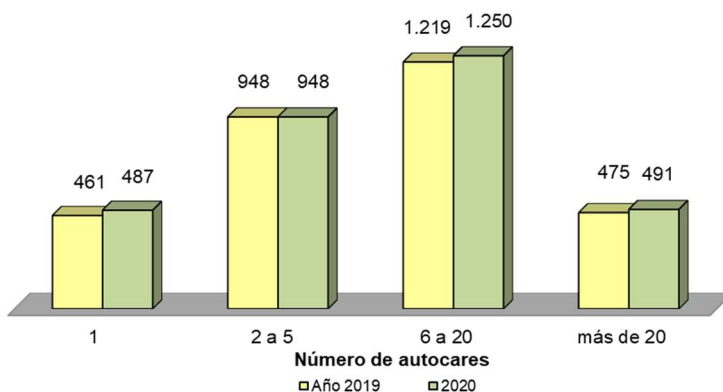
**Gráfico 1.2.4. Evolución anual de las matriculaciones de vehículos de carretera. Años 2016 a 2020**



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 2019 y 2020**

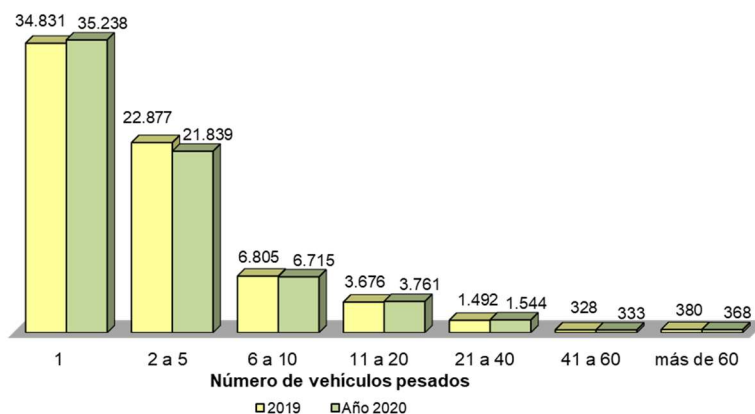
Número de empresas



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 2019 y 2020**

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 2020, los resultados del tráfico ferroviario han estado marcados por la crisis provocada por la pandemia del COVID-19, que ha incidido muy significativamente en la evolución del mismo, por lo que se han registrado abultadas bajadas tanto en el tráfico de viajeros como en el tráfico de mercancías transportadas.

La longitud de la red ferroviaria ha experimentado en 2020 un pequeño incremento con respecto a 2019, alcanzando los 16.793 kilómetros, de los cuales 15.519 pertenecen a ADIF, 842 kilómetros a las CCAA, y el resto, 32 kilómetros son de compañías privadas. La longitud de las líneas electrificadas alcanza 10.672 kilómetros, correspondiendo 9.984 a ADIF, 656 a los Ferrocarriles de las Comunidades Autónomas, y 32 a compañías privadas. En cuanto al personal empleado, el número de agentes, en promedio anual (excluido el personal empleado en las compañías privadas de ferrocarriles), alcanza la cifra de 31.126, de los cuales 14.883 corresponden a Renfe Operadora, 11.727 a ADIF, y 4.416 a los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas.

Las inversiones en el sector ferroviario durante 2020 ascendieron a 2.529,62 millones de euros, lo que supone un incremento del 5,1% respecto a las realizadas en 2019. La mayor inversión la realizó Adif, que invirtió 1.272,57 millones de euros en Alta Velocidad y 649,20 millones de euros en red convencional, seguido de Renfe Operadora que realizó inversiones por valor de 383,66 millones de euros, de los Ferrocarriles de Vía Estrecha de las Comunidades Autónomas y de las compañías privadas, por importe de 184,54 millones de euros, de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre por importe de 33,18 millones de euros y de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Programa 453A-Infraestructura del transporte ferroviario (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), por valor de 6,47 millones de euros. A fecha de cierre del presente Informe, las Direcciones Generales de las CC.AA. no han presentado datos.

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 2020 con cifras muy inferiores a ejercicios anteriores; así el número de viajeros que utilizaron los trenes AVE y Larga Distancia, registran un total de 11,89 millones de viajeros, lo que supone un 65,6% menos que en 2019. En total, sumados los 14,75 millones correspondientes a Media Distancia, los 234,74 millones de Cercanías y los 4,03 millones de Ancho Métrico, en 2020 Renfe ha contabilizado 265,41 millones de viajeros, un 48,0% menos que en 2019.

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; el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias;

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 Delegado (UE) 2018/762, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad, de aplicación en España desde el 16 de junio de 2020; 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 Deci-

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

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

Durante el año 2020 las novedades más importantes en la modernización de la Red de titularidad de Adif han sido los siguientes:

Puesta en servicio del Centro de regulación de circulación (C.R.C.) Multi-Red de León:

- Desde el 10 de diciembre de 2020 se encuentra operativo el nuevo edificio CRC de León, que permite la gestión del tráfico ferroviario en más de 1.200 kms. de líneas de alta velocidad y convencionales del área noroeste de la RFIG, con tres diferentes anchos de vía (estándar, ibérico y métrico).

Modificaciones en Sistemas de Seguridad en la circulación y gestión de tráfico:

- Línea 822, Bif. Valorio – A Coruña, sustitución del BA (Bloqueo Automático) por BLAU (Bloqueo de Liberación Automática de vía única), en 89,631 km entre Pedralba Aguja Km. 112,4 y Taboada.

- Línea 402, Espeluy Ag.340,1 - Jaén, disminución de 1,210 kms. de bloqueo de liberación automática en vía única con control de tráfico centralizado (BLAU con CTC), Asfa y Tren Tierra, entre Mengíbar-Artichuela y

Jaén como consecuencia de la puesta en servicio de la variante de Grañena - Jaén.

- Línea 400, Alcázar de San Juan - Cádiz, aumento de 27,932 kms. de banalización (bloqueo automático en vía doble banalizada, BAB) entre Villacañas y Alcázar de San Juan.

Nuevos Tramos puestos en Servicio:

- Sin Actividad.

Tramos que pasan a fuera de Servicio:

- Exclusión del ámbito de gestión de la red de Adif, del trayecto Samper de Calanda – Central Térmica de Andorra de Teruel, de 22,0 km de vía única sin electrificar y bloqueo telefónico (BT).

- Línea 106, Hendaya - Irún (vía cambiador de Irún, 1,779 kms. entre Irún y el p.k. fronterizo).

- Línea 274, Cerbere - Portbou (vía cambiador de Portbou, 1,099 kms. entre Portbou y el p.k. fronterizo).

Tramos Modificados:

- Línea 420, Bif. Las Maravillas – Algeciras, puesta en servicio el 26/03/2020 de la variante de Almoraima, que supone un nuevo trazado de 3,670 km de vía única sin electrificar, bloqueo automático (BA) con control de tráfico centralizado (CTC) y sistema de comunicación Tren Tierra.

- Reestructuración del comienzo y final en otras líneas: líneas 820 y 822.

- Línea 402, Espeluy Ag.340,1 – Jaén, puesta en servicio de la variante de Grañena – Jaén, que supone la mejora de unos 8 kms. de infraestructura, con una disminución global respecto al trazado anterior de 1,210 kms. de longitud de vía única electrificada en ancho ibérico entre Mengíbar- Artichuela y Jaén.

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:

- de Bifurcación Tocón a Bifurcación La Chana y
- de Bifurcación Riofrío a Antequera Aguja Km. 50,4.

### 1.3.1. Inversiones e infraestructuras

En el año 2020 las inversiones realizadas en los ferrocarriles españoles, incluidas las llevadas a cabo por la SEITT, ascendieron a 2.529,62 millones de euros, lo que supone un incremento del 5,1% respecto del año ante-



rior. En el ámbito del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la inversión de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Programa 453A-Infraestructura del transporte ferroviario, alcanza la cifra de 6,47 millones de euros, mientras que las inversiones de Renfe Operadora, Adif AV, Adif, y SEITT fueron de 383,66, 1.272,57, 649,20 y 33,18 millones de euros, respectivamente. Las inversiones realizadas por los ferrocarriles de vía estrecha de las compañías correspondientes a las Comunidades Autónomas y de las compañías privadas fueron de 184,54 millones de euros. A fecha de cierre del presente Informe, las Direcciones Generales de las CC.AA. no han presentado datos (gráfico 1.3.8).

El desglose de las inversiones realizadas durante 2020 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: 127,89 millones de euros la Generalitat de Cataluña; 35,42 millones de euros la Generalitat de Valencia; 17,41 millones de euros el Gobierno Vasco; y 3,82 millones de euros el Gobierno de las Islas Baleares (tabla 1.3.21).

La longitud de la red ferroviaria de ADIF, ha aumentado en 129 km respecto a 2019. De los 15.519 kilómetros de que dispone, 5.961 kilómetros corresponden a vía doble y 9.558 kilómetros a vía única. Por otra parte, 9.984 kilómetros de esta red están electrificados lo que representa el 64,3% del total de la red. De estos kilómetros electrificados, 4.038 kilómetros corresponden a vía única y 5.945 vía doble. La longitud de vía sin electrificar es de 5.536 kilómetros que suponen el 35,7% restante sobre el total; en este caso la mayor parte, 5.520 kilómetros corresponden a vía única y sólo 16 kilómetros a vía doble. Añadir que 12.324 kilómetros de esta red están provistos de bloqueo automático y CTC o LZB (tabla 1.3.3).

Durante el año 2020 las inversiones realizadas por ADIF en infraestructura y otras inversiones ascendieron a un total de 1.921,77 millones de euros, de los cuales 1.272,57 millones, un 6,1% más que la realizada en el año anterior, corresponden a inversiones en infraestructura de alta velocidad y los 649,20 millones restantes, un 9,0% 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: 355,35 millones de euros en obras de plataforma, 336,87 millones de euros en la vía, 194,65 millones de euros en electrificación y comunicación, 51,94 millones de euros en estaciones y terminales de mercancías, 94,77 millones de euros en

instalaciones de seguridad y 47,64 millones de euros en otras inversiones en infraestructura.

Las inversiones de ADIF en infraestructura de la red convencional se distribuyeron con el desglose siguiente: 138,03 millones de euros se invirtieron en la plataforma, 213,56 millones de euros en la vía, 59,57 millones de euros en electrificación y comunicación, 40,16 millones de euros en estaciones y terminales de mercancías, 69,30 millones de euros en instalaciones de seguridad y 35,55 millones de euros en otras inversiones de infraestructura.

En cuanto a Renfe Operadora, la inversión total aumentó un 31,6% respecto de la realizada en el año anterior, registrando un total de 383,66 millones de euros, con una importante subida en material remolcado que subió un 86,7%, así como la inversión realizada en material motor que subió un 92,0% y en otras inversiones (terrenos, equipos informáticos, etc.) que aumentó un 19,9%, respecto a la inversión realizada en el ejercicio 2019, mientras que su principal componente, automotores, cayó en un 15,8% (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 90% del total en el tráfico de viajeros transportados. Por otra parte, el personal de Renfe Operadora representa el 47,8% del total del personal empleado en el sector a nivel nacional. En cuanto a ingresos de tráfico, los de Renfe Operadora ascendieron en 2020 a 2.549,33 millones de euros, un 31,3% inferior al año anterior, ingresos muy superiores a los obtenidos por el resto de compañías existentes. Las inversiones de Renfe Operadora alcanzaron en 2020 la cifra de 383,66 millones de euros, un 31,6% superior a la realizada el año anterior, mientras que las inversiones en el resto de las compañías ferroviarias ascendieron a 184,54 millones de euros.

En cuanto al material móvil utilizado por Renfe Operadora, el parque de locomotoras se ha mantenido constante en todos los tipos respecto al año anterior, registrando un total de 341 unidades en 2020. La potencia del total de locomotoras, por tanto, también se ha mantenido constante respecto a 2019. En este ejercicio, el número de automotores ha bajado en 4 unidades, situándose la cantidad total de los mismos en 1.263 unidades, no habiendo alteración del número de automotores eléctricos ni en diésel y especiales de la red, mientras que los aumentan en una unidad los híbridos y bajan en 5 unidades los eléctricos correspondientes a vías de ancho métrico. 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 28,1% respecto al año anterior, con bajadas del 30,7% en los trenes de viajeros y del 19,4% en los de mercancías. El 88% de la carga bruta remolcada lo ha sido por tracción eléctrica y el 12% restante por tracción diésel. El consumo energético ha sido de 62,0 millones de litros de gasóleo, un 30,8% inferior a 2019, y de 1.960,0 millones de kwh en la tracción eléctrica, un 22,8% menos que el 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 respecto a los del año anterior, un descenso en locomotoras diésel del 0,8%, mientras que la disponibilidad de locomotoras eléctricas, de las unidades y automotores eléctricos, y de automotores diésel sube un 2,6%, 1,2% y 4,2%, respectivamente y de los coches se mantiene en el mismo nivel que en 2019 del 100% (tabla 1.3.10).

A 31 de diciembre de 2020 la plantilla referida a Renfe Operadora ascendía a 14.416 agentes, siendo de 14.883 el promedio anual de agentes durante el año (tabla 1.3.11).

Durante el ejercicio 2020, Renfe Operadora realizó inversiones en material móvil por un importe de 293,90 millones de euros, de los cuales 3,58 millones de euros corresponden a material motor, 199,61 millones de euros a material remolcado y 90,71 millones a automotores. La inversión total realizada en material móvil durante 2020 experimenta un incremento del 35,7% respecto del ejercicio anterior. El descenso mayor en términos porcentuales se produce en la partida destinada a automotores, que disminuye un 15,8%, mientras que las partidas de material motor y de material remolcado aumentaron en un 92,0% y 86,7%, respectivamente. La partida de otras inversiones, que incluyen inversiones financiadas mediante aportación de activos (terrenos, equipos informáticos, ...) subió en un 19,9%, con lo que la inversión total realizada por Renfe Operadora se situó en 383,66 millones de euros, un 31,6% superior a la registrada en el ejercicio anterior (tabla 1.3.12.A).

La tabla 1.3.15 muestra el resultado del ejercicio 2020 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 2.837,81 millones de euros, un 30,0% menos que el año anterior, y el total de los gastos a 2.880,73 millones de euros, un 19,4% menos que el año anterior, con lo que, conjugando ambas partidas, el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA), resulta negativo con un valor de 42,92 millones de euros, frente al resultado positivo de 477,82 millones de euros del año anterior. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos (EBIT), arroja un déficit de 444,78 millones de euros y, teniendo en cuenta el resultado financiero y pago de impuestos, el grupo Renfe Operadora cerró el ejercicio con unas pérdidas de 468,55 millones de euros, frente a las ganancias de 96,20 millones de euros del 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 2020:

### ***Renfe Viajeros***

Los ingresos totales de Renfe Viajeros, que suponen el 86,3% del total de Grupo, ascendieron a 2.448,82 millones de euros y el total de los gastos a 2.489,36 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta negativo con un valor de 40,54 millones de euros, frente al resultado positivo de 457,35 millones de euros del año anterior. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de 387,77 millones de euros. Renfe Viajeros cerró el ejercicio con unas pérdidas de 414,07 millones de euros, frente al superávit de 104,46 millones de euros obtenido el año anterior.

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

Los ingresos totales de Renfe Mercancías y Logística ascendieron a 175,25 millones de euros y el total de los gastos a 193,17 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta negativo con un valor de 17,92 millones de euros. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de 39,96 millones de euros. El resultado final alcanza un déficit de 42,70 millones de euros, frente al superávit de 3,80 millones de euros obtenido el año anterior.



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

Los ingresos totales de Renfe Fabricación y Mantenimiento ascendieron a 597,26 millones de euros y el total de los gastos a 612,48 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta negativo con un valor de 15,22 millones de euros, frente al déficit de 4,43 millones de euros obtenido el año anterior. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de 34,96 millones de euros. El resultado final, gracias al resultado financiero y de ejercicios anteriores arroja un déficit de 25,72 millones de euros, frente al déficit de 7,67 millones de euros obtenido el año anterior.

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

Los ingresos totales de Renfe Alquiler de Material Ferroviario ascendieron a 16,97 millones de euros y el total de los gastos a 8,61 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 8,36 millones de euros, similar al obtenido el año anterior. Una vez contabilizadas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un superávit de 2,80 millones de euros. El resultado final alcanza un superávit de 2,46 millones de euros, un 8,2% inferior al obtenido el año anterior.

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

Los ingresos totales de la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora ascendieron a 246,39 millones de euros y el total de los gastos a 223,84 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 22,55 millones de euros un 6,4% menos que el año anterior. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros de inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un superávit de 12,57 millones de euros. El resultado final, una vez imputado el resultado financiero y de ejercicios anteriores e impuesto sobre beneficios alcanza un superávit de 9,31 millones de euros, un 44,0% inferior al obtenido el año anterior.

Durante el año 2020 Renfe transportó 265,41 millones de viajeros, un 48,0% menos que el año anterior, alcanzando el tráfico total de viajeros-km la cifra de

11.188,6 millones de viajeros-Km, lo que supone un descenso del 59,0% respecto a los viajeros-km transportados en 2019.

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 2020 se transportaron 11,89 millones de viajeros y 5.320,9 millones de viajeros-km, lo que supone decrementos del 65,6% y 66,1%, respectivamente, respecto del ejercicio anterior. Del total del número de viajeros-km transportados en estas líneas, el 24,8% corresponde a la Gerencia Sur, el 23,9% a la Gerencia Nordeste, el 15,4% a la Gerencia Transversal, el 15,3% a la Gerencia Este, el 11,8% a la Gerencia Norte, el 6,0% a la Gerencia Mediterráneo y el 2,9% al resto.

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

A lo largo de 2020 se transportaron 14,75 millones de viajeros y 1.419,7 millones de viajeros-km, cifras inferiores en un 55,5 y 56,0%, respectivamente, a la registrada el ejercicio anterior. Del total del número de viajeros-km transportados en estas líneas, el 70,6% corresponde a Media Distancia y el 29,4% restante a AVE Lanzaderas.

El total del número de viajeros-km transportados en Media Distancia ascendió a 1.002,5 millones, un 53,8% menos que el año anterior. En Ave lanzaderas, se transportaron un total de 417,2 millones de viajeros-km, un 60,5% menos que el año anterior, con el desglose siguiente: 40,4 millones de viajeros-km al de Madrid-Toledo, 0,7 millones de viajeros-km al corredor de Madrid-Segovia-Salamanca, 0,8 millones de viajeros-km al corredor de Madrid-Cuenca, 106,4 millones de viajeros-km al corredor Madrid-Segovia-Valladolid, 21,2 millones de viajeros-km al corredor Zaragoza-Lleida-Barcelona, 62,8 millones de viajeros-km al recorrido Sevilla-Córdoba-Málaga, 2,5 millones de viajeros-km al corredor Zaragoza-Calatayud, 78,4 millones de viajeros-km correspondió al recorrido Madrid-Puertollano, 0,3 millones de viajeros-km al corredor de Valencia-Utiel-Requena, 55,8 millones de viajeros-km al recorrido Figueres-Barcelona, 33,1 millones de viajeros-km al recorrido Orense-Santiago-Coruña y 14,8 millones de viajeros-km al recorrido Sevilla – Granada.

El total del número de viajeros-km transportados en cercanías ascendió a 4.382,1 millones, lo que supone un descenso del 47,0% respecto del ejercicio 2019. En porcentaje, el mayor número de viajeros-km transportados correspondió a las áreas metropolitanas de Madrid con un 54,0% del total, seguido de las áreas metropolitanas de Barcelona con un 28,1% y del resto de núcleos urbanos e interurbanos que alcanzaron el 17,9%.

### **Ancho métrico**

El total del número de viajeros transportados en Ancho Métrico ascendió a 4,03 millones de viajeros y 66,0 millones de viajeros-km, con una caída del 33,3% y 33,8%, respectivamente, con respecto a 2019.

### **Mercancías**

Durante 2020, el tráfico de Renfe Operadora ha ascendido a 14,27 millones de toneladas y 5,13 millones de toneladas-km, un 16,1% y 18,6%, respectivamente, inferior al registrado en 2019.

El transporte de mercancías en régimen de cargas (vagón completo), ha experimentado un decremento del 28,0% respecto del ejercicio 2019, quedando en 2.793,9 millones de toneladas-km.

Por lo que respecta al transporte intermodal de mercancías, ha tenido un descenso del 3,1% respecto al ejercicio anterior, pasando de 2.319,2 millones de toneladas-kilómetro en 2019 a 2.247,9 millones de toneladas-kilómetro en 2020.

Durante 2020, en la red de Ancho Métrico se transportaron un total de 91,1 millones de toneladas-km, un 12,8% inferior al año anterior.

### **Cuenta de resultados**

La cuenta de resultados de Renfe operadora del ejercicio de 2020 (tabla 1.3.13), refleja los resultados siguientes:

El total de ingresos de tráfico, incluyendo las subvenciones percibidas, ha alcanzado la cifra de 2.549,33 millones de euros, inferiores en un 31,3% a los ingresos obtenidos en 2019, que fueron de 3.713,38 millones de euros. De los ingresos totales obtenidos, 1.095,47 millones de euros proceden de ingresos por actividad, 21,76 millones de los Convenios específicos suscritos con las Comunidades Autónomas, 1.432,10 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 287,46 millones de euros de otros ingresos y 1,02 millones de euros de subvenciones de capital, lo que

lleva el total de ingresos del Grupo a 2.837,81 millones de euros.

Los gastos propios alcanzaron la cifra de 2.880,73 millones de euros, un 19,4% inferiores a los de 2019, con lo que el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de 444,78 millones de euros; añadidos los intereses, impuestos y resultados extraordinarios, el resultado del ejercicio registra un déficit de 468,55 millones de euros, frente a un superávit de 96,20 millones de euros 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 874 kilómetros, representa el 5,2% del conjunto de la red ferroviaria española (tabla 1.3.17).

Durante el ejercicio de 2020, el tráfico de viajeros en esta red ha alcanzado la cifra de 111,56 millones y de 1.220,9 millones de viajeros-km, lo que supone descensos del 48,2% y 45,4% respectivamente, respecto del ejercicio 2019, si bien hay que advertir que en 2019 y 2020 el ferrocarril de Sóller no ha aportado datos. El transporte de mercancías fue de 7,90 millones de toneladas en 2020, que representa un descenso del 11,5% respecto al año anterior y las toneladas-km transportadas ascendieron a 3.927,8 millones, que supone una caída del 7,4% 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 2020 ha alcanzado la cifra de 4,03 millones y de 66,0 millones de viajeros-kilómetro, lo que supone un descenso del 33,3% y 33,8%, respectivamente, respecto del ejercicio 2019.

En cuanto a mercancías, las toneladas transportadas por esta red han descendido un 44,3% respecto a 2019, quedando la cifra en 0,56 millones de toneladas; las toneladas-kilómetro realizadas han tenido un descenso del 12,8%, situándose en 91,1 millones.

Por lo que se refiere al material móvil, motor y remolcado, el parque de locomotoras permanece constante respecto al año anterior, contando con 32 unidades, de las cuales 15 son diésel y 17 híbridas, mientras que el número de automotores desciende en 5 unidades, quedando formado por 58 eléctricos y 49 diésel, el número de coches trenes turísticos aumenta en 3 unidades, hasta 46 unidades y el número de vagones se mantiene 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 los 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 reducido en un 48,2%, alcanzando en 2020 la cifra de 48,20 millones. También ha disminuido en un 49,1% el tráfico de viajeros-kilómetro quedando la cifra de 510,9 millones. Las toneladas transportadas han caído un 46,5%, hasta los 226,3 miles de toneladas y las toneladas-km realizadas han bajado un 49,3% pasando de 27,4 a 13,9 millones en 2020 (tabla 1.3.22).

En cuanto al consumo energético, ha sido de 90,40 millones de kwh en la tracción eléctrica y de 510,47 toneladas de gasóleo. El personal, sin incluir el correspondiente a los ferrocarriles de cremallera Ribes-Núria y Monistrol-Montserrat ni Ferrocarril Turístico del Alt Llobregat, está integrado por 1.466 agentes, lo que supone un incremento del

1,0% respecto a 2019. Asimismo, las inversiones realizadas alcanzaron la cifra de 127,89 millones de euros, un 3,2% superior al año anterior, de los que 51,07 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 64,33 millones de euros en material motor y remolcado y 12,49 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-Núria y Monistrol-Montserrat ni Ferrocarril Turístico del Alt Llobregat, indica una fuerte caída de ingresos que, con una cifra de 48,45 millones de euros supone un 47,0% menos de los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos, por el contrario, ha experimentado un incremento del 4,3%, que supone un total de 179,62 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 131,17 millones de euros. La subvención a la explotación ha sido de 128,68 millones de euros, un 61,7% superior al año anterior, con lo que el resultado final muestra pérdidas por importe de 2,49 millones de euros (tabla 1.3.23).

### *Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana*

La longitud de sus líneas no ha experimentado variación respecto de 2019, registrando la cifra de 267,3 kilómetros.

El número de viajeros transportados ha caído un 46,0%, alcanzando en 2020 la cifra de 44,03 millones, y el tráfico de viajeros-kilómetro ha disminuido el 46,2%, hasta los 356,3 millones (tabla 1.3.22).

El personal está integrado por 1.724 agentes, lo que supone un aumento del 5,6% respecto a 2019. En cuanto al consumo energético, ha sido de 61,18 millones de kwh en la tracción eléctrica y de 407,58 toneladas de gasóleo. Las inversiones realizadas alcanzaron la cifra de 35,42 millones de euros, un 7,7% inferior al año anterior, de los cuales 25,78 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 3,56 millones de euros en material motor y remolcado y 6,08 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 descenso de ingresos que, con una cifra de 41,00 millones de euros supone un 46,2% menos de los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha subido un 5,1%, alcanzando la cifra de 188,63 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 147,63 millones de euros. Al no haber recibido subvención alguna a la explotación, el resultado final muestra pérdidas por el mismo importe de 147,63 millones de euros, mayores a las obtenidas en 2019 que ascendieron a 103,17 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 2019, registrando la cifra de 188,6 kilómetros.

El número de viajeros transportados ha caído un 54,3%, alcanzando la cifra de 16,13 millones. El tráfico de viajeros-kilómetro ha bajado un 37,7%, alcanzando la cifra de 287,2 millones en 2020. Asimismo, las toneladas transportadas han bajado nuevamente un 33,2%, pasando de 5,5 miles en 2019 a 3,7 miles en 2020. El tráfico en toneladas-km igualmente ha caído un 70,2% respecto del ejercicio anterior, pasando de 0,48 a 0,14 millones (tabla 1.3.22).

El personal está integrado por 1.150 agentes, lo que supone un descenso del 1,1% respecto a 2019. En cuanto al consumo energético, ha sido de 48,54 millones de kwh en la tracción eléctrica y de 14,47 toneladas de gasóleo. Las inversiones realizadas alcanzaron la cifra de 17,41 millones de euros, un 4,8% inferior al año anterior, de los cuales 14,01 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 3,36 millones de euros en material motor y remolcado y 0,04 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 caída de ingresos que, con una cifra de 21,56 millones de euros supone un 35,8% menos que los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha experimentado un incremento del 3,2% con lo que se obtiene un total de 130,44 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 108,88 millones de euros. La subvención a la explotación ha sido de 104,39 millones de euros, un 13,7% superior al año anterior, con lo que el resultado final muestra pérdidas por importe de 4,49 millones de euros, superiores a las del ejercicio 2019 que ascendieron a 1,05 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 2020 el número de viajeros transportados ha caído el 44,8%, alcanzando la cifra de 3,20 millones, mientras que el tráfico de viajeros-kilómetro bajó el 39,5% alcanzando la cifra de 66,5 millones (tabla 1.3.22).

El personal está integrado por 176 agentes, lo que supone una disminución del 1,1% respecto a 2019. En

cuanto al consumo energético, ha sido de 13,02 millones de kwh en la tracción eléctrica. Las inversiones realizadas alcanzaron la cifra de 3,82 millones de euros, lo que supone una caída del 2,3% respecto al año anterior, de los que 1,93 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 1,82 millones de euros en material motor y remolcado y 0,07 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 bajada de ingresos que, con una cifra de 32,40 millones de euros supone un 13,0% menos que los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha registrado un descenso del 11,8% con lo que se obtiene un total de 52,17 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 19,77 millones de euros. La subvención a la explotación ha sido de 35,78 millones de euros, un 16,8% superior al año anterior, con lo que el resultado final muestra un superávit de 16,01 millones de euros, resultado muy superior al del ejercicio 2019 que presentaba un superávit de 8,74 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 y 2020 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 9,7% respecto al año anterior, registrando la cifra de 7,67 millones de toneladas y las toneladas-km realizadas han caído un 7,1% respecto al año anterior hasta quedar en 3.913,8 millones en 2020 (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 2020 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 2020, se ha producido una pequeña variación a la baja con respecto al año anterior. El parque de locomotoras registra 114 unidades, una menos que en 2019, siendo todas ellas locomotoras diésel. La potencia del total de locomotoras, sin embargo, se ha mantenido constante en 80,83 millones de kw. El parque de vehículos para transporte de material remolcado ferroviario también ha permanecido constante, contando en 2020 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 ha actualizado 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 74 de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, hasta la publicación de una nueva que la sustituya.

Asimismo, se han actualizado 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 la disposición transitoria sexta, Modificación temporal de las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios previstas en el artículo 80 de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, hasta la publicación de unos nuevos que los sustituyan.

Durante 2020 serán de aplicación los Precios 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 26 de junio y de 30 de septiembre de 2019 de, 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 1.215,71 millones de euros para Adif y de 683,96 millones de euros para Adif AV, resultados inferiores en un 9,0% y 35,6%, respectivamente a los obtenidos en 2019. 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 1.400,98 millones de euros para Adif y de 943,55 millones de euros para Adif AV, inferiores en un 0,1% y en un 8,7%, respectivamente a los obtenidos en 2019. 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 2020, refleja unas pérdidas de 185,27 millones de euros para Adif y de 259,59 millones de euros para Adif AV, mientras que en 2019 el resultado reflejaba pérdidas de 84,32 millones de euros para Adif y unas ganancias de 28,27 millones de euros para Adif AV. La cuenta de resultados financieros refleja pérdidas por importe de 8,28 millones de euros para Adif y de 201,27 millones de euros para Adif AV, frente a unas ganancias de 2019 de 0,80 millones de euros para Adif y unas pérdidas de 207,44 millones de euros para Adif AV. El resultado final para 2020 presenta un déficit de 193,72 millones de euros y de 460,86 millones de euros para Adif y para Adif AV, respectivamente, mientras que en 2019 presentó un déficit de 84,11 millones de euros y de 197,17 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	2016	2017	2018	2019	2020 (*)	20/19
Longitud de las líneas (Km)	16.169,0	16.171,0	16.159,0	16.263,0	16.793,0	3,3%
Personal empleado (Promedio anual) (1)	30.973,0	30.856,0	31.018,0	31.465,0	31.126,0	-1,1%
Viajeros (millones)	658,3	685,4	715,3	726,4	377,0	-48,1%
Viajeros-km (millones)	27.258,2	27.996,5	29.105,3	29.508,7	12.409,5	-57,9%
Toneladas (millones) (2)	26,6	28,3	28,3	25,9	22,2	-14,5%
Toneladas-km (millones) (2)	10.643,8	10.507,4	10.938,6	10.547,2	9.060,7	-14,1%
Inversiones (millones de euros) (3)	1.948,9	2.622,8	2.473,7	2.406,6	2.529,6	5,1%

(\*) 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Programa 453A-Infraestructura del transporte ferroviario (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), Comunidades Autónomas, RENFE Operadora, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF y ADIF AV), Compañías de las CC.AA. y Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transportes Terrestres (SEITT). A fecha de cierre las CC.AA. no han presentado datos.

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 Generalitat de Cataluña, C.A. Valenciana, 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	2016	2017	2018	2019	2020 (*)	20/19
<b>Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)</b>						
RENFE operadora	25.291,0	26.061,0	26.931,0	27.271,6	11.188,6	-59,0%
Comunidades Autónomas	1.937,2	1.913,7	2.019,4	2.236,7	1.220,9	-45,4%
Compañías privadas	30,0	22,8	21,8	--	--	--
<b>Total viajeros</b>	<b>27.258,2</b>	<b>27.997,5</b>	<b>28.972,2</b>	<b>29.508,3</b>	<b>12.409,5</b>	<b>-57,9%</b>
<b>Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km)</b>						
RENFE operadora	6.750,6	6.766,5	6.468,8	6.305,7	5.132,9	-18,6%
Comunidades Autónomas	40,0	40,6	38,2	27,9	14,0	-49,8%
Compañías privadas vía estrecha	4.042,8	3.856,9	4.429,3	4.213,3	3.913,8	-7,1%
<b>Total mercancías</b>	<b>10.833,4</b>	<b>10.664,0</b>	<b>10.936,4</b>	<b>10.546,9</b>	<b>9.060,7</b>	<b>-14,1%</b>

(\*) Cifras provisionales. En 2019 y 2020 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. Valenciana, 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
2020	5.520	16	5.536	4.038	5.945	9.984	15.519	12.324

(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	2016		2017		2018		2019		2020 (2)		20/19	
	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)
<b>Locomotoras</b>												
-Eléctricas	214	1.178	200	1.083	193	1.082	189	1.065	189	1.065	0,0%	0,0%
-Diésel	120	418	120	418	120	418	120	418	120	418	0,0%	0,0%
Ancho Métrico	39	54	34	54	34	54	32	54	32	54	0,0%	0,0%
- Diésel	22	32	17	28	17	29	15	25	15	25	0,0%	0,0%
- Híbridas	17	25	17	25	17	25	17	22	17	22	0,0%	0,0%
<b>Total locomotoras</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>341</b>	<b>1.537</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>
<b>Automotores</b>												
-Eléctricos	982	5.699	982	5.699	982	5.736	981	5.736	981	5.736	0,0%	0,0%
-Diésel y sistemas especiales	160	149	160	149	160	145	160	145	160	145	0,0%	0,0%
-Híbridos	13	115	13	115	13	115	14	115	15	120	7,1%	4,3%
Ancho Métrico	112	--	112	--	112	60	112	60	107	13	-4,5%	-77,8%
- Eléctricos	63	--	63	--	63	10	63	10	58	8	-7,9%	-20,3%
- Diésel	49	--	49	--	49	49	49	49	49	5	0,0%	-90,0%
<b>Total automotores</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>1.263</b>	<b>6.014</b>	<b>-0,3%</b>	<b>-0,7%</b>
<b>Coches</b>												
Coches remolcados de viajeros	686	--	673	--	582	--	537	--	475	--	-11,5%	--
<b>Coches Trenes Turísticos</b>	<b>58</b>	<b>--</b>	<b>58</b>	<b>--</b>	<b>58</b>	<b>--</b>	<b>58</b>	<b>--</b>	<b>61</b>	<b>--</b>	<b>5,2%</b>	<b>--</b>
Ancho Métrico	43	--	43	--	43	--	43	--	46	--	7,0%	--
Ancho Convencional	15	--	15	--	15	--	15	--	15	--	0,0%	--
<b>Total coches</b>	<b>744</b>	<b>--</b>	<b>731</b>	<b>--</b>	<b>640</b>	<b>--</b>	<b>595</b>	<b>--</b>	<b>536</b>	<b>--</b>	<b>-9,9%</b>	<b>--</b>
<b>Vagones (3)</b>												
-De RENFE	10.445	518	9.397	--	9.476	548	9.476	548	9.476	548	0,0%	0,0%
-Ancho Métrico	1.006	--	450	--	535	10	535	10	535	10	0,0%	0,0%
<b>Total vagones</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>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	2016		2017		2018		2019		2020 (2)		20/19	
	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	115	80.830	114	80.830	-0,9%	0,0%
Ancho Ibérico	109	62.566	109	62.566	109	62.566	107	72.243	106	72.243	-0,9%	0,0%
Ancho UIC	8	4.784	8	4.784	8	4.784	8	8.587	8	8.587	0,0%	0,0%
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>115</b>	<b>80.830</b>	<b>114</b>	<b>80.830</b>	<b>-0,9%</b>	<b>0,0%</b>
<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		0		0,0%	--
Ancho Métrico	0		0		0		0		0		0,0%	--
-Coches de automotores (3)	289	0	289	0	289	0	232	0	232	0	0,0%	--
Ancho Ibérico	262		262		262		227		227		0,0%	--
Ancho UIC	20		20		20		5		5		0,0%	--
Ancho Métrico	7		7		7		0		0		0,0%	--
-Vagones (4)	369	22.993	369	22.993	369	22.993	344	21.369	344	21.369	0,0%	0,0%
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	109	7.194	109	7.194	0,0%	0,0%
Ancho Métrico	22	1.166	22	1.166	22	1.166	20	1.060	20	1.060	0,0%	0,0%
-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>579</b>	<b>21.369</b>	<b>579</b>	<b>21.369</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</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	2020 (1)	2019
<b>Tráfico de viajeros (miles de viajeros)</b>						
<b>Larga distancia + AVE larga distancia</b>	<b>31.822,1</b>	<b>32.904,5</b>	<b>33.636,5</b>	<b>34.542,4</b>	<b>11.888,1</b>	<b>-65,6%</b>
Gerencia Norte	4.176,4	4.230,3	4.736,3	4.964,5	1.719,2	-65,4%
Gerencia Transversal	3.830,4	3.783,1	3.869,5	3.918,6	1.412,9	-63,9%
Gerencia Nordeste	8.329,2	8.749,2	8.181,4	8.154,4	2.614,8	-67,9%
Gerencia Mediterráneo	2.416,0	2.476,5	2.520,9	2.536,6	909,9	-64,1%
Gerencia Sur	7.051,2	7.345,7	7.716,8	8.196,7	2.882,4	-64,8%
Gerencia Este	5.162,4	5.440,7	5.773,3	5.910,4	2.110,7	-64,3%
Resto	856,5	879,0	838,3	861,2	238,2	-72,3%
<b>Media distancia + AVE lanzaderas</b>	<b>30.627,4</b>	<b>31.326,7</b>	<b>32.888,2</b>	<b>33.134,3</b>	<b>14.748,1</b>	<b>-55,5%</b>
Media distancia	23.318,2	23.673,8	24.214,8	24.256,8	11.330,0	-53,3%
AVE lanzaderas	7.309,2	7.652,9	8.673,4	8.877,5	3.418,1	-61,5%
Madrid-Cuenca	--	--	--	9,2	4,4	-52,2%
Madrid-Toledo	1.549,0	1.687,1	1.752,7	1.828,5	537,7	-70,6%
Madrid-Segovia-Salamanca	--	--	--	7,3	3,0	-58,9%
Madrid-Segovia-Valladolid	1.877,8	1.991,9	2.133,2	2.170,3	800,6	-63,1%
Zaragoza-Lleida-Barcelona	400,5	411,2	421,6	391,2	142,4	-63,6%
Sevilla-Córdoba-Málaga	900,3	944,1	991,1	1.002,9	397,8	-60,3%
Zaragoza-Calatayud	66,7	68,8	70,1	69,9	29,6	-57,7%
Madrid-Puertollano	1.077,9	1.100,3	1.136,0	1.133,6	483,9	-57,3%
Valencia-Utiel-Requena	5,5	6,9	6,6	6,8	4,4	-35,3%
Figueres-Barcelona	782,6	744,4	1.430,1	1.510,5	559,2	-63,0%
Orense-Santiago-Coruña	648,9	698,2	732,0	747,3	366,4	-51,0%
Sevilla - Granada	--	--	--	--	88,7	--
<b>Cercanías</b>	<b>402.307,8</b>	<b>417.287,7</b>	<b>434.453,4</b>	<b>437.131,2</b>	<b>234.744,2</b>	<b>-46,3%</b>
Madrid	232.885,4	241.627,7	255.314,7	253.650,0	137.099,2	-45,9%
Barcelona	108.283,0	113.486,4	116.201,9	119.341,7	62.183,3	-47,9%
Resto Núcleos	61.139,4	62.173,6	62.936,8	64.139,4	35.461,6	-44,7%
<b>Ancho Métrico</b>	<b>6.602,4</b>	<b>6.362,2</b>	<b>6.130,1</b>	<b>6.047,3</b>	<b>4.031,5</b>	<b>-33,3%</b>
<b>Total viajeros</b>	<b>471.359,7</b>	<b>487.881,1</b>	<b>507.108,2</b>	<b>510.855,2</b>	<b>265.411,9</b>	<b>-48,0%</b>
<b>Tráfico de mercancías (miles de toneladas)</b>						
Cargas (Vagón completo)	12.857,9	13.840,3	12.650,5	10.500,0	7.937,0	-24,4%
Intermodal (nacional e internacional)	5.441,4	5.792,9	5.668,4	6.509,6	6.335,3	-2,7%
Ancho Métrico	1.625,1	1.730,8	1.373,3	1.004,2	559,6	-44,3%
<b>Total mercancías</b>	<b>18.299,2</b>	<b>19.633,2</b>	<b>18.318,8</b>	<b>17.009,5</b>	<b>14.272,3</b>	<b>-16,1%</b>

(1) Cifras provisionales.

Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020 (1)	2019
<b>Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)</b>						
<b>Larga distancia + AVE larga distancia</b>	<b>14.404,0</b>	<b>14.838,0</b>	<b>15.306,1</b>	<b>15.679,1</b>	<b>5.320,9</b>	<b>-66,1%</b>
Gerencia Norte	1.542,0	1.547,0	1.727,4	1.816,7	623,6	-65,7%
Gerencia Transversal	2.338,0	2.271,0	2.279,3	2.309,3	819,3	-64,5%
Gerencia Nordeste	3.895,0	4.108,0	4.073,6	4.075,3	1.273,1	-68,8%
Gerencia Mediterráneo	858,0	871,0	873,0	867,0	320,7	-63,0%
Gerencia Sur	3.218,0	3.352,0	3.505,1	3.712,6	1.318,3	-64,5%
Gerencia Este	2.022,0	2.128,0	2.256,5	2.304,0	812,6	-64,7%
Resto	531,0	561,0	591,1	594,2	153,2	-74,2%
<b>Media distancia + AVE lanzaderas</b>	<b>3.088,0</b>	<b>3.175,2</b>	<b>3.306,5</b>	<b>3.224,0</b>	<b>1.419,7</b>	<b>-56,0%</b>
Media distancia	2.211,0	2.258,0	2.279,4	2.168,3	1.002,5	-53,8%
AVE lanzaderas	877,0	917,2	1.027,1	1.055,7	417,2	-60,5%
Madrid-Toledo	116,0	127,0	131,6	137,3	40,4	-70,6%
Madrid-Segovia-Salamanca	--	--	--	1,6	0,7	-58,2%
Madrid-Cuenca	--	--	--	1,7	0,8	-51,6%
Madrid-Segovia-Valladolid	243,0	258,0	275,2	282,4	106,4	-62,3%
Zaragoza-Lleida-Barcelona	61,0	61,8	63,6	58,5	21,2	-63,8%
Sevilla-Córdoba-Málaga	138,0	146,0	155,4	165,1	62,8	-61,9%
Zaragoza-Calatayud	6,0	5,9	6,0	6,0	2,5	-57,7%
Madrid-Puertollano	177,0	180,0	185,8	185,2	78,4	-57,7%
Valencia-Utiel-Requena	0,0	0,5	0,5	0,5	0,3	-35,1%
Figueres-Barcelona	78,0	75,0	142,9	150,2	55,8	-62,8%
Orense-Santiago-Coruña	58,0	63,0	66,2	67,3	33,1	-50,8%
Sevilla - Granada	--	--	--	--	14,8	--
<b>Cercanías</b>	<b>7.687,1</b>	<b>7.940,0</b>	<b>8.214,4</b>	<b>8.268,7</b>	<b>4.382,1</b>	<b>-47,0%</b>
Madrid	4.017,3	4.168,0	4.404,2	4.375,5	2.365,0	-45,9%
Barcelona	2.302,2	2.389,0	2.420,0	2.461,7	1.230,6	-50,0%
Resto Núcleos	1.367,6	1.383,0	1.390,2	1.431,5	786,5	-45,1%
<b>Ancho Métrico</b>	<b>111,5</b>	<b>107,0</b>	<b>103,5</b>	<b>99,8</b>	<b>66,0</b>	<b>-33,8%</b>
<b>Total viajeros</b>	<b>25.290,6</b>	<b>26.060,2</b>	<b>26.930,5</b>	<b>27.271,6</b>	<b>11.188,6</b>	<b>-59,0%</b>
<b>Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km)</b>						
Cargas (Vagón completo)	4.367,5	4.434,0	4.288,1	3.882,1	2.793,9	-28,0%
Intermodal (nacional e internacional)	2.193,6	2.175,9	2.035,9	2.319,2	2.247,9	-3,1%
Ancho Métrico	189,5	156,6	144,8	104,4	91,1	-12,8%
<b>Total mercancías</b>	<b>6.750,6</b>	<b>6.766,5</b>	<b>6.468,8</b>	<b>6.305,7</b>	<b>5.132,9</b>	<b>-18,6%</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)		
	2019	2020	20/19	2019	2020	20/19
<b>Ancho Métrico</b>	<b>1.004,2</b>	<b>559,6</b>	<b>-44,3%</b>	<b>104,4</b>	<b>91,1</b>	<b>-12,8%</b>
<b>Dirección del Automóvil</b>	<b>1.046,5</b>	<b>833,0</b>	<b>-20,4%</b>	<b>533,5</b>	<b>408,3</b>	<b>-23,5%</b>
<b>Dirección Siderúrgicos</b>	<b>3.711,8</b>	<b>2.456,6</b>	<b>-33,8%</b>	<b>2.022,3</b>	<b>1.295,6</b>	<b>-35,9%</b>
<b>Dirección Multiproducto</b>	<b>4.737,4</b>	<b>4.087,8</b>	<b>-13,7%</b>	<b>1.221,9</b>	<b>998,9</b>	<b>-18,2%</b>
Nacional	4.458,9	3.785,0	-15,1%	1.156,7	925,2	-20,0%
Transportes excepcionales	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
Cualquier mercancía	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
Transportes militares	27,7	4,1	-85,0%	17,1	2,6	-84,9%
Sal	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
Bebidas	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
Butano y propano	254,9	224,8	-11,8%	128,4	109,4	-14,8%
Maderas	244,8	117,1	-52,2%	212,1	97,2	-54,2%
Combustibles líquidos	285,4	290,8	1,9%	75,2	78,1	3,9%
Aceites	258,8	241,7	-6,6%	72,4	72,6	0,2%
Productos químicos	446,1	525,1	17,7%	142,7	149,9	5,1%
Papel	39,8	0,7	-98,2%	22,0	0,6	-97,3%
Material móvil FF.CC.	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
<b>Dirección Graneles</b>	<b>2.901,5</b>	<b>2.380,7</b>	<b>-18,0%</b>	<b>486,9</b>	<b>414,8</b>	<b>-14,8%</b>
Cereales	768,4	944,6	22,9%	184,6	200,7	8,8%
Combustibles minerales	682,2	20,8	-97,0%	103,0	6,7	-93,5%
Cementos	706,1	707,5	0,2%	129,0	129,8	0,6%
Cenizas y Calizas	59,3	32,0	-46,1%	6,5	1,0	-85,3%
Material de construcción	22,4	19,4	-13,3%	7,1	4,5	-36,8%
Piedras y tierras	529,4	521,6	-1,5%	21,1	23,0	8,9%
Minerales	25,0	34,5	38,1%	4,1	21,2	421,3%
Abonos	108,8	100,1	-8,0%	31,5	27,8	-11,6%
Resto	0,0	0,2	--	0,0	0,1	--
Internacional	278,5	302,8	8,7%	65,2	73,7	13,0%
<b>Subtotal</b>	<b>10.500,0</b>	<b>7.937,0</b>	<b>-24,4%</b>	<b>3.882,2</b>	<b>2.793,9</b>	<b>-28,0%</b>
<b>Dirección Intermodal</b>	<b>6.509,6</b>	<b>6.335,3</b>	<b>-2,7%</b>	<b>2.319,2</b>	<b>2.247,9</b>	<b>-3,1%</b>
<b>Total</b>	<b>17.009,5</b>	<b>14.272,3</b>	<b>-16,1%</b>	<b>6.201,4</b>	<b>5.041,8</b>	<b>-18,7%</b>

Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020 (1)	20/19
Viajeros (miles)	471.359,5	487.881,0	507.108,2	510.855,2	265.411,9	-48,0%
Viajeros-km (millones)	25.291,0	26.060,0	26.930,6	27.271,6	11.188,6	-59,0%
Toneladas (miles) (2)	18.299,2	19.633,2	18.318,8	17.009,5	14.272,3	-16,1%
Toneladas-km (millones) (2)	6.750,6	6.766,5	6.468,8	6.305,7	5.132,9	-18,6%
Recorrido medio del viajero (Km)	53,7	53,4	53,1	53,4	42,2	-21,0%
Viajeros-km/trenes-km (nº viajeros por tren)	151,6	154,9	160,5	162,7	92,4	-43,2%
Recorrido medio de la tonelada (t-km neta/t-neta)	358,5	336,7	345,2	364,6	353,3	-3,1%
Toneladas-km (Brutas)/trenes-km (Nº de t por tren)	936,0	949,0	964,9	937,0	912,0	-2,7%
Recorridos totales trenes-km (millones)	184,0	184,9	183,9	184,2	134,6	-26,9%
Viajeros	166,8	168,2	167,8	167,9	121,1	-27,9%
Mercancías	17,2	16,7	16,1	16,3	13,5	-17,2%
Toneladas-km brutas (millones)	64.218,9	64.261,7	64.671,9	64.644,4	46.501,9	-28,1%
Viajeros	48.100,0	48.369,0	49.104,0	49.375,0	34.193,0	-30,7%
Mercancías	16.118,9	15.892,7	15.567,9	15.269,4	12.308,9	-19,4%

(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	2016	2017	2018	2019	2020	2019
- Trenes de viajeros	48.100	48.369	49.104	49.375	34.193	-30,7%
- Trenes de mercancías	16.119	15.893	15.568	15.269	12.309	-19,4%
<b>Total</b>	<b>64.219</b>	<b>64.262</b>	<b>64.672</b>	<b>64.644</b>	<b>46.502</b>	<b>-28,1%</b>
- Por tracción eléctrica (%)	86	87	87	87	88	0,3%
- Por tracción diésel (%)	14	13	13	13	12	-2,1%

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

Fuente: RENFE Operadora.

**TABLA 1.3.9. Consumos energía de tracción RFIG (2)**

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020 (1)	2019
<b>RENFE Operadora</b>						
Gasóleo en transporte de viajeros (millones de litros)	49,6	51,7	51,9	50,3	33,5	-33,3%
Gasóleo en transporte de mercancías (millones de litros)	21,1	21,8	23,2	21,7	16,3	-25,2%
Energía eléctrica de tracción en transporte de viajeros (millones kwh)	2.072,1	2.091,4	2.125,0	2.169,2	1.669,9	-23,0%
Energía eléctrica de tracción en transporte de mercancías (millones kwh)	265,0	264,8	262,9	239,3	171,0	-28,5%
<b>Total: (2)</b>						
Gasóleo (millones de litros)	84,3	88,1	91,0	89,6	62,0	-30,8%
Energía eléctrica (millones de kwh)	2.405,6	2.453,0	2.509,6	2.539,8	1.960,0	-22,8%

(1) Datos Provisionales.

(2) Consumo de todo el sistema ferroviario: Adif, Adif AV, Renfe Operadora y operadores privados.

Fuente: RENFE Operadora y ADIF.

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

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020	2019
Locomotoras diésel	92,2	90,8	89,1	87,5	86,8	-0,8%
Locomotoras eléctricas	90,0	92,8	93,6	90,3	92,6	2,6%
Unidades y automotores eléctricos	97,3	95,3	94,6	94,6	95,8	1,2%
Automotores diésel	94,0	72,7	80,6	81,8	85,2	4,2%
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	15.053	12.084	27.137	14.873	12.167	27.040	33.473	1.237.903
2020 (3)	14.416	11.661	26.077	14.883	11.727	26.610	16.230	609.921

(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	2016	2017	2018	2019	2020 (1)	20/19
Material motor	2,86	2,60	1,05	1,86	3,58	92,0%
Material remolcado	18,42	13,03	24,16	106,90	199,61	86,7%
Automotores	172,56	238,77	229,64	107,78	90,71	-15,8%
Ancho Métrico	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	--
<b>Total material móvil</b>	<b>193,84</b>	<b>254,40</b>	<b>254,84</b>	<b>216,55</b>	<b>293,90</b>	<b>35,7%</b>
Otras inversiones (2)	46,78	66,62	64,97	74,89	89,76	19,9%
<b>Total RENFE Operadora</b>	<b>240,62</b>	<b>321,02</b>	<b>319,81</b>	<b>291,44</b>	<b>383,66</b>	<b>31,6%</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		2020 (1)		20/19	
	Alta velocidad	Adif	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	355,35	138,03	-42,43%	-3,22%
Vía	119,53	49,86	115,74	76,70	174,71	124,88	238,96	215,61	336,87	213,56	40,97%	-0,95%
Electrificación y telecomunicación	89,86	15,88	72,28	30,32	90,37	24,24	88,82	64,65	194,65	59,57	119,15%	-7,85%
Estaciones y terminales de mercancías	23,66	46,20	30,46	37,55	53,33	33,16	15,13	29,09	51,94	40,16	243,23%	38,06%
Instalaciones de seguridad	136,20	55,32	92,28	79,27	96,35	55,13	61,50	57,51	94,77	69,30	54,10%	20,50%
Almacenes, talleres y depósitos	0,00	0,00	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	0,00	0,00	-100,00%	--
Otras inversiones de infraestructura	161,14	101,89	136,69	28,83	151,25	61,72	59,48	3,24	47,64	35,55	-19,90%	997,26%
<b>Total Infraestructura</b>	<b>1.083,13</b>	<b>324,06</b>	<b>1.315,24</b>	<b>376,98</b>	<b>1.278,38</b>	<b>374,66</b>	<b>1.086,98</b>	<b>512,70</b>	<b>1.081,22</b>	<b>556,16</b>	<b>-0,53%</b>	<b>8,48%</b>
Material móvil	0,03	4,61	0,00	4,11	0,18	4,54	15,14	5,17	3,83	13,59	--	162,73%
Otras inversiones	21,81	13,55	30,90	14,85	31,81	17,97	97,44	77,57	187,52	79,44	92,45%	2,42%
<b>Total ADIF</b>	<b>1.104,97</b>	<b>342,22</b>	<b>1.346,14</b>	<b>395,94</b>	<b>1.310,38</b>	<b>397,17</b>	<b>1.199,56</b>	<b>595,44</b>	<b>1.272,57</b>	<b>649,20</b>	<b>6,09%</b>	<b>9,03%</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	2016	2017	2018	2019	2020 (1)
<b>Ingresos de tráfico</b>	<b>2.929,40</b>	<b>3.290,33</b>	<b>3.798,70</b>	<b>3.713,38</b>	<b>2.549,33</b>
- Ingresos por actividad	2.325,29	2.426,79	2.615,89	2.508,85	1.095,47
- Convenios específicos CC.AA.	24,20	31,04	32,82	35,78	21,76
- Compensación prestación servicio Cercanías y Media Distancia	579,91	832,50	1.149,99	1.168,75	1.432,10
<b>Ingresos varios</b>	<b>298,75</b>	<b>287,89</b>	<b>179,84</b>	<b>339,33</b>	<b>287,46</b>
- Alquileres y Cánones	18,60	18,79	18,60	35,77	25,45
- Beneficios Venta de Inmovilizado	0,41	0,38	3,37	0,82	16,86
- Otros ingresos	102,54	57,03	72,62	91,70	71,37
- Convenios Adif	29,01	25,70	20,16	20,42	25,12
- Trabajos para el Inmovilizado	148,19	144,36	17,18	134,41	118,24
- Aplicación de Subvenciones en capital	0,00	0,64	0,60	0,69	1,02
- Ingreso Proyecto Haramain	0,00	41,63	47,91	56,21	30,42
<b>Total ingresos</b>	<b>3.228,15</b>	<b>3.578,86</b>	<b>3.979,13</b>	<b>4.053,40</b>	<b>2.837,81</b>
<b>Gastos</b>					
Personal	830,63	844,46	861,80	899,21	881,42
Plan de RR.HH. (ERE)	39,99	45,07	44,59	45,36	53,99
Energía de Tracción	268,39	271,47	279,81	277,83	197,88
Cánones y servicios Adif (excepto energía de tracción)	701,72	95,34	102,10	85,40	80,66
Gasto Proyecto Haramain	0,00	988,28	1.228,95	1.303,30	905,16
Otros Materiales y Servicios	920,65	844,77	938,42	964,49	761,62
<b>Total gastos</b>	<b>2.761,38</b>	<b>3.089,39</b>	<b>3.455,67</b>	<b>3.575,58</b>	<b>2.880,73</b>
Resultado antes de Amortizaciones, Intereses e Impuestos (EBITDA)	466,77	489,47	523,47	477,82	-42,92
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	374,79	386,69	385,50	381,40	401,86
<b>Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)</b>	<b>91,98</b>	<b>102,78</b>	<b>137,97</b>	<b>96,42</b>	<b>-444,78</b>
Intereses Financieros Estructurales	-76,97	0,00	-40,74	-21,76	-35,62
Resultado de ejercicios anteriores	-19,48	17,94	22,94	22,75	10,81
Resultados extraordinarios	-42,31	-46,59	0,00	10,44	0,00
Impuesto diferido	-5,91	0,82	8,96	11,65	-1,04
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>-40,87</b>	<b>73,31</b>	<b>111,21</b>	<b>96,20</b>	<b>-468,55</b>
Compensación de Pérdidas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Resultado de gestión</b>	<b>-40,87</b>	<b>73,31</b>	<b>111,21</b>	<b>96,20</b>	<b>-468,55</b>

(1) Datos provisionales.

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	2016		2017		2018		2019 (3)		2020 (1)	
	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	69,99	417,52	340,22	453,33	617,44	473,17	617,99	497,62	513,49	268,08
Canon por utilización de las estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	36,53	90,06	38,77	95,47	41,57	98,92	46,10	113,10	36,88	59,01
Ingresos por administración de la red convencional	584,84	0,00	358,46	0,00	0,00	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	556,12	411,44	546,94	404,30	552,70	411,89	633,42	436,24	608,63	345,24
- 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	59,74	101,89	62,07	102,84	61,49	104,31	65,11	105,10	64,80	91,59
- 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	496,38	309,55	484,87	301,46	491,21	307,58	568,31	331,14	543,83	253,65
Trabajos realizados por la empresa	10,71	9,61	13,68	9,23	18,23	8,82	19,07	10,18	18,77	10,39
Tasa de seguridad ferroviaria	12,27	7,14	6,76	3,21	1,66	0,03	2,24	0,26	0,00	0,31
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	0,81	0,00	-39,03	0,00	19,02	0,14	15,65	0,14	35,22	0,00
Exceso de provisiones	7,13	2,06	11,23	9,74	8,28	1,23	1,40	4,52	2,72	0,94
<b>Total ingresos explotación</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>1.215,71</b>	<b>683,96</b>
<b>Gastos</b>										
Personal	668,24	15,13	631,01	14,64	630,94	14,11	662,40	15,82	633,97	16,76
Plan RR.HH. (ERE)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Energía de Tracción	25,85	243,36	32,99	242,93	41,58	246,68	39,95	244,92	0,00	183,53
<b>Materiales y Servicios</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>	<b>701,83</b>	<b>493,35</b>
- Energía, usos distintos de tracción	2,45	35,55	2,50	29,51	2,85	36,34	14,81	32,85	14,40	29,86
- Consumo de materiales	31,04	0,00	35,00	0,00	35,10	0,00	30,34	0,00	50,65	0,00
- Servicios externos y gastos diversos	548,60	37,42	493,67	46,31	504,14	35,24	579,51	450,15	582,85	439,52
- Otros	63,06	366,98	29,88	354,40	46,05	363,78	25,16	37,54	53,94	23,97
Provisiones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-1,17
Amortizaciones	-44,57	223,84	-0,61	237,75	-194,65	237,22	50,20	248,01	53,10	253,25
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	55,84	1,33	0,05	10,75	264,67	11,73	17,82	4,50	12,08	-2,17
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>1.350,51</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>1.400,98</b>	<b>943,55</b>
<b>Resultado de explotación</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>	<b>-185,27</b>	<b>-259,59</b>
Ingresos financieros	16,15	133,94	6,66	135,24	10,80	116,46	7,37	125,70	8,44	121,44
Gastos financieros	23,57	476,32	28,51	374,22	13,31	388,99	6,57	333,14	16,72	322,71
<b>Resultado financiero (2)</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>-8,28</b>	<b>-201,27</b>
<b>Resultado antes de impuestos</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>	<b>-193,55</b>	<b>-460,86</b>
Impuesto sobre sociedades	-0,42	0,00	0,27	0,00	0,08	0,00	0,59	0,00	0,17	0,00
<b>Resultado</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>	<b>-193,72</b>	<b>-460,86</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 2020 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	929,09	166,89	581,49	14,93	212,11	1.095,47
- Convenios específicos CC.AA.	21,76	--	--	--	--	21,76
- Compensación Prestación Servicio Cercanías y Media Distancia	1.432,10	--	--	--	--	1.432,10
- Otros ingresos	65,87	8,36	15,77	2,04	34,28	288,48
<b>Total ingresos</b>	<b>2.448,82</b>	<b>175,25</b>	<b>597,26</b>	<b>16,97</b>	<b>246,39</b>	<b>2.837,81</b>
<b>Gastos</b>						
- Personal	639,32	67,98	162,31	0,54	65,27	935,41
- Energía de tracción	174,59	23,28	0,00	0,00	0,00	197,88
- Cánones y servicios Adif (excepto energía de tracción)	872,67	19,02	1,12	0,29	12,06	905,16
- Otros Materiales y Servicios	802,78	82,89	449,05	7,78	146,51	842,28
<b>Total gastos</b>	<b>2.489,36</b>	<b>193,17</b>	<b>612,48</b>	<b>8,61</b>	<b>223,84</b>	<b>2.880,73</b>
<b>Resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA)</b>	<b>-40,54</b>	<b>-17,92</b>	<b>-15,22</b>	<b>8,36</b>	<b>22,55</b>	<b>-42,92</b>
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	347,23	22,04	19,74	5,56	9,98	401,86
<b>Resultado antes de intereses e impuestos (EBIT)</b>	<b>-387,77</b>	<b>-39,96</b>	<b>-34,96</b>	<b>2,80</b>	<b>12,57</b>	<b>-444,78</b>
Resultado Financiero	-37,20	-3,19	5,31	0,01	-0,88	-35,62
Resultado ejercicios anteriores	5,37	-0,11	3,38	-0,02	2,19	10,81
Resultados excepcionales	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>-419,60</b>	<b>-43,26</b>	<b>-26,27</b>	<b>2,79</b>	<b>13,88</b>	<b>-469,59</b>
Impuesto sobre beneficios	-5,53	-0,56	-0,55	0,33	4,57	-1,04
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>-414,07</b>	<b>-42,70</b>	<b>-25,72</b>	<b>2,46</b>	<b>9,31</b>	<b>-468,55</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	2016	2017	2018	2019	2020	2019
<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)	579,91	832,50	1.149,99	1.168,75	1.432,10	22,5%
- Líneas no rentables	--	--	--	--	--	--
- Obligaciones tarifarias	--	--	--	--	--	--
<b>Total A</b>	<b>579,91</b>	<b>832,50</b>	<b>1.149,99</b>	<b>1.168,75</b>	<b>1.432,10</b>	<b>22,5%</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>--</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>--</b>
<b>Total ingresos compensatorios (A + B + C)</b>	<b>579,91</b>	<b>832,50</b>	<b>1.149,99</b>	<b>1.168,75</b>	<b>1.432,10</b>	<b>22,5%</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>--</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>--</b>
<b>Total (A + B + C + D + E + F)</b>	<b>579,91</b>	<b>832,50</b>	<b>1.149,99</b>	<b>1.168,75</b>	<b>1.432,10</b>	<b>22,5%</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.

Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020	2019
Cercanías-Media Distancia	579,21	832,50	1.149,99	1.168,75	1.432,10	22,5%
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>579,21</b>	<b>832,50</b>	<b>1.149,99</b>	<b>1.168,75</b>	<b>1.432,10</b>	<b>22,5%</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 2020 (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		42		0	0	298	0
Vía sencilla	76	130	122	49	117	6	43		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>874</b>	

(1) Incluye 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 2020**

Concepto	C.C. A.A.				Total
	Generalitat de Cataluña (1)	Generalitat Valenciana (2)	Gobierno Vasco (3)	Islas Baleares	
<b>Locomotoras</b>					
Eléctricas	0	0	0	0	0
Diésel	12	0	0	0	12
Eléctricas y diésel eléctricas	2	0	9	0	11
Otras	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>23</b>
<b>Automotores y unidades tren</b>					
Automotores diésel	0	0	0	1	1
Eléctricos	99	140	158	21	418
Diésel	2	6	0	0	8
<b>Total</b>	<b>101</b>	<b>146</b>	<b>158</b>	<b>22</b>	<b>427</b>
Coches	9	0	115	125	249
Vagones	106	0	42	0	148

(1) Incluye 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 Valenciana 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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña (1)	1.319	1.378	1.413	1.452	1.466	1,0%
Ferrocarriles de la Generalitat de Valencia	1.514	1.522	1.556	1.632	1.724	5,6%
Ferrocarriles del Gobierno Vasco	975	1.079	1.151	1.163	1.150	-1,1%
Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares	191	199	189	178	176	-1,1%
<b>Total</b>	<b>3.999</b>	<b>4.178</b>	<b>4.309</b>	<b>4.425</b>	<b>4.516</b>	<b>2,1%</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-Nuria 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	2016		2017		2018		2019		2020	
	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)	91,70	723,00	97,89	885,21	99,57	884,65	99,66	782,89	90,40	510,47
Ferrocarriles de la Generalitat de Valencia	66,15	413,00	65,74	313,94	65,11	319,09	66,38	341,30	61,18	407,58
Ferrocarriles del Gobierno Vasco	44,27	17,59	53,27	26,57	52,77	31,48	51,33	24,83	48,54	14,47
Ferrocarriles del Gobierno de las Illeses Balears	14,00	849,80	9,09	925,48	9,78	926,04	14,30	93,00	13,02	0,00
Compañías privadas (2)	0,63	10,93	0,64	12,07	0,63	10,19	--	--	--	--
<b>Total</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>	<b>213,14</b>	<b>932,52</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) Incluye ferrocarriles de vía ancha (1.668 mm), normal (1.435 mm) y estrecha (1.000 mm y 600 mm).

(2) En 2019 y 2020 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 2020 (millones de euros) (1)

Concepto	Generalitat de Cataluña (2)	Generalitat Valenciana	Gobierno Vasco	Gobierno de las Islas Baleares	Compañías privadas (3)	Total
Instalaciones fijas	51,07	25,78	14,01	1,93	--	92,79
Material motor y remolcado	64,33	3,56	3,36	1,82	--	73,07
Otras inversiones	12,49	6,08	0,04	0,07	--	18,68
<b>Total</b>	<b>127,89</b>	<b>35,42</b>	<b>17,41</b>	<b>3,82</b>	<b>--</b>	<b>184,54</b>

(1) No incluye inversiones realizadas por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, el ejercicio de las funciones atribuidas al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ni por las Direcciones Generales de Transportes de las correspondientes Comunidades Autónomas.

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

(3) En 2020 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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>CATALUÑA (1)</b>						
Viajeros (miles)	81.541,9	86.269,7	89.075,9	92.974,5	48.196,6	-48,2%
Viajeros-km (millones)	878,1	942,9	983,3	1.003,4	510,9	-49,1%
Toneladas (miles)	604,1	597,2	537,0	423,0	226,3	-46,5%
Toneladas-km (millones)	38,2	39,0	37,1	27,4	13,9	-49,3%
Longitud de las líneas (Km)	273,0	297,0	297,0	297,0	297,0	0,0%
<b>VALENCIA</b>						
Viajeros (miles)	73.064,2	74.348,9	78.323,5	81.533,7	44.034,1	-46,0%
Viajeros-km (millones)	599,1	607,9	638,8	662,8	356,3	-46,2%
Longitud de las líneas (Km)	267,3	267,3	267,3	267,3	267,3	0,0%
<b>PAÍS VASCO (2)</b>						
Viajeros (miles)	26.052,4	30.432,0	33.781,0	35.254,0	16.127,0	-54,3%
Viajeros-km (millones)	375,8	402,0	435,0	460,6	287,2	-37,7%
Toneladas (miles)	51,4	46,7	12,5	5,5	3,7	-33,2%
Toneladas-km (millones)	1,78	1,58	1,12	0,48	0,14	-70,2%
Longitud de las líneas (Km)	185,1	188,6	188,6	188,6	188,6	0,0%
<b>ISLAS BALEARES (3)</b>						
Viajeros (miles)	4.320,7	4.629,0	5.216,9	5.792,0	3.199,3	-44,8%
Viajeros-km (millones)	84,2	88,0	95,4	109,9	66,5	-39,5%
Longitud de las líneas (Km)	85,2	85,2	85,2	85,2	85,2	0,0%
<b>COMPAÑÍAS PRIVADAS (4)</b>						
Viajeros (miles)	1.989,5	1.888,4	1.822,1	--	--	--
Viajeros-km (millones)	30,0	22,8	21,8	--	--	--
Toneladas (miles)	7.663,6	8.033,6	9.385,0	8.493,0	7.668,2	-9,7%
Toneladas-km (millones)	4.042,8	3.856,9	4.429,3	4.213,3	3.913,8	-7,1%
Longitud de las líneas (Km)	31,8	31,8	31,8	31,8	31,8	0,0%
<b>Totales</b>						
Viajeros (miles)	<b>186.968,7</b>	<b>197.568,0</b>	<b>208.219,5</b>	<b>215.554,2</b>	<b>111.557,0</b>	<b>-48,2%</b>
Viajeros-km (millones)	<b>1.967,2</b>	<b>2.063,6</b>	<b>2.174,3</b>	<b>2.236,7</b>	<b>1.220,9</b>	<b>-45,4%</b>
Toneladas (miles) (5)	<b>8.319,1</b>	<b>8.677,6</b>	<b>9.934,5</b>	<b>8.921,5</b>	<b>7.898,1</b>	<b>-11,5%</b>
Toneladas-km (millones) (5)	<b>4.082,8</b>	<b>3.897,5</b>	<b>4.467,6</b>	<b>4.241,2</b>	<b>3.927,8</b>	<b>-7,4%</b>
Longitud de las líneas (Km)	<b>842,5</b>	<b>869,9</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) Incluye 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 y 2020 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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<i>Ingresos</i>						
Del tráfico	78,79	81,26	84,58	76,29	39,04	-48,8%
Otros ingresos de explotación	14,36	14,78	15,25	15,13	9,41	-37,8%
<b>Total ingresos</b>	<b>93,15</b>	<b>96,04</b>	<b>99,83</b>	<b>91,42</b>	<b>48,45</b>	<b>-47,0%</b>
<i>Gastos</i>						
De personal	70,69	73,81	76,88	81,19	84,15	3,6%
Otros gastos de explotación	37,83	39,06	41,87	46,43	40,63	-12,5%
Amortizaciones	38,46	39,80	40,50	42,43	45,27	6,7%
Gastos financieros	0,84	0,78	0,69	0,61	0,54	-11,5%
Previsiones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0%
Otros ingresos y gastos (Saldo)	-0,09	0,53	-0,05	1,53	9,03	490,2%
<b>Total gastos</b>	<b>147,73</b>	<b>153,98</b>	<b>159,89</b>	<b>172,19</b>	<b>179,62</b>	<b>4,3%</b>
<b>Resultado antes subvención</b>	<b>-54,58</b>	<b>-57,94</b>	<b>-60,06</b>	<b>-80,77</b>	<b>-131,17</b>	<b>-62,4%</b>
Subvención a la explotación	53,39	55,99	58,44	79,60	128,68	61,7%
<b>Resultado</b>	<b>-1,19</b>	<b>-1,95</b>	<b>-1,62</b>	<b>-1,17</b>	<b>-2,49</b>	<b>-112,8%</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 Valenciana. Cuenta de resultados (millones de euros)

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<i>Ingresos</i>						
Del tráfico	57,62	60,78	65,61	70,96	36,37	-48,7%
Otros ingresos de explotación	5,49	5,24	5,22	5,30	4,63	-12,6%
<b>Total ingresos</b>	<b>63,11</b>	<b>66,02</b>	<b>70,82</b>	<b>76,26</b>	<b>41,00</b>	<b>-46,2%</b>
<i>Gastos</i>						
De personal	69,22	71,35	72,14	78,08	80,62	3,2%
Otros gastos de explotación	36,40	36,79	39,96	43,61	46,63	6,9%
Amortizaciones	100,10	46,39	46,35	47,56	48,93	2,9%
Gastos financieros	11,09	7,77	6,94	5,80	5,05	-13,0%
Previsiones	--	--	--	--	--	--
Otros ingresos y gastos (Saldo)	2,26	2,07	1,99	4,38	7,40	69,2%
<b>Total gastos</b>	<b>219,07</b>	<b>164,38</b>	<b>167,38</b>	<b>179,44</b>	<b>188,63</b>	<b>5,1%</b>
<b>Resultado antes subvención</b>	<b>-155,96</b>	<b>-98,36</b>	<b>-96,55</b>	<b>-103,17</b>	<b>-147,63</b>	<b>-43,1%</b>
Subvención a la explotación	--	--	--	--	--	--
<b>Resultado</b>	<b>-155,96</b>	<b>-98,36</b>	<b>-96,55</b>	<b>-103,17</b>	<b>-147,63</b>	<b>-43,1%</b>

Fuente: Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana.

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

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>Ingresos</b>						
Del tráfico	25,86	28,36	30,93	31,96	20,26	-36,6%
Otros ingresos de explotación	0,85	1,14	0,94	1,61	1,30	-19,3%
<b>Total ingresos</b>	<b>26,71</b>	<b>29,50</b>	<b>31,87</b>	<b>33,57</b>	<b>21,56</b>	<b>-35,8%</b>
<b>Gastos</b>						
De personal	46,53	51,46	52,91	57,63	60,43	4,9%
Otros gastos de explotación	29,52	33,02	36,25	38,25	36,53	-4,5%
Amortizaciones	23,51	26,07	32,29	30,76	30,56	-0,7%
Gastos financieros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	--
Previsiones	--	--	--	--	--	--
Otros ingresos y gastos (Saldo)	-0,97	0,53	-0,45	-0,22	2,92	1444,7%
<b>Total gastos</b>	<b>98,59</b>	<b>111,08</b>	<b>121,00</b>	<b>126,42</b>	<b>130,44</b>	<b>3,2%</b>
<b>Resultado antes subvención</b>	<b>-71,88</b>	<b>-81,58</b>	<b>-89,13</b>	<b>-92,85</b>	<b>-108,88</b>	<b>-17,3%</b>
Subvención a la explotación	70,60	79,46	88,00	91,80	104,39	13,7%
<b>Resultado</b>	<b>-1,28</b>	<b>-2,12</b>	<b>-1,13</b>	<b>-1,05</b>	<b>-4,49</b>	<b>-326,9%</b>

(1) Engloba el total de la empresa.

Fuente: Ferrocarriles del Gobierno Vasco.

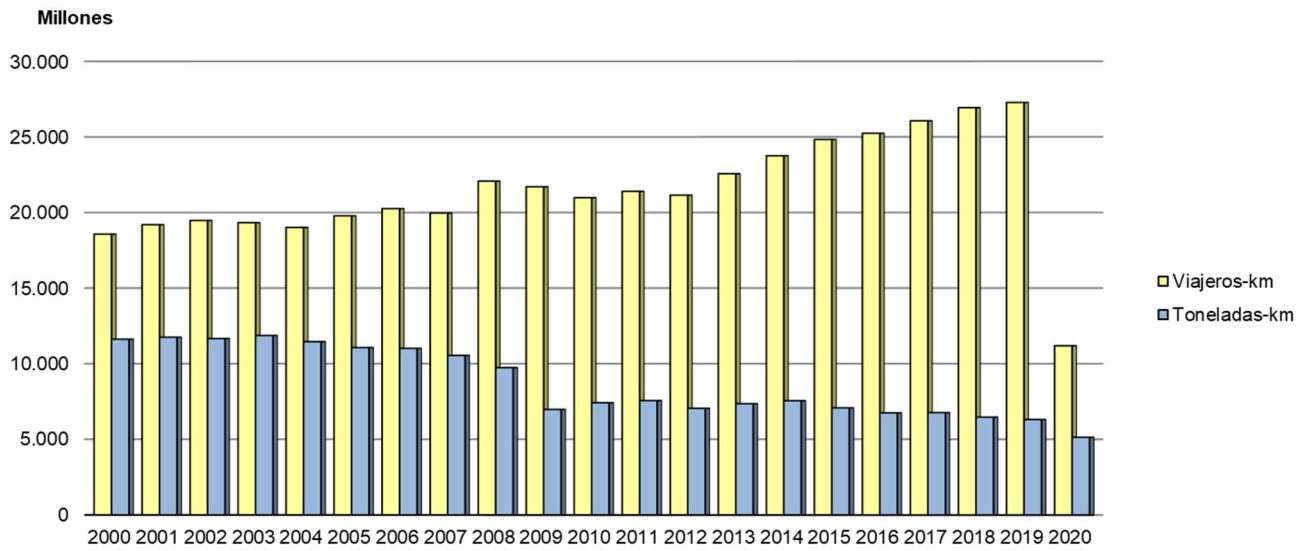
**TABLA 1.3.26. Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares. Cuenta de resultados (millones de euros)**

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>Ingresos</b>						
Del tráfico	5,74	6,00	6,33	6,87	4,09	-40,5%
Otros ingresos de explotación	39,57	74,55	30,35	30,36	28,31	-6,8%
<b>Total ingresos</b>	<b>45,31</b>	<b>80,55</b>	<b>36,68</b>	<b>37,23</b>	<b>32,40</b>	<b>-13,0%</b>
<b>Gastos</b>						
De personal	11,10	10,19	10,65	10,64	10,52	-1,1%
Otros gastos de explotación	9,50	11,73	12,18	13,21	15,46	17,0%
Amortizaciones	29,87	29,88	27,49	25,39	25,33	-0,2%
Gastos financieros	15,36	12,79	10,84	9,56	8,34	-12,8%
Previsiones	--	--	--	--	--	--
Otros ingresos y gastos (Saldo)	2,72	2,01	0,62	0,33	-7,48	-2366,7%
<b>Total gastos</b>	<b>68,55</b>	<b>66,60</b>	<b>61,78</b>	<b>59,13</b>	<b>52,17</b>	<b>-11,8%</b>
<b>Resultado antes subvención</b>	<b>-23,24</b>	<b>13,95</b>	<b>-25,10</b>	<b>-21,90</b>	<b>-19,77</b>	<b>9,7%</b>
Subvención a la explotación	33,70	30,42	27,85	30,64	35,78	16,8%
<b>Resultado</b>	<b>10,46</b>	<b>44,37</b>	<b>2,75</b>	<b>8,74</b>	<b>16,01</b>	<b>83,2%</b>

Fuente: Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares.

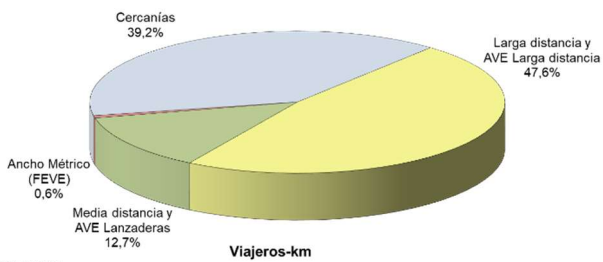


**Gráfico 1.3.1. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías**



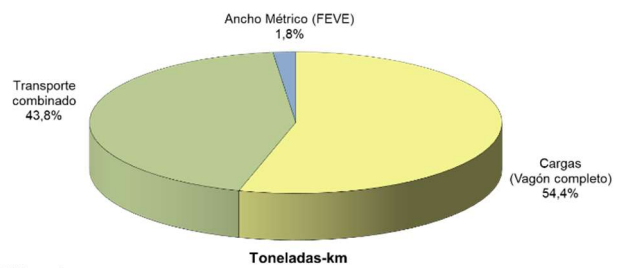
Fuente:RENFE operadora (Desde 2013 incluye tráficos Ancho métrico (Feve))

**Gráfico 1.3.2. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren (año 2020)**



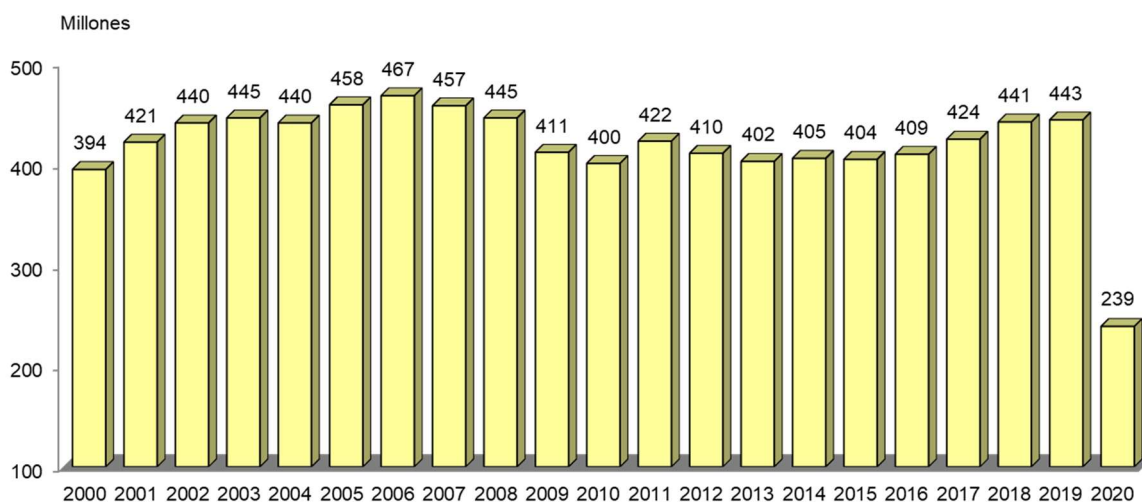
Fuente: RENFE operadora.

**Gráfico 1.3.3. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por concepto (año 2020)**



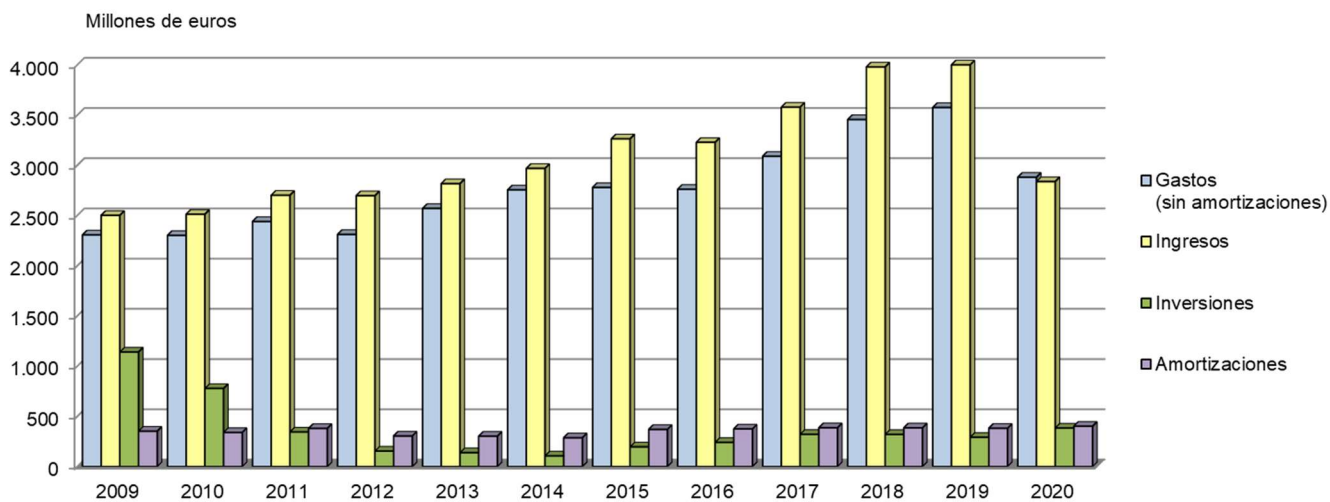
Fuente: RENFE operadora.

Gráfico 1.3.4. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías



Fuente:RENFE operadora

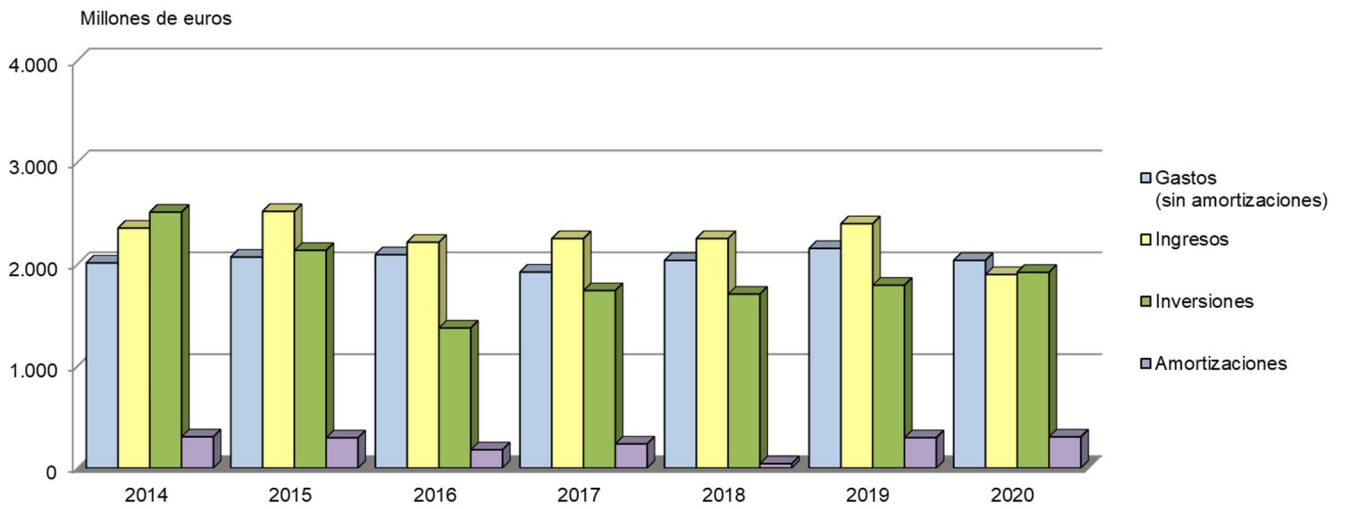
Gráfico 1.3.5. RENFE. Evolución de datos económicos



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

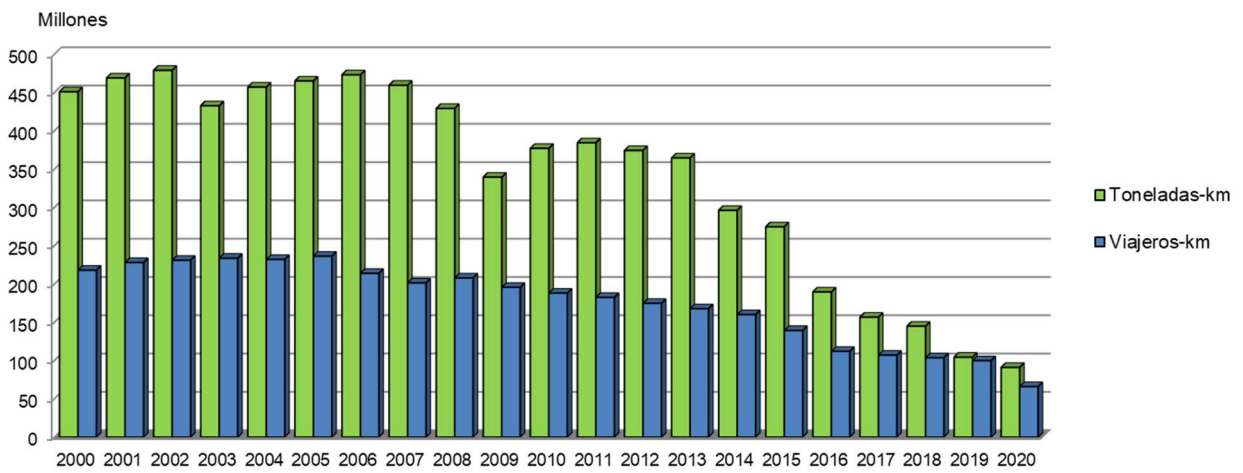


**Gráfico 1.3.6. ADIF. Evolución de datos económicos**



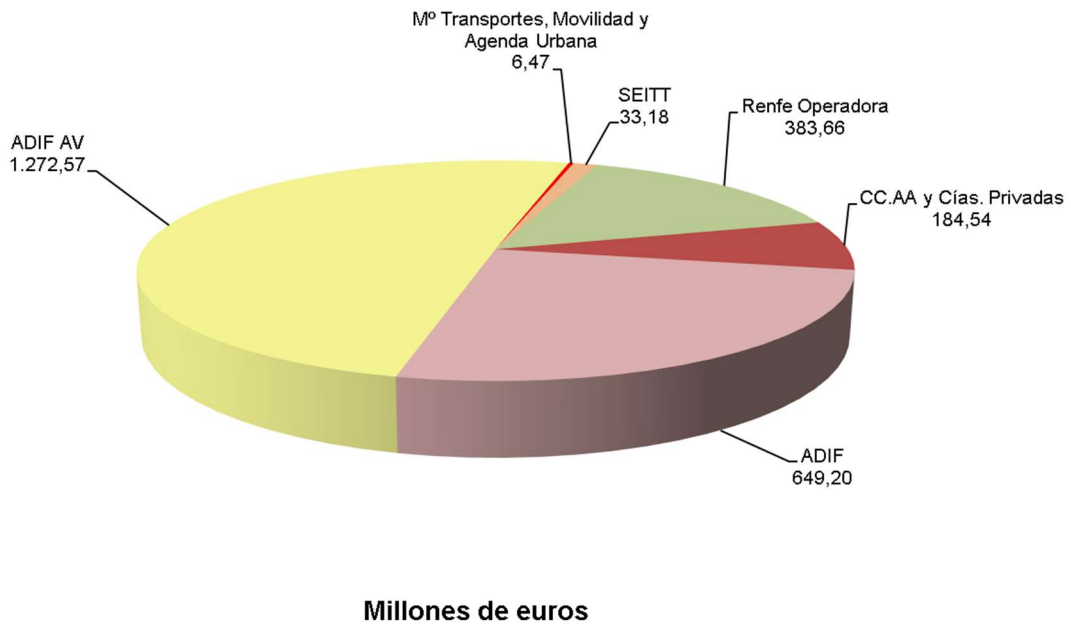
Fuente: ADIF (Desde 2013 incluye Ancho métrico (Feve))

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



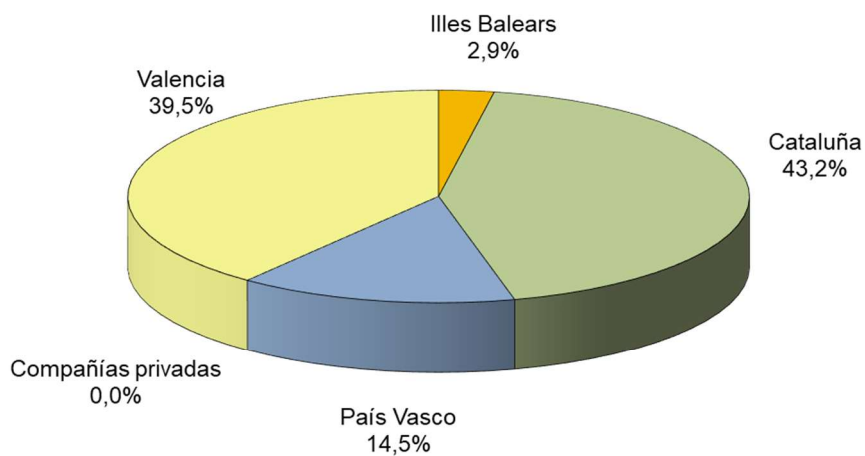
Fuente: FEVE 2000 a 2011; 2012 datos facilitados por ADIF; Desde 2013 Renfe operadora

**Gráfico 1.3.8. Inversiones ferroviarias. Año 2020**



Fuente: Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria (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 2020 (\*)**



(\*) En 2020 ferrocarril de Soller 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 2020 las inversiones realizadas por el conjunto del Sistema Portuario de titularidad estatal en infraestructuras de transporte marítimo, obras e instalaciones portuarias tuvieron un incremento del 4,4% con respecto a la cifra del año anterior, quedando en un valor de 332,52 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 2020 una evolución negativa en su tonelaje de registro en el total de los buques de transporte, presentando una cifra de 2,42 millones GT (tonelaje bruto). En el Registro Especial de Buques de las Islas Canarias también se han contabilizado ligeras bajadas en las GT registradas en dichos buques, pasando de 2,43 millones GT en 2019 a 2,40 millones GT en 2020.

El tráfico portuario total de mercancías (no incluido avituallamiento, pesca y tráfico local) tuvo un descenso del 8,4% en relación con el pasado año, registrando un total de 505,61 millones de toneladas. Esta caída se materializó dentro de todos los grupos, mercancía general, gráneles líquidos y gráneles sólidos.

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; el Real Decreto 232/2020, de 4 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las Illes Balears; el Real Decreto 371/2020, de 18 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Extracciones Marítimas; el Real Decreto 550/2020, de 2 de junio, que regula las condiciones de seguridad para la práctica de esta actividad en sus diferentes modalidades; el Real Decreto 552/2020, de 2 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el Anexo I del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con origen o destino en las Islas Canarias; el Real Decreto 618/2020, de 30 de junio, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero; 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 2020 por el Sistema Portuario de titularidad estatal, ha alcanzado la cifra de 332,52 millones de euros, lo que ha supuesto un incremento del 4,4% en relación con la inversión efectuada en el año 2019. 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, al cierre de este Informe, no habían facilitado información. En la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima aumentó la cifra de las inversiones efectuadas un 25,8% respecto a 2019, alcanzando la cifra de 7,84 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 bajado un 0,4%, quedando en 1,63 millones de euros (tabla 1.4.2).

En el capítulo económico, los Puertos Españoles tuvieron un resultado de explotación positivo de 142,6 millones de euros en 2020, lo que ha significado una disminución del 50,7% respecto a 2019, mientras que la cifra de negocio neto solo bajó en un 16,2%, quedando su importe en 967,4 millones de euros, que se ha visto las-

trado por el aumento de los gastos de personal y un descenso generalizado de las distintas tasas portuarias debido a la crisis sanitaria que ha sufrido el país (tabla 1.4.3).

### 1.4.2. Flota y estructura empresarial

En marzo de 2020, la OMS declaró la pandemia por la COVID-19 y el Gobierno español el estado de alarma, por lo que todos los retos, proyectos y propuestas planteados hasta entonces tuvieron que dar un giro para adaptarse a la nueva situación. Sectores, como el de los cruceros, que están siendo especialmente dañados por esta situación y, otros, como el de transportes de pasajeros y vehículos, se han visto especialmente perjudicados por la situación de pandemia en España.

El número de buques mercantes (mayores de 100 GT) que al finalizar el año 2020 permanecían dados de alta en el Registro de Buques y Empresas Navieras (flota abanderada en España) era de 1.197 con un tonelaje de 2,87 millones GT. De estos buques, los específicos de transporte son 278 con un tonelaje de 2,42 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 2020 con las del año anterior, se puede comprobar que ha existido un decremento en el tonelaje de registro de los buques destinados al transporte de 0,03 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 2020 se situaban en 318 unidades, de los que 225 unidades eran buques de transporte, alcanzando los 2,40 millones GT, que ha supuesto una bajada del 1,23% en el tonelaje registrado (tablas 1.4.4 y 1.4.5).

En relación con los buques de transporte de navieras controladas por armadores españoles, ANAVE en su Informe “Marina mercante y transporte marítimo 2020/2021” dice que, el porcentaje de flota controlada que estaba inscrita en el REC ha seguido disminuyendo, así a finales de 2020 era el 46% (en GT), frente al 47% en 2019. La flota de buques mercantes de transporte controlada por armadores españoles sumaba 215 buques con 5,09 millones GT y, por tercer año consecutivo, la flota controlada bajo pabellones extranjeros supera a la que opera bajo bandera nacional, alcanzando los 2,73 millones GT, frente a los 2,36 millones GT de la flota de transporte abanderada en España.

La crisis sanitaria y económica ocasionada por la pandemia de COVID-19 ha golpeado con dureza a las líneas regulares, principalmente buques de pasaje y ro-ro, debido a las restricciones de movilidad y al drástico



descenso de la demanda en el sector del automóvil. Dentro de la flota controlada por armadores españoles, estos descensos se han traducido en 7 bajas de buques de pasaje y 4 de ro-ros, que fueron vendidos o devueltos a sus armadores al vencimiento de sus contratos, aun así, las incorporaciones de buques en 2020, entre los que se encuentran 3 buques de pasaje y 1 metanero de nueva construcción, han compensado el balance neto de la flota.

A 31 de diciembre de 2020 la edad media de la flota mercante controlada por armadores españoles era de 16,0 años, medio año más que a finales de 2019, mientras que la de la flota de pabellón español se elevó de 15,0 a 15,6 años. Ambas se mantienen por debajo de la edad media de la flota mundial que era de 19,1 años.

Dentro de la flota controlada, los petroleros son el segmento de flota más joven, con 9,5 años, seguidos de gaseeros con una edad media de 10,1 años; graneleros, 10,6; quimiqueros, 11,9 y portacontenedores, 12,3 años. Por encima de la media se encuentran los buques de carga general con 17,8 años; buques de pasaje, 18,2 y ro-ros, 20,0 años.

Como en años precedentes, en 2020 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 163 unidades, seguido por los de 3.000 a 6.000 GT con 24 buques y los de 1.000 a 3.000 GT y de 6.000 a 12.000 GT con 23 unidades, cada uno (tabla 1.4.6).

La forma en que se ha producido la disminución de la flota en 2020, ha sido debida principalmente a exportaciones y desguaces. El factor más relevante ha correspondido, como en años anteriores, a las exportaciones, con el 92,6% 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 2020, el 39,0% del total del tonelaje lo ocupó el segmento de 15 a 19 años, seguido de los buques de 10 a 14 años con un 28,1%, siendo estos los dos segmentos más numerosos junto a los buques con más de 25 años y los buques de 20 a 24 años. A continuación, se encuentran los buques menores de 5 años con un 20,9% del tonelaje (tabla 1.4.8).

Respecto a la estructura empresarial ha bajado el número de compañías navieras en 2 unidades, quedando un total de 23 empresas, mientras que el tonelaje controlado por las mismas también ha bajado, pasando de 2,373 millones GT en 2019 a 2,368 millones GT en 2020. El mayor número de empresas se concentra en las que tienen un solo buque, 39,1% 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 51,4% del total de GT (tabla 1.4.9).

En referencia a la evolución de la construcción naval española, en 2020 se produjo un desplome del tonelaje en las entregas, quedando en 24.000 GT, un 89,6% inferiores a las 230.000 GT del año anterior. De estas entregas el 93% fueron destinadas a la exportación. La contratación de nuevos buques ha caído este año, pasando de 64.000 GT en 2019 a 51.000 GT en 2020; de estas nuevas toneladas contratadas el 82% 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 2020 que, excluido pesca, avituallamiento y tráfico local, tuvo un descenso del 8,4%, lo que ha supuesto un movimiento de 505,61 millones de toneladas. El tráfico total a su vez alcanzó 515,67 millones de toneladas, lo que supone que el tráfico de avituallamiento, pesca y tráfico local asciende a 10,06 millones de toneladas. Esta variación se ha reflejado con caídas en los grupos de graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general, con descensos del 10,7%, 15,1% y 4,6%, respectivamente, mientras que el total del grupo ha caído un 8,4%.

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 graneles líquidos se ha producido una bajada del 10,7% alcanzando 167,02 millones de toneladas que suponen el 33,0% del total de mercancías movidas en los puertos y que incluyen los crudos de petróleo, productos petrolíferos refinados, gas natural y otros graneles líquidos. Los puertos que ocupan los primeros puestos son los que cuentan con instalaciones o están conectados con plantas para la recepción de productos petrolíferos, gas natural y productos petroquímicos; así destacan en cifras absolutas, para el tráfico exterior, Bahía de Algeciras con 22,67 millones de toneladas, Cartagena con 22,57 millones de toneladas, Huelva con 19,31 millones de toneladas y Bilbao y Tarragona con 16,85 y 15,55 millones de toneladas, respectivamente; y para el tráfico de cabotaje, Bahía de Algeciras con 5,59 millones de toneladas, Huelva con 4,17 millones de toneladas, Tarragona con 2,77 millones de toneladas y Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas con 2,64 y 2,21 millones de toneladas, respectivamente.

En gránulos sólidos (carbón, mineral de hierro, grano, etc.) se produjo una caída del 15,1%, quedando en 77,10 millones de toneladas, que representa el 15,2% 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 12,62 millones de toneladas, le siguen Tarragona con 6,42 millones, Ferrol-San Cibrao con 6,30 millones y Barcelona y Bilbao con 3,86 y 3,58 millones de toneladas, respectivamente; y para el tráfico de cabotaje lo lideran, Gijón con 0,99 millones de toneladas, Islas Baleares con 0,42 millones de toneladas, Huelva y Cartagena con 0,30 y 0,29 millones de toneladas, respectivamente y Tarragona con 0,06 millones de toneladas.

El tráfico de mercancía general cayó un 4,6%, pasando de 274,01 millones de toneladas movidas en 2019 a 261,50 millones de toneladas en 2020, que representa el 51,7% del total de las mercancías. En tráfico exterior, Bahía de Algeciras ocupa el primer puesto, alcanzando los 70,23 millones de toneladas, Valencia ocupa el segundo lugar con 67,04 millones de toneladas. Otros puertos que han tenido movimientos destacados han sido Barcelona con 35,33 millones de toneladas y Las Palmas y Bilbao con 8,32 y 7,45 millones de toneladas, respectivamente; para el tráfico de cabotaje destacan, Islas Baleares con 10,80 millones de toneladas, Valencia con 8,92 millones de toneladas, Las Palmas con 6,90 millones de toneladas y Barcelona y Santa Cruz de Tenerife con 6,26 y 5,99 millones de toneladas, respectivamente.

El tráfico exterior ha bajado un 7,2% con relación al año anterior, registrando 421,86 millones de toneladas. Esta tendencia global decreciente se ha reflejado tanto en importaciones y en exportaciones, disminuyendo un 3,3% y un 12,3%, respectivamente. El tráfico de cabotaje, por su parte, también descendió respecto a 2019, registrando una bajada del 14,3%, quedando en 83,75 millones de toneladas, reflejándose esta caída en un 14,5% en las importaciones y en un 14,2% en las exportaciones.

El tráfico portuario de buques entrados en los puertos españoles en 2020, así como los distintos tipos de carga se recoge en las tablas 1.4.12.A y 1.4.12.B. El número de buques entrados, fue de 118.057, con un tonelaje de registro bruto total (GT) de 1.777,87 millones de toneladas, un 25,7% inferior al año anterior. El tráfico ro-ro bajó un 12,8% con un registro de 56,62 millones de toneladas. El número de pasajeros que utilizó los puertos españoles fue de 13,34 millones, que supone una caída del 64,3% con respecto al año anterior y los automóviles en régimen de pasaje alcanzaron los 3,13 millones, un 47,0% inferior al año anterior.

En términos absolutos Islas Baleares ha sido la Autoridad Portuaria con mayor tráfico de pasajeros, alcanzando 3,78 millones, seguida de Santa Cruz de Tenerife con 3,49, Las Palmas con 1,59, Bahía de Algeciras con 1,55, Barcelona con 0,86, Ceuta con 0,79 y Valencia con 0,42 millones. El movimiento de pasajeros de crucero ha sido de 1,37 millones, cifra inferior en un 87,1% a la registrada el año anterior; los puertos con mayor número de pasajeros de crucero han sido Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Barcelona, Islas Baleares, Málaga Bahía de Cádiz y Valencia.

En cifras absolutas los puertos que han tenido mayor tráfico total de mercancías han sido, Bahía de Algeciras, que con 107,23 millones de toneladas, un 2,0% menos que el año anterior, continúa a la cabeza como primera Autoridad Portuaria por volumen de tráfico, seguido de Valencia con 80,68 millones de toneladas, cifra que supone una bajada del 0,5% y Barcelona con 59,49 millones de toneladas, supone un retroceso del 12,1%, a continuación les siguen Cartagena, Huelva, Bilbao, Tarragona y Las Palmas, con 33,03, 29,92, 29,65, 26,51 y 25,77 millones de toneladas, respectivamente.

La evolución del tráfico de contenedores, ha supuesto una disminución en las toneladas transportadas del 0,8% pese a que el número total de contenedores se ha incrementado en un 2,7%. La mercancía general en contenedores, ha alcanzado el 74,12% 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 65,39 millones de toneladas y Valencia con 63,39 millones, seguidos de Barcelona y Las Palmas con 31,97 y 11,44 millones de toneladas, respectivamente.

El tráfico de contenedores, medido en TEUs (unidad de medida equivalente a 20 pies) ha registrado 16,77 millones de unidades alcanzando 193,83 millones de toneladas transportadas, que supone un descenso del 0,8% respecto a 2019, 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 5,41 millones de TEUs, con un descenso del 0,5%, consolidando la posición de liderazgo; en segundo lugar, Bahía de Algeciras con 5,10 millones de TEUs, que también retrocede un 0,4%, y el tercer puesto lo ocupa Barcelona, con 2,96 millones, que supone un retroceso del 11,0% respecto al año anterior. El resto de puertos se distancian de forma significativa de estas cifras, así Las Palmas movió 1,03 millones de TEUs, Bilbao 0,49 millones de TEUs y Santa Cruz de Tenerife 0,38 millones de TEUs. Aproximadamente, el 92% del tráfico de contenedores se mueve por las Auto-



ridades 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 122,38 millones de toneladas con un incremento del 2,6% respecto al año anterior y 9,38 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 4,43 millones de TEUs, seguida de Valencia con 3,06 millones, Barcelona con 1,18 millones TEUs y Las Palmas con 0,54 millones TEUs (tabla 1.4.18).

El Grupo CLH, compañía internacional líder en el transporte y almacenamiento de productos petrolíferos en Europa, durante 2020 ha reducido un 56,4% hasta los 1,29 millones de toneladas transportadas de la flota de altura, disminuyendo el índice de actividad un 50,2% hasta 480 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 2020, 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 bases de 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.

El año 2020 ha estado marcado por la crisis generada por la pandemia de la COVID-19. Para Salvamento Marítimo, el reto ha consistido en mantener totalmente operativo el servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, además de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y navegación y de remolque de embarcaciones, al tiempo que se aseguraba la protección de la seguridad y salud de los trabajadores de la Sociedad.

- **Intervención en emergencias marítimas**

- a) *Emergencias atendidas*

En 2020 se vieron implicadas en incidentes marítimos 5.397 embarcaciones en peligro en la mar, de las

que 2.333 corresponden a embarcaciones de recreo, un 6% menos que el año anterior; 1.712 fueron embarcaciones precarias, con un número similar a 2019; 337 corresponden a barcos mercantes, que supone un 17% menos que el año anterior; 446 fueron de barcos pesqueros, lo que supone un 2% más que en 2019 y 569 corresponden a otro tipo de embarcaciones.

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 2020 cabe destacar las cifras de noviembre con 10.520 personas atendidas, principalmente en emergencias relacionadas con inmigración irregular en Canarias. Estas actuaciones se han distribuido 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 5.397 embarcaciones asistidas, 1 % inferior al año anterior. En cuanto a la tipología, en 2020, el 43,2% corresponde a embarcaciones de recreo, el 31,7%

a embarcaciones precarias asistidas, el 8,3% a tripulaciones de buques pesqueros y el 6,2% a tripulaciones de buques mercantes. El 10,5% de las personas atendidas se encuentran en otro tipo de situación distinta a las mencionadas.

#### c) *Personas involucradas*

A lo largo de 2020, Salvamento Marítimo coordinó el rescate, asistencia o búsqueda de 45.492 personas, una media de 125 personas al día, en toda España, lo que supone un descenso del 22% respecto al año anterior, motivado principalmente por la COVID-19 y a la reducción de las actividades relacionadas con la náutica de recreo.

La inmigración irregular que supuso el rescate de 26.041 personas, que supone un descenso del 23% respecto a la media de 2019, de los que 132 personas resultaron fallecidos o desaparecidos.

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

El número total de buques identificados por los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo durante el año 2020 ha ascendido a 254.246 buques, un 19% menos que en el año anterior motivado por la COVID-19, de los cuales 123.619 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 130.627 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.

Salvamento Marítimo atendió múltiples emergencias a lo largo del 2020 relacionadas con la contaminación marina y la seguridad en la navegación, como consecuencia en 2020 se abrieron 616 actuaciones de medio ambiente, un 11% menos que en 2019, motivado principalmente por el descenso de la actividad en el mar por la COVID-19; de las que más del 70% fueron detecciones resultantes de la vigilancia aérea.

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

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020 (1)
Superficie de agua (millones m <sup>2</sup> )					
(Dársenas, accesos, fondeaderos)	2000,4	2024,0	2020,7	1999,8	1999,8
<b>Total superficie de agua</b>	<b>2000,4</b>	<b>2024,0</b>	<b>2020,7</b>	<b>1999,8</b>	<b>1999,8</b>
Superficie de tierra (millones m <sup>2</sup> )					
Almacenes	39,0	39,3	39,5	37,7	37,7
Viales y otros	60,3	60,0	60,1	59,8	59,8
<b>Total superficie de tierra</b>	<b>99,3</b>	<b>99,3</b>	<b>99,6</b>	<b>97,5</b>	<b>97,5</b>
Longitud de los muelles (miles de metros)					
Calado > 4 m.	317,5	319,2	323,8	323,7	323,7
Calado < 4 m.	61,6	61,6	61,4	61,3	61,3
<b>Total longitud de los muelles</b>	<b>379,1</b>	<b>380,8</b>	<b>385,2</b>	<b>385,0</b>	<b>385,0</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	2016	2017	2018	2019	2020 (1)	2019
Autoridades Portuarias	416,56	440,31	358,08	318,42	332,52	4,4%
Puertos Menores de CC.AA.	30,28	38,71	60,52	24,02		-100,0%
Otras Inversiones						
D. G. Marina Mercante (Prog. 454M)	2,47	2,50	3,03	1,64	1,63	-0,6%
Sociedad Estatal Salvamento y Seguridad Marítima	6,57	11,18	5,68	6,24	7,84	25,7%
<b>Total</b>	<b>455,87</b>	<b>492,71</b>	<b>427,32</b>	<b>350,32</b>	<b>341,99</b>	<b>-2,4%</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	2016	2017	2018	2019	2020 (1)	2019
<b>Importe neto de la cifra de negocio</b>	<b>1.064,0</b>	<b>1.133,3</b>	<b>1.158,4</b>	<b>1.153,8</b>	<b>967,4</b>	<b>-16,2%</b>
<b>A. Tasas portuarias</b>	<b>956,4</b>	<b>1.017,9</b>	<b>1.041,1</b>	<b>1.034,2</b>	<b>859,6</b>	<b>-16,9%</b>
a) Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario	257,3	268,1	277,0	286,4	265,5	-7,3%
b) Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias	572,3	617,7	622,3	603,6	474,7	-21,4%
1. Tasa del buque	217,3	243,0	246,5	244,4	201,3	-17,6%
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo	9,0	8,7	9,1	9,1	9,6	6,0%
3. Tasa del pasaje	70,9	74,2	77,7	79,3	24,5	-69,1%
4. Tasa de la mercancía	266,2	281,3	280,0	261,9	231,6	-11,6%
5. Tasa de la pesca fresca	6,6	6,7	6,1	5,9	5,3	-9,7%
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito	2,2	3,8	2,8	3,1	2,5	-21,5%
c) Tasa de actividad	115,5	120,3	129,8	131,5	108,4	-17,6%
d) Tasas de ayudas a la navegación	11,4	11,8	12,1	12,7	11,0	-13,0%
<b>B. Otros ingresos de negocio</b>	<b>107,6</b>	<b>115,4</b>	<b>117,3</b>	<b>119,6</b>	<b>107,8</b>	<b>-9,9%</b>
<b>Otros ingresos (2)</b>	<b>47,9</b>	<b>40,1</b>	<b>41,4</b>	<b>42,8</b>	<b>40,9</b>	<b>-4,3%</b>
<b>Gastos de Personal</b>	<b>-246,6</b>	<b>-250,2</b>	<b>-255,2</b>	<b>-266,0</b>	<b>-271,6</b>	<b>2,1%</b>
<b>Otros gastos de explotación</b>	<b>-271,7</b>	<b>-294,5</b>	<b>-292,1</b>	<b>-309,9</b>	<b>-284,9</b>	<b>-8,1%</b>
<b>Amortizaciones del inmovilizado</b>	<b>-420,8</b>	<b>-434,1</b>	<b>-437,4</b>	<b>-437,4</b>	<b>-434,7</b>	<b>-0,6%</b>
<b>Otras partidas (3)</b>	<b>79,6</b>	<b>72,6</b>	<b>88,2</b>	<b>106,2</b>	<b>125,5</b>	<b>18,1%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>252,4</b>	<b>267,3</b>	<b>303,3</b>	<b>289,5</b>	<b>142,6</b>	<b>-50,7%</b>

(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	2016		2017		2018		2019		2020	
	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	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Portacontenedor puro	1	1,6	3	29,6	3	29,6	3	29,6	1	1,6
Portacontenedor/Carga rodada	8	109,2	7	78,2	9	126,7	8	120,1	8	120,1
Carga convencional	15	34,9	15	34,9	16	35,2	14	29,0	14	29,0
Cementerio	3	16,0	3	16,0	3	16,0	2	12,6	2	12,6
Frigorífico	7	17,1	6	16,9	6	16,9	6	16,9	6	16,9
Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto)	164	464,7	171	472,2	182	506,0	190	492,3	194	495,3
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	2	0,8	2	0,8
Tanque de crudo	2	96,5	3	98,3	4	20,6	4	20,6	4	20,6
Tanque de productos	12	142,5	11	136,1	11	136,3	9	48,7	9	48,7
Gasero	14	1307,2	14	1307,2	14	1307,2	16	1551,7	15	1544,1
Quimiquero	5	36,2	5	36,2	6	41,6	6	41,6	7	44,5
Transporte de automóviles	5	51,4	5	51,4	5	51,4	5	51,4	5	51,4
Multipropósito	12	47,0	10	42,8	8	32,8	8	37,8	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>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>	<b>278</b>	<b>2423,7</b>
<i>Especiales y de puerto</i>										
Gabarra	196	47,0	196	46,7	195	46,6	195	46,6	195	46,6
Remolcadores	211	59,5	210	59,1	206	57,2	204	57,1	209	58,6
Ganguil	128	56,8	129	57,3	130	57,4	127	55,4	126	54,8
Aljibe	22	3,3	23	3,4	23	3,4	23	3,4	23	3,4
Salvamento/Antipolución/Incendios	28	26,4	29	26,8	29	26,8	29	26,8	29	26,8
Excursiones	12	1,9	12	1,9	13	2,0	12	1,8	11	1,7
Otros especiales	332	241,0	332	241,1	327	232,5	332	233,0	326	249,8
<b>Total especiales y de puerto</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>919</b>	<b>441,7</b>
<b>Total general</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>	<b>1.197</b>	<b>2.865,4</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	2016		2017		2018		2019		2020	
	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	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Portacontenedor puro	1	1,6	3	29,6	3	29,6	3	29,6	1	1,6
Portacontenedor/Carga rodada	8	109,2	7	78,2	9	126,7	8	120,1	8	120,1
Carga convencional	9	32,3	9	32,3	10	32,6	8	26,4	8	26,4
Cementero	3	16,0	3	16,0	3	16,0	2	12,6	2	12,6
Frigorífico	4	14,7	3	14,5	3	14,5	3	14,5	3	14,5
Pasaje de crucero	65	14,7	89	19,0	95	20,9	107	18,5	112	19,6
Pasaje/carga rodada	39	435,1	40	441,5	43	473,3	42	465,1	41	467,0
Mixto carga/pasaje	1	3,5	1	3,5	1	3,5	0	0,0	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	2	0,8	2	0,8
Tanque de crudo	1	83,6	2	85,3	3	7,6	3	7,7	3	7,7
Tanque de productos	12	142,5	11	136,1	11	136,3	9	48,7	9	48,7
Gasero	14	1307,2	14	1307,2	14	1307,2	16	1551,7	15	1544,1
Quimiquero	5	36,2	5	36,2	6	41,6	6	41,6	7	44,5
Transporte de automóviles	5	51,4	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	46,7	10	42,8	8	32,8	8	37,8	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>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>	<b>225</b>	<b>2.396,7</b>
<i>Especiales y de puerto</i>										
Remolcador	15	7,2	17	7,1	15	5,9	14	5,1	13	4,7
Otros especiales	69	89,6	77	93,2	76	95,2	82	94,5	80	88,9
<b>Total especiales y de puerto</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>93</b>	<b>93,5</b>
<b>Total general</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>	<b>318</b>	<b>2.490,2</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 31-12-2020) (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	0	0	0	0	0	0	0	1
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
Cementerero	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)	151	4	6	5	14	6	8	0	0	0	0	0	194
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	0	0	0	0	0	8	7	0	15
Químico	0	0	3	2	1	1	0	0	0	0	0	0	7
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>163</b>	<b>7</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>23</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>278</b>
<i>Especiales y de puerto</i>													
Gabarra	178	12	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	195
Remolcadores	201	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	209
Ganquil	112	13	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	126
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	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
Otros especiales	241	33	39	9	2	0	2	0	0	0	0	0	326
<b>Total Especiales y de puerto</b>	<b>778</b>	<b>75</b>	<b>49</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>919</b>
<b>Total general</b>	<b>941</b>	<b>82</b>	<b>72</b>	<b>36</b>	<b>25</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>1.197</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	2	0,8	10	5,4	27	134,2	1	3,0	1	0,2	41	143,5
2020 (1)	2	0,4	6	1,8	17	51,4	2	1,7	1	0,1	28	55,5

(\*) 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 31-12-2020) (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	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,6	0	0,0	1	1,6
Portacontenedor/Carga rodada	0	0,0	0	0,0	5	95,6	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	0	0,0	1	3,9	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	4,5	7	1,1	16	2,6	24	4,3	38	5,8	45	8,8	2	0,2	152	27,4
Pasaje/carga rodada	2	19,1	0	0,0	8	170,0	12	91,4	13	126,2	7	61,2	0	0,0	42	467,9
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	3	332,8	8	734,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	15	1.544,1
Químico	0	0,0	1	5,7	4	22,3	2	16,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	7	44,5
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>28</b>	<b>505,6</b>	<b>11</b>	<b>24,9</b>	<b>51</b>	<b>681,3</b>	<b>58</b>	<b>945,9</b>	<b>54</b>	<b>151,3</b>	<b>74</b>	<b>114,5</b>	<b>2</b>	<b>0,2</b>	<b>278</b>	<b>2.423,6</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	14	5,4	9	3,8	26	10,0	35	11,9	19	6,2	106	21,4	0	0,0	209	58,6
Ganguil	0	0,0	0	0,0	4	2,1	0	0,0	0	0,0	122	52,6	0	0,0	126	54,8
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	13	7,9	8	12,5	0	0,0	8	6,4	0	0,0	29	26,8
Excursiones	1	0,1	1	0,1	1	0,1	0	0,0	0	0,0	8	1,4	0	0,0	11	1,7
Otros especiales y de puerto	6	1,9	9	6,6	32	51,5	35	34,0	8	7,5	235	148,2	1	0,1	326	249,8
<b>Total especiales y de puerto</b>	<b>23</b>	<b>7,7</b>	<b>19</b>	<b>10,5</b>	<b>78</b>	<b>75,7</b>	<b>79</b>	<b>58,6</b>	<b>27</b>	<b>13,8</b>	<b>691</b>	<b>275,2</b>	<b>2</b>	<b>0,3</b>	<b>919</b>	<b>441,7</b>
<b>Total general</b>	<b>51</b>	<b>513,2</b>	<b>30</b>	<b>35,4</b>	<b>129</b>	<b>757,0</b>	<b>137</b>	<b>1.004,4</b>	<b>81</b>	<b>165,1</b>	<b>765</b>	<b>389,7</b>	<b>4</b>	<b>0,5</b>	<b>1.197</b>	<b>2.865,3</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 31-12-2020)

Nº de buques por Naviera	Nº de empresas	Porcentaje sobre total de empresas	TOTAL G.T.	Porcentaje sobre total de G.T.
1	9	39,1	44.906	1,9
2	4	17,4	155.171	6,6
3	0	0,0	0	0,0
4	3	13,0	438.469	18,5
5	1	4,3	4.267	0,2
6	1	4,3	32.606	1,4
7	1	4,3	42.759	1,8
8	0	0,0	0	0,0
9	0	0,0	0	0,0
10 a 15	3	13,0	1.216.579	51,4
Más de 15	1	4,3	432.752	18,3
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>100,0</b>	<b>2.367.509</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
2020	24	93	49	101	204	51	82

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



Tabla 1.4.11. Tráfico portuario

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020 (1)	20/19
<b>Buques entrados en puerto</b>						
Número total (miles)	151,56	155,63	167,12	170,94	118,06	-30,9%
Arqueo total (millones GT)	2.184,59	2.218,91	2.303,28	2.391,61	1.777,87	-25,7%
Número de buques extranjeros (miles)	80,56	80,45	82,42	84,00	63,77	-24,1%
Arqueo buques extranjeros (millones GT)	1.735,81	1.746,79	1.818,07	1.907,09	1.427,21	-25,2%
<b>Tráfico de pasajeros (millones) (2)</b>						
Cabotaje	18,45	19,20	19,96	20,92	10,80	-48,4%
Exterior	5,35	5,59	5,98	6,01	1,17	-80,5%
De crucero	8,69	9,28	10,17	10,67	1,37	-87,1%
<b>Tráfico de mercancías (millones t) (3)</b>						
<i>Según tipo de navegación</i>						
Cabotaje	92,25	96,20	96,84	96,91	83,75	-13,6%
Exterior	403,33	435,69	453,52	454,72	421,73	-7,3%
Transbordadas	0,03	0,25	0,10	0,31	0,13	-57,2%
<i>Según operación</i>						
Embarcadas	198,38	210,21	218,41	221,36	211,70	-4,4%
Desembarcadas	297,20	321,68	331,94	330,28	293,78	-11,1%
Transbordadas	0,03	0,25	0,10	0,31	0,13	-57,2%
<i>Según presentación de la mercancía</i>						
Graneles líquidos	167,58	178,24	180,72	187,09	167,02	-10,7%
Graneles sólidos	91,99	101,43	102,37	90,84	77,10	-15,1%
Mercancía general	236,03	252,47	267,37	274,01	261,50	-4,6%
<i>Según tipos de productos (4)</i>						
Petróleo crudo	65,06	65,87	67,77	66,19	55,16	-16,7%
Carbón	24,36	29,63	26,91	18,11	13,74	-24,1%
Cementos y clinker	10,77	10,29	9,55	8,89	8,23	-7,5%
Fuel	24,49	27,62	27,60	27,03	24,43	-9,6%
Gasóleo	21,54	22,38	21,54	23,21	23,40	0,8%
Productos siderúrgicos	17,93	17,86	18,85	18,58	15,76	-15,2%
Gas natural	10,21	12,24	11,28	15,65	15,04	-3,9%
Cereales y harinas	15,20	16,59	18,65	18,42	15,94	-13,5%
Gasolina	17,26	18,26	18,33	17,94	14,47	-19,3%
Mineral de hierro	6,60	7,24	7,28	6,35	4,32	-32,0%
Otros productos	282,18	304,17	322,60	331,26	315,13	-4,9%

(1) Cifras provisionales.

(2) Excluye el tráfico interior.

(3) Excluye avituallamiento, pesca y tráfico local.

(4) Incluye mercancías 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 2020 (1)**

Puertos	Buques entrados		Pasajeros embarcados y desembarcados (2)	Mercancías cargadas y descargadas (toneladas) (3)	Tráfico portuario total (toneladas) (4)
	Número	GT			
A Coruña	841	10.973.047	6.586	10.504.577	10.599.039
Alicante	546	5.851.842	22.340	2.713.477	2.729.595
Almería	1.220	17.966.932	127.008	4.782.272	4.826.930
Avilés	690	4.858.902	0	4.050.776	4.121.768
Bahía de Algeciras	18.317	349.261.296	1.545.812	103.506.574	107.234.031
Bahía de Cádiz	1.079	14.599.433	56.385	4.358.835	4.449.324
Islas Baleares	30.798	152.965.484	3.782.911	12.329.897	12.369.889
Barcelona	6.724	220.109.528	857.966	58.462.121	59.488.322
Bilbao	2.342	40.459.574	45.583	29.536.880	29.645.510
Cartagena	1.971	35.143.306	18.862	32.834.057	33.034.939
Castellón	1.629	21.846.429	0	18.506.500	18.541.314
Ceuta	7.218	52.182.026	786.289	1.296.184	1.875.096
Ferrol-San Cibrao	1.002	14.253.795	3.040	10.020.724	10.034.627
Gijón	1.127	16.467.760	0	16.127.667	16.174.526
Huelva	2.216	37.516.958	40.845	29.671.654	29.917.932
Las Palmas	11.271	226.249.301	1.590.002	23.434.379	25.765.167
Málaga	1.103	24.721.417	214.219	2.700.305	2.762.569
Marín y Ría de Pontevedra	443	2.502.777	0	2.064.647	2.095.418
Melilla	905	19.574.756	234.537	617.816	620.608
Motril	523	5.771.580	18.049	2.197.221	2.214.946
Pasaia	846	6.668.646	4	2.993.391	3.036.696
Santa Cruz de Tenerife	12.143	158.292.040	3.488.716	10.636.282	11.142.200
Santander	1.329	24.806.227	73.244	5.837.934	5.866.919
Sevilla	948	4.890.255	906	4.201.227	4.228.140
Tarragona	2.189	37.360.407	1.463	26.341.067	26.508.481
Valencia	6.780	241.426.321	419.121	80.342.754	80.683.260
Vigo	1.542	28.840.108	9.425	4.336.683	4.494.477
Vilagarcía	315	2.311.394	0	1.204.489	1.209.763
<b>Total</b>	<b>118.057</b>	<b>1.777.871.541</b>	<b>13.343.313</b>	<b>505.610.390</b>	<b>515.671.486</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 2020 (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	5	6.586	0
Alicante	50.022	1	2.413	7.762
Almería	654.495	2	592	29.887
Avilés	2.168	0	0	0
Bahía de Algeciras	9.140.238	5	0	283.192
Bahía de Cádiz	763.441	32	40.690	8.661
Islas Baleares	10.714.842	39	156.757	652.938
Barcelona	9.257.203	71	203.855	176.306
Bilbao	717.462	0	0	21.207
Cartagena	0	10	18.862	0
Castellón	430.524	0	0	0
Ceuta	558.289	0	0	173.001
Ferrol-San Cibrao	46.916	2	3.040	0
Gijón	2.404	0	0	0
Huelva	499.413	2	934	18.612
Las Palmas	3.687.530	234	517.241	450.642
Málaga	471.491	41	40.172	31.570
Marín y Ría de Pontevedra	2.055	0	0	0
Melilla	502.261	0	0	43.443
Motril	135.596	0	8	4.008
Pasaia	579.313	0	4	0
Santa Cruz de Tenerife	3.690.970	277	345.093	1.103.884
Santander	2.153.342	0	51	31.431
Sevilla	133.018	5	906	0
Tarragona	186.386	1	1.463	0
Valencia	11.223.574	12	26.286	95.399
Vigo	1.017.641	7	9.425	0
Vilagarcía	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>56.620.594</b>	<b>746</b>	<b>1.374.378</b>	<b>3.131.943</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 2020 (1) (2)**

Mercancía y puertos	Cargadas	Descargadas	Total
<b>Graneles líquidos</b>			
Bahía de Algeciras	7.458.785	15.213.360	22.672.145
Cartagena	4.819.217	17.752.915	22.572.132
Huelva	4.969.746	14.342.627	19.312.373
Bilbao	2.987.725	13.858.805	16.846.530
Tarragona	3.276.627	12.271.064	15.547.691
Resto Autoridades Portuarias	10.001.436	31.014.771	41.016.207
<b>Total Graneles líquidos</b>	<b>33.513.536</b>	<b>104.453.542</b>	<b>137.967.078</b>
<b>Graneles sólidos</b>			
Gijón	3.985.379	8.636.449	12.621.828
Tarragona	692.869	5.724.860	6.417.729
Ferrol-San Cibrao	1.264.300	5.037.932	6.302.232
Barcelona	1.655.796	2.206.811	3.862.607
Bilbao	2.030.277	1.551.040	3.581.317
Resto Autoridades Portuarias	14.177.130	25.245.134	39.422.264
<b>Total Graneles sólidos</b>	<b>23.805.751</b>	<b>48.402.226</b>	<b>72.207.977</b>
<b>Mercancía general</b>			
Bahía de Algeciras	35.438.899	34.786.874	70.225.773
Valencia	36.313.148	30.727.957	67.041.105
Barcelona	19.558.890	15.770.718	35.329.608
Las Palmas	4.122.446	4.200.128	8.322.574
Bilbao	3.837.308	3.612.672	7.449.980
Resto Autoridades Portuarias	13.408.902	9.906.097	23.314.999
<b>Total Mercancía general</b>	<b>112.679.593</b>	<b>99.004.446</b>	<b>211.684.039</b>
<b>Total</b>			
<b>Bahía de Algeciras</b>	<b>42.905.846</b>	<b>50.387.799</b>	<b>93.293.645</b>
<b>Valencia</b>	<b>37.114.368</b>	<b>34.017.644</b>	<b>71.132.012</b>
<b>Barcelona</b>	<b>23.558.297</b>	<b>27.182.227</b>	<b>50.740.524</b>
<b>Cartagena</b>	<b>7.421.945</b>	<b>22.533.755</b>	<b>29.955.700</b>
<b>Bilbao</b>	<b>8.855.310</b>	<b>19.022.517</b>	<b>27.877.827</b>
<b>Resto Autoridades Portuarias</b>	<b>50.143.114</b>	<b>98.716.272</b>	<b>148.859.386</b>
<b>Total general</b>	<b>169.998.880</b>	<b>251.860.214</b>	<b>421.859.094</b>

(1) Cifras provisionales.

(2) Excluye avituallamiento, pesca y tráfico local.

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 2020 (1) (2)

Mercancía y puertos	Cargadas	Descargadas	Total
<b>Graneles líquidos</b>			
Bahía de Algeciras	3.601.074	1.993.405	5.594.479
Huelva	3.332.788	841.065	4.173.853
Tarragona	1.556.868	1.215.079	2.771.947
Santa Cruz de Tenerife	553.460	2.088.491	2.641.951
Las Palmas	53.633	2.158.463	2.212.096
Resto Autoridades Portuarias	5.295.818	6.359.061	11.654.879
<b>Total Graneles líquidos</b>	<b>14.393.641</b>	<b>14.655.564</b>	<b>29.049.205</b>
<b>Graneles sólidos</b>			
Gijón	710.525	283.591	994.116
Islas Baleares	10.066	407.008	417.074
Huelva	276.850	21.729	298.579
Cartagena	86.647	207.398	294.045
Tarragona	18.279	44.977	63.256
Resto Autoridades Portuarias	1.058.220	1.764.840	2.823.060
<b>Total Graneles sólidos</b>	<b>2.160.587</b>	<b>2.729.543</b>	<b>4.890.130</b>
<b>Mercancía general</b>			
Islas Baleares	3.725.904	7.075.030	10.800.934
Valencia	5.799.310	3.125.358	8.924.668
Las Palmas	2.746.650	4.150.599	6.897.249
Barcelona	4.063.236	2.194.313	6.257.549
Santa Cruz de Tenerife	2.574.334	3.418.368	5.992.702
Resto Autoridades Portuarias	6.235.236	4.703.901	10.939.137
<b>Total Mercancía general</b>	<b>25.144.670</b>	<b>24.667.569</b>	<b>49.812.239</b>
<b>Total</b>			
<b>Islas Baleares</b>	<b>3.735.970</b>	<b>8.284.171</b>	<b>12.020.141</b>
<b>Las Palmas</b>	<b>2.800.552</b>	<b>6.416.305</b>	<b>9.216.857</b>
<b>Valencia</b>	<b>5.864.155</b>	<b>3.346.587</b>	<b>9.210.742</b>
<b>Santa Cruz de Tenerife</b>	<b>3.150.372</b>	<b>5.699.035</b>	<b>8.849.407</b>
<b>Barcelona</b>	<b>4.352.050</b>	<b>3.369.547</b>	<b>7.721.597</b>
<b>Resto Autoridades Portuarias</b>	<b>21.795.799</b>	<b>14.937.031</b>	<b>36.732.830</b>
<b>Total general</b>	<b>41.698.898</b>	<b>42.052.676</b>	<b>83.751.574</b>

(1) Cifras provisionales.

(2) Excluye avituallamiento, pesca y tráfico local.

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 2020 (1)**

Tráfico	Número total de contenedores	Número de contenedores en TEUS	Mercancías en contenedores (toneladas)
<i>Cabotaje</i>			
Cargados	1.530.075	2.010.914	20.117.781
Descargados	1.556.705	2.056.843	20.336.190
<b>Total cabotaje</b>	<b>3.086.780</b>	<b>4.067.757</b>	<b>40.453.971</b>
<i>Exterior</i>			
Cargados	4.058.668	6.364.588	83.484.885
Descargados	4.043.517	6.341.428	69.892.353
<b>Total exterior</b>	<b>8.102.185</b>	<b>12.706.016</b>	<b>153.377.238</b>
<b>Total</b>			
<b>Cargados</b>	<b>5.588.743</b>	<b>8.375.502</b>	<b>103.602.666</b>
<b>Descargados</b>	<b>5.600.222</b>	<b>8.398.271</b>	<b>90.228.543</b>
<b>Transbordados</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total general</b>	<b>11.188.965</b>	<b>16.773.773</b>	<b>193.831.209</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)					
	2016	2017	2018	2019	2020 (1)	20/19
Bahía de Algeciras	3.031.244	2.783.984	2.988.603	3.186.911	3.164.690	-0,7%
Valencia	3.111.801	3.177.556	3.336.017	3.498.298	3.517.302	0,5%
Barcelona	1.344.103	1.816.475	2.036.181	1.973.871	1.785.109	-9,6%
Las Palmas	583.755	774.823	735.808	637.333	809.013	26,9%
Bilbao	353.766	360.496	376.647	369.286	306.373	-17,0%
Santa Cruz de Tenerife	212.076	273.414	295.818	235.440	343.670	46,0%
Vigo	129.928	110.079	128.745	126.982	134.086	5,6%
Baleares	68.208	64.262	65.039	64.563	272.881	322,7%
Alicante	88.100	90.383	89.522	93.617	86.434	-7,7%
Resto de los puertos	693.728	676.968	689.620	708.415	769.407	8,6%
<b>Total</b>	<b>9.616.709</b>	<b>10.128.440</b>	<b>10.742.000</b>	<b>10.894.716</b>	<b>11.188.965</b>	<b>2,7%</b>

Puertos	Número de contenedores en TEUS					
	2016	2017	2018	2019	2020 (1)	20/19
Bahía de Algeciras	4.761.444	4.380.849	4.773.158	5.125.385	5.104.132	-0,4%
Valencia	4.732.136	4.832.156	5.182.665	5.439.827	5.414.983	-0,5%
Barcelona	2.236.961	3.006.872	3.422.978	3.324.651	2.957.700	-11,0%
Las Palmas	945.534	1.174.187	1.140.545	1.006.853	1.033.486	2,6%
Bilbao	596.689	604.870	638.447	628.426	485.776	-22,7%
Santa Cruz de Tenerife	370.645	466.738	508.891	410.968	382.473	-6,9%
Vigo	218.044	183.756	220.466	216.500	228.727	5,6%
Baleares	130.268	120.762	121.437	120.400	91.885	-23,7%
Alicante	159.664	164.410	162.571	171.270	158.029	-7,7%
Resto de los puertos	1.002.918	988.013	1.031.976	1.065.294	916.582	-14,0%
<b>Total</b>	<b>15.154.303</b>	<b>15.922.613</b>	<b>17.203.134</b>	<b>17.509.574</b>	<b>16.773.773</b>	<b>-4,2%</b>

Puertos	Mercancías en contenedores (miles de toneladas)					
	2016	2017	2018	2019	2020 (1)	20/19
Bahía de Algeciras	60.179	57.479	60.598	64.290	65.391	1,7%
Valencia	53.872	56.183	58.091	61.042	63.391	3,8%
Barcelona	20.929	29.976	34.905	34.175	31.966	-6,5%
Las Palmas	9.427	12.743	12.247	10.981	11.442	4,2%
Bilbao	6.373	6.466	6.810	6.719	5.183	-22,9%
Santa Cruz de Tenerife	2.871	3.691	3.626	3.307	3.227	-2,4%
Vigo	2.585	2.590	2.668	2.659	2.780	4,6%
Baleares	847	814	661	459	347	-24,4%
Alicante	1.224	1.258	1.244	1.237	1.079	-12,8%
Resto de los puertos	9.987	10.249	10.498	10.618	9.025	-15,0%
<b>Total</b>	<b>168.294</b>	<b>181.449</b>	<b>191.347</b>	<b>195.486</b>	<b>193.831</b>	<b>-0,8%</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 2020 (cabotaje y exterior) (1)**

Puertos	Total (toneladas) (2) (3)	En contenedores (toneladas) (2)	En contenedores sobre total
Valencia	75.965.773	63.391.454	83,45%
Bahía de Algeciras	74.687.187	65.391.219	87,55%
Barcelona	41.587.157	31.966.359	76,87%
Las Palmas	15.219.823	11.441.606	75,18%
Bilbao	7.716.169	5.183.130	67,17%
Santa Cruz de Tenerife	6.724.677	3.226.802	47,98%
Vigo	3.977.953	2.780.308	69,89%
Castellón	1.977.690	1.849.978	93,54%
Tarragona	1.540.444	411.058	26,68%
Alicante	1.282.223	1.078.648	84,12%
Resto de Puertos	30.816.904	7.110.647	23,07%
<b>Total</b>	<b>261.496.000</b>	<b>193.831.209</b>	<b>74,12%</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 2020 (1)**

Puertos	Contenedores en tránsito (Total)	Contenedores en tránsito (TEUS)	Mercancías en contenedores en tránsito (toneladas) (2)
Bahía de Algeciras	2.755.402	4.427.943	59.789.565
Valencia	1.943.504	3.057.969	38.980.098
Barcelona	730.285	1.175.179	14.598.464
Las Palmas	393.482	535.757	7.644.717
Málaga	59.406	97.266	326.611
Vigo	6.025	9.891	147.243
Castellón	2.215	3.153	42.170
Bilbao	854	1.622	21.106
Tarragona	686	1.350	5.038
Resto de Puertos	42.661	66.832	829.290
<b>Total</b>	<b>5.934.520</b>	<b>9.376.962</b>	<b>122.384.302</b>

(1) Cifras provisionales.

(2) Embarcados más desembarcados.

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

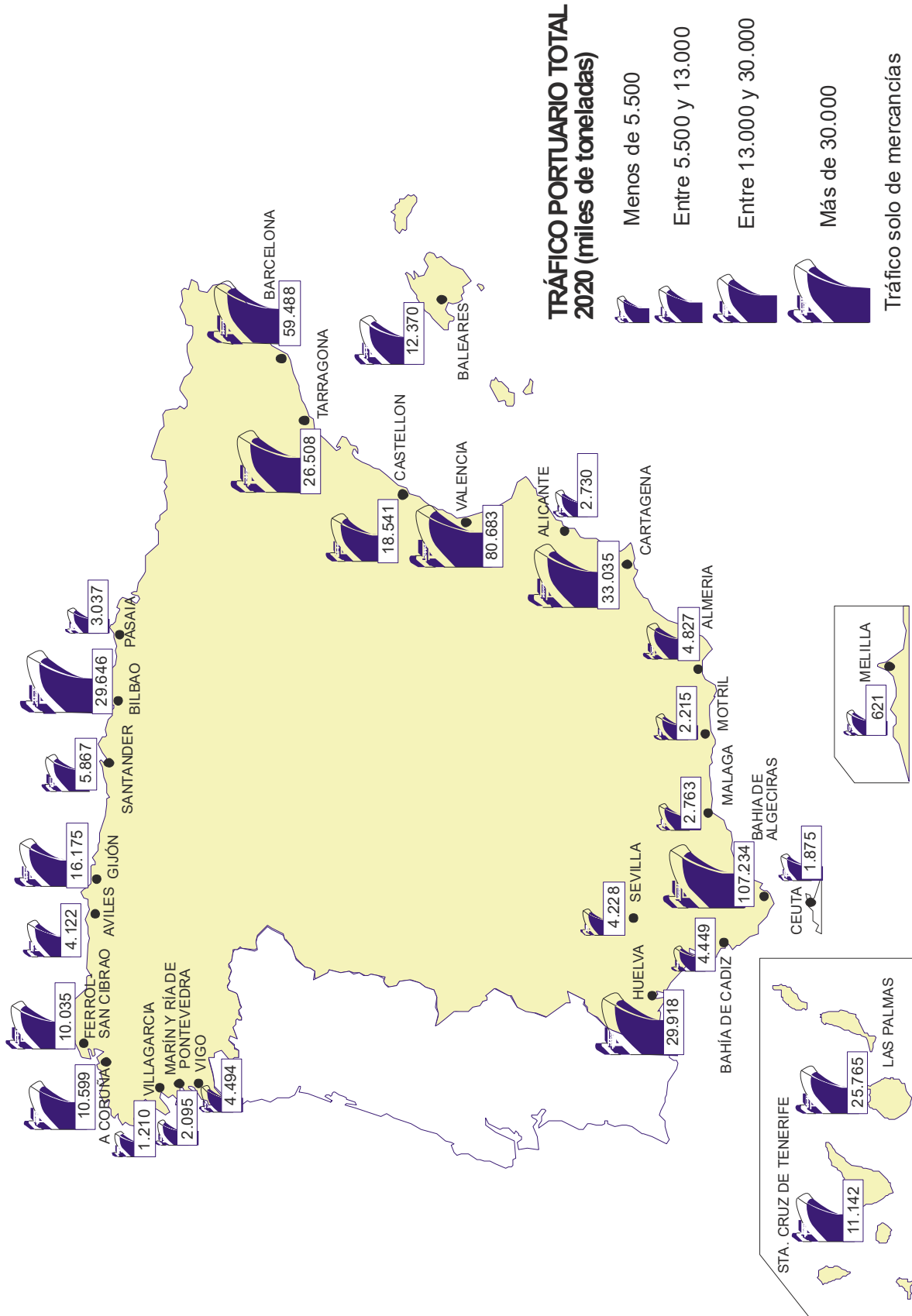
**Tabla 1.4.19. Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH, S.A.) (1)  
Evolución de la actividad de la flota de buques-tanque (miles de toneladas)**

Buques/Actividades	2016	2017	2018	2019	2020
Flota de altura					
Transportes propios	2.611	2.252	2.873	2.782	1.060
Fletamentos	96	241	71	174	228
<b>Total</b>	<b>2.707</b>	<b>2.493</b>	<b>2.944</b>	<b>2.956</b>	<b>1.288</b>
Índices de actividad de la flota de altura					
Distancia recorrida (millas)	80.324	76.182	72.401	62.756	75.042
Millones de toneladas x milla	758	711	842	963	480

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

Fuente: CLH, S.A.

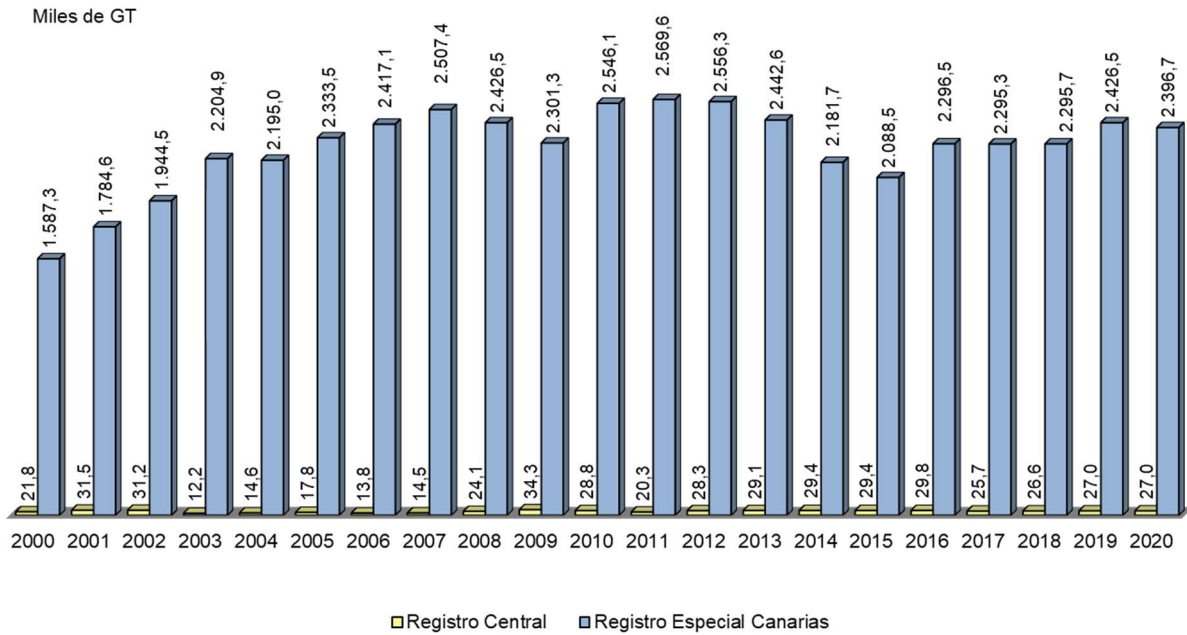
Gráfico 1.4.1. Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior). Año 2020 (\*)



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

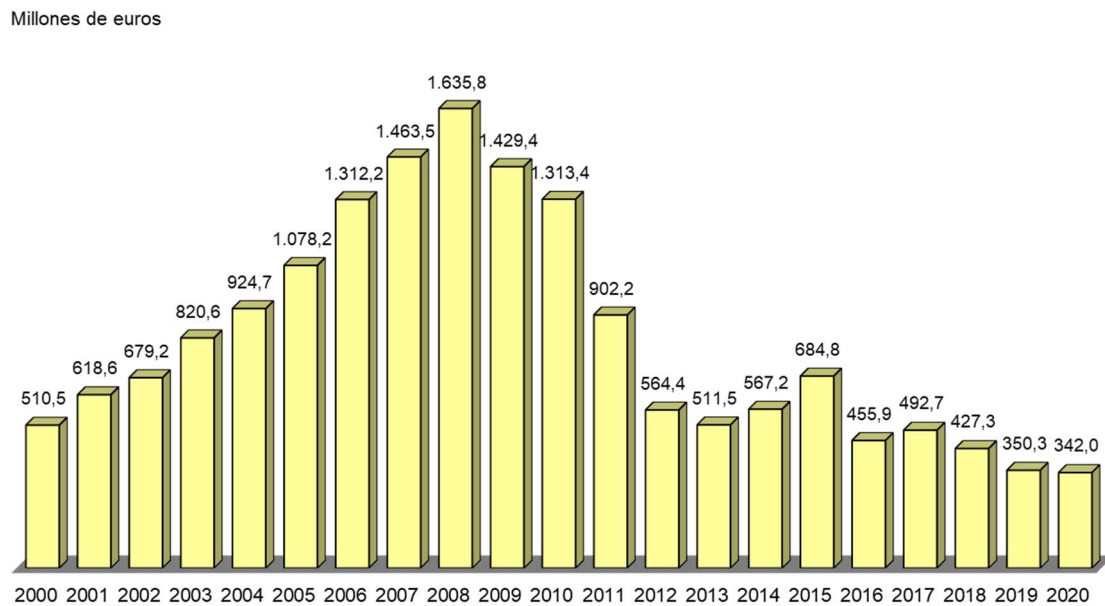
(\*) Datos provisionales

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



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

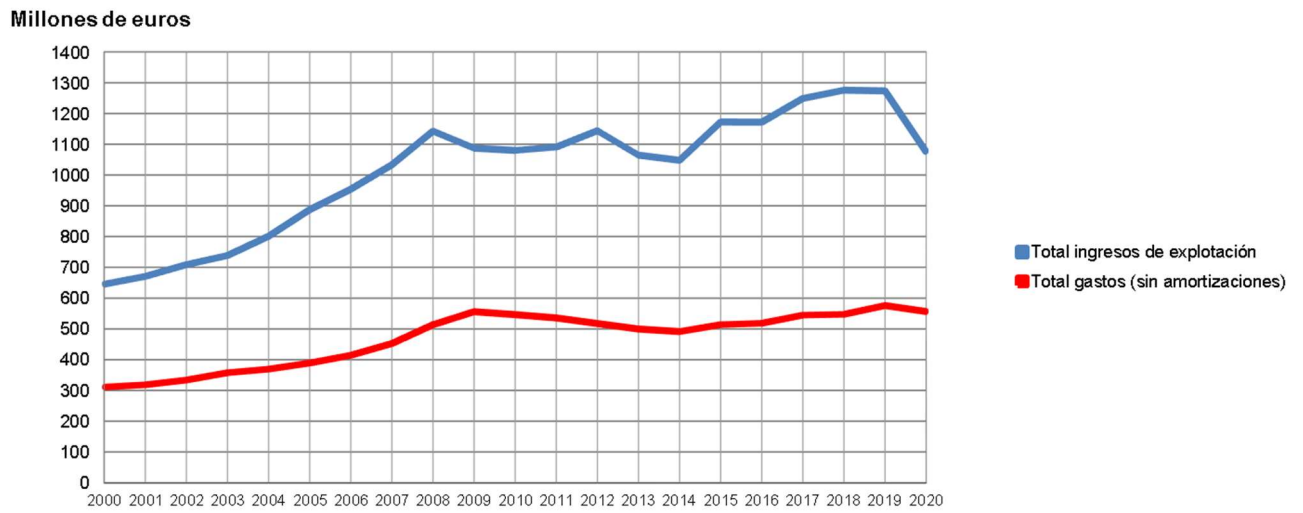
**Gráfico 1.4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo**



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

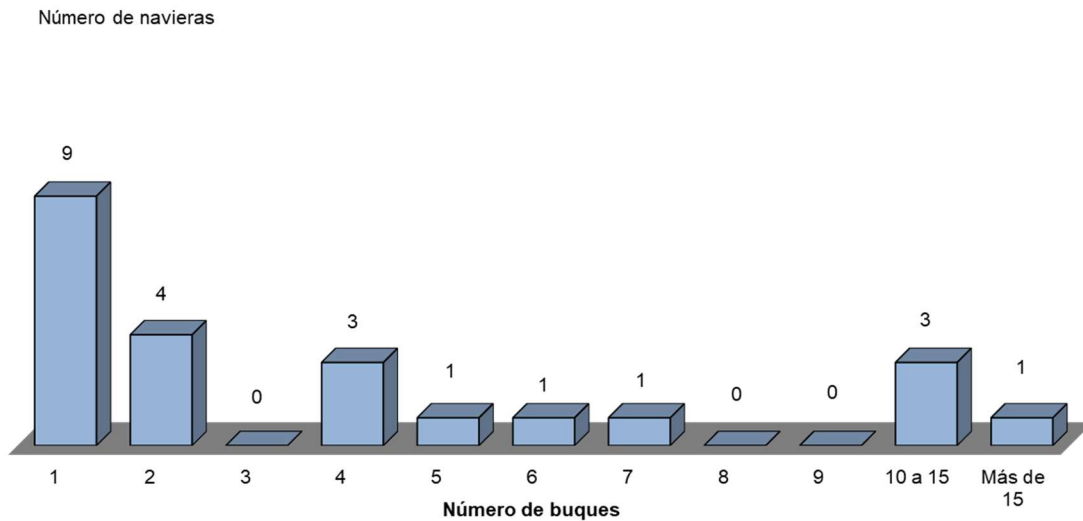


**Gráfico 1.4.4. Ingresos y gastos en los puertos españoles**



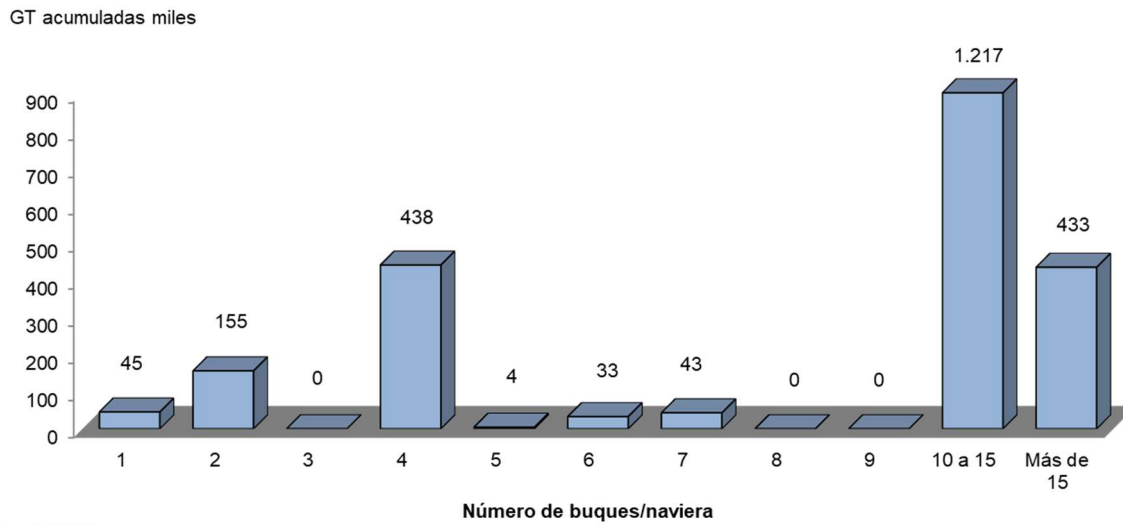
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

**Gráfico 1.4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera (a 31 de diciembre de 2020)**



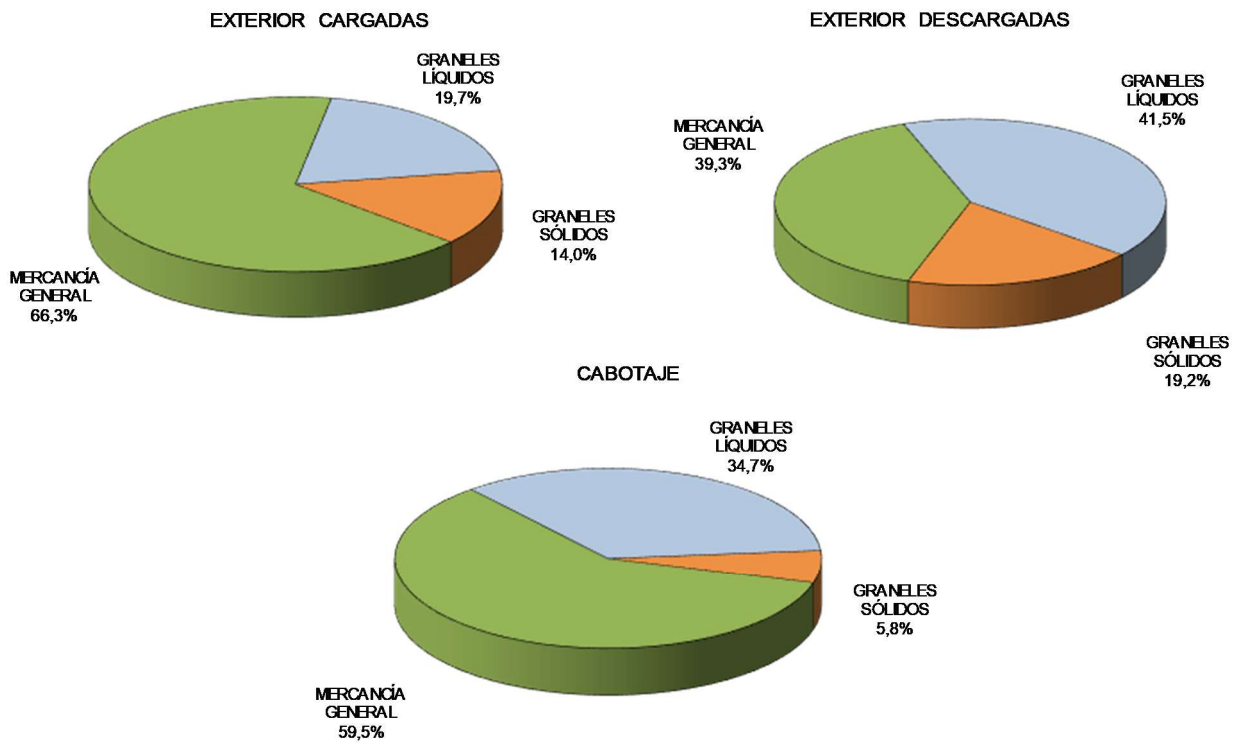
Fuente: ANAVE

**Gráfico 1.4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas según buques/naviera (a 31 de diciembre de 2020)**



Fuente: ANAVE

**Gráfico 1.4.7. Distribución del tráfico portuario según presentación de la mercancía. Año 2020**



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.

El año 2020 ha estado marcado por la crisis provocada por la pandemia del COVID-19, que ha incidido muy significativamente en la evolución del tráfico aéreo, transformando la tendencia al alza y los récords históricos de los últimos años en una caída en picado que se prevé necesitará de varios años para poder recuperar los niveles registrados en 2019. El descenso del tráfico aéreo en España en 2020 fue entorno al 60% respecto al año anterior, si bien en los meses de abril, mayo y junio el descenso del tráfico fue del 93%, iniciando su recuperación a partir del 21 de junio, fecha en la que comenzó la nueva normalidad, reanudándose los vuelos nacionales e internacionales.

Las inversiones en infraestructuras aeronáuticas realizadas por Aena, S.M.E., S.A. y ENAIRES, sin incluir inversiones financieras, en el año 2020 disminuyeron un 3,1% en total con respecto al año anterior; en aeropuertos han caído un 3,5% y en navegación aérea un 0,8%.

En relación con el tráfico aéreo en el año 2020 los aeropuertos españoles registraron 75,83 millones de pasajeros en vuelos comerciales, que supone un descenso

del 72,4% respecto a 2019; así el tráfico interior y el tráfico internacional retrocedieron en un 60,5% y un 77,8%, respectivamente; operaron 1,11 millones de vuelos, un 53,1% menos respecto al año anterior y el transporte de pasajeros y de mercancías cayó en un 72,4% y un 26,3%, respectivamente.

En el año 2020 las inversiones en infraestructuras han descendido ligeramente, rompiendo la tendencia alcista iniciada en 2016; asimismo, se ha producido una notable caída 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 acusado más la crisis mundial por la pandemia del COVID-19 que el tráfico doméstico.

En cuanto al nivel de cumplimiento, el año 2020 ha supuesto para Aena un reto sin precedentes, consecuencia de la emergencia sanitaria producida por la COVID-19, que ha impactado con gran dureza en el sector aéreo. La actividad de Aena ha descendido a niveles de tráfico nunca vistos, con caídas respecto al 2019 próximas al 100% en el periodo de abril a junio y de alrededor del 80% en los meses de verano.

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 participan en dichas tareas; 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; el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión de 18 de julio de 2018, por el que se establecen los requisitos de utilización del espacio aéreo y los procedimientos operativos en relación con la navegación basada en la performance; y el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión de 11 de febrero de 2019, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo y se derogan los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 390/2013 y (UE) n.º 391/2013.

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 configurada como una sociedad anónima. Su accionista mayoritario es ENAIRE (Entidad Pública Empresarial dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) con un 51 % de la participación, y el 49% restante, de capital privado, que gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España y, a través de su filial Aena Internacional, participa también en la gestión de 23 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.

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 2020 la actividad de las compañías del Grupo Aena y la evolución de sus negocios se ha visto afectada por las restricciones a la movilidad vigentes tanto en España como en el resto del mundo desde el mes de marzo para evitar la propagación de la COVID-19.

Los objetivos propuestos para la anualidad 2020 emanan del Plan Estratégico 2018-2021 de Aena SME, S.A. aprobado por el Consejo de Administración en mayo de 2018, que integra las líneas estratégicas y objetivos que van a guiar a la organización durante los próximos años:

- 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.
- Impacto del COVID en la actividad comercial en los aeropuertos de la red. La declaración del Estado de Alarma en España condujo al cierre de la mayor parte de los puntos de venta desde el 15 de marzo hasta el 21 de junio, ante estas circunstancias, Aena analizó las distintas alternativas para favorecer el restablecimiento de la actividad comercial, minimizar el impacto producido y mantener las relaciones con los operadores comerciales.
- Respecto al negocio inmobiliario, cabe destacar que, a pesar de la crisis económica provocada por el COVID-19, los niveles de actividad e ingresos se mantienen razonablemente altos, registrándose grados de ocupación ligeramente inferiores a los registrados en años anteriores, gracias a las medidas adoptadas por Aena, exenciones parciales de renta e incentivos, dirigidas a la continuidad de la actividad y generación de nuevos contratos.
- Desarrollar la actividad internacional, consolidando y desarrollando los activos ya operados

mediante la extensión o renovación de las concesiones actuales y atendiendo a la aparición de oportunidades para la adquisición de nuevos activos.

Entre las principales actuaciones en seguridad aeroportuaria realizadas por Aena, S.A. en el año 2020, debido a la pandemia SARS-CoV-2 los expedientes de seguridad privada vigentes debido a su modelo Fijo-Variable se adaptaron a la drástica caída de tráfico, garantizando, por una parte, la plena operatividad de los aeropuertos garantizando la seguridad sanitaria y, por otra, reduciendo el personal necesario para llevar a cabo las tareas AVSEC (Aviation Security), minimizando la exposición pública del personal de seguridad.

En paralelo se ha estado trabajando para fijar los objetivos Documento de Regulación Aeroportuaria del periodo 2022-2026 (DORA II) en cuanto al tiempo de espera de los pasajeros, percepción de la calidad del servicio por parte de los mismos, la adaptación del servicio de seguridad privada y la inclusión de nueva tecnología en los aeropuertos a los nuevos escenarios de tráfico que se plantean.

El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil planteó la necesidad de implementar una serie de soluciones que evitaran la afección mediante drones en el normal funcionamiento de los aeropuertos españoles.

Para asegurar el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad Aena dentro de su Programa de Calidad realiza una serie de verificaciones internas de seguridad y ensayos de seguridad que, durante el año 2020, debido a la complicada situación derivada de la pandemia, así como a la reducción de movilidad durante muchos meses se ha visto mermada respecto de otros años, pese a ello se completaron un total de 15 verificaciones de seguridad y 2013 ensayos en diferentes aeropuertos.

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 2020 se realizaron 24 inspecciones.

- El cumplimiento del calendario de supervisiones internas comprometidas. En el año 2020 se han realizado 50 supervisiones internas.

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 cómo dichas inversiones han disminuido un 3,1% en el año 2020 en su conjunto con respecto al año anterior. La inversión en Aeropuertos ha caído un 3,5% hasta los 503,20 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 bajado ligeramente un 0,8% contabilizando la cifra de 99,97 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 se han reducido en 2020 un 50,2% interanual quedando en 2.242,8 millones de euros, que junto a una menor caída de los gastos de explotación de un 7,6% hasta alcanzar los 2.335,1 millones de euros, llevan a un decremento del 104,7% del resultado de explotación, que totaliza unas pérdidas de 92,3 millones de euros. Los ingresos de la actividad aeroportuaria cayeron hasta 935,8 millones de euros, un 67,1% menos respecto a 2019, como consecuencia del brusco descenso de actividad; los ingresos comerciales ascienden a 1.030,2 millones de euros, un 16,7% menos respecto a 2019; los datos económicos del segmento de la actividad internacional, 132,9 millones de euros en 2020, caen un 50,6% respecto al año anterior; finalmente, la partida de otros ingresos de explotación refleja un incremento del 4,1%. La amortización del inmovilizado ha alcanzado los 806,9 millones de euros, un 2,3% más, por efecto de la consolidación de la amortización del inmovilizado de Brasil y por el efecto de las altas registradas en 2019 en la red nacional de aeropuertos y en el Aeropuerto London Luton. Deterioros y bajas de inmovilizado y otros resultados recoge 172,3 millones de euros, un 714,1% más, respecto al año anterior, correspondientes al importe de los deterioros que han resultado de las valoraciones de sus activos, como consecuencia de las circunstancias generadas por la COVID-19 y su impacto en la actividad.

El resultado antes de impuestos refleja una pérdida de 212,6 millones de euros, frente al beneficio de 1.882,9



millones de euros registrado en 2019. El Impuesto sobre las ganancias ha registrado un ingreso por importe de 51,9 millones de euros consecuencia principalmente del resultado del período, con lo que el resultado neto atribuible a 2020 se ha cerrado con una pérdida de 126,8 millones de euros, frente al beneficio neto de 1.442,0 millones de euros registrado en 2019.

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 2020 un 58,8% hasta los 380,23 millones de euros, que junto a la menor bajada de los gastos de explotación de un 8,9% hasta los 734,84 millones de euros, hacen que el resultado de explotación se desplome un 406,5% respecto al año anterior, totalizando unas pérdidas de 354,61 millones de euros.

Los datos relativos a la infraestructura de los principales aeropuertos comerciales españoles a finales del 2020, 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 2020 han sido:

- Plataforma de remotos T4S y ampliación de plataforma de remotos en T123 - rampa 0. Aeropuerto de AS Madrid-Barajas.
- Regeneración de pista 06L/24R y nuevas calles de salida rápida, actuaciones sistema eléctrico y sustitución equipos de climatización. Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Soluciones prescriptivas de PCI en T2-T3 Y P1-P2 y renovación climatización en T2. Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol.
- Ampliación accesos a cabeceras 03R y 03L. Aeropuerto de Gran Canaria.
- Ampliación aparcamiento P1, RAC y construcción parking exprés salidas. Aeropuerto de Ibiza.
- Adecuación del área de movimiento. Aeropuerto de Asturias.
- Construcción de nuevo bloque técnico. Aeropuerto de Bilbao.
- Regeneración pavimento pista y adecuación franja. Aeropuerto de La Palma.

### 1.5.2. Tráficos

En el año 2020, debido a la crisis provocada por la pandemia del COVID-19, se ha producido un desplome del tráfico aéreo, pasando de 274,95 a 75,83 millones de pasajeros comerciales, lo que supone un decremento del

72,4% respecto al año anterior. Tanto el tráfico doméstico como el internacional han caído un 60,5% y un 77,8%, respectivamente. La tabla 1.5.4 recoge la distribución de los diferentes tipos de tráfico entre 2016 y 2020.

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 50, soportan el 93,9% del tráfico de pasajeros, mientras que el resto de aeropuertos suponen el 5,9% 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 2000-2020, en donde se observa que en 2020 se produce una fuerte caída del tráfico en todos sus componentes, que rompe con la recuperación iniciada a partir de 2013, con un desplome interanual del 72,4% 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 17,11 millones de pasajeros al año, con una caída del 72,3% con relación al año anterior, seguido de Barcelona-El Prat con 12,74 millones y Palma de Mallorca con 6,11 millones de pasajeros.

Desde 1985, el tráfico de pasajeros internacionales supera a los domésticos; esta tendencia se mantiene a lo largo del 2020, aunque debido a la crisis sanitaria internacional disminuye esta diferencia, con una proporción del 55,4% de tráfico internacional sobre el tráfico total que alcanza los 76,11 millones de pasajeros. Paralelamente, en torno al 94,7% 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 98,9% 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 2020, 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 2020 el tráfico doméstico ha bajado respecto a 2019 en un 20,1%; en el mismo período el tráfico internacional

ha caído un 27,1%; con todo esto y debido al mayor volumen del tráfico internacional hace que los tráficos totales de mercancías hayan experimentado un decremento del 26,3%.

El tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles, ha bajado un 53,1% en 2020, con un total de 1,11 millones de operaciones. Esta caída se debe al tráfico internacional con una bajada del 65,4% y al tráfico doméstico que cayó un 39,3%. Estos datos se recogen en la tabla 1.5.8 y en el gráfico 1.5.4, donde se observa que se rompe la senda alcista de ambos tráficos iniciada a partir de 2014.

El gráfico 1.5.5 muestra la evolución del tráfico doméstico e internacional de mercancías en el periodo 2000-2020, donde también se observa el mismo patrón que el registrado en especial en el tráfico de aeronaves.

Los indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles durante el año 2020 registran descensos de todos los tráficos interiores en aviones, pasajeros y carga, donde se han producido decrementos del 13,6%, 33,1% y 20,1%, respectivamente. En los tráficos internacionales se registran bajadas superiores en los tres sectores (28,1%, 34,7% y 27,1%, 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 2020, 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 urbana, 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 2020 las propuestas presentadas por Aena ascendían a 17 aeropuertos, procediéndose en 2020 al trámite de información pública de 2 de ellos, estando en la fase final de la tramitación 4 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 2020, en cuanto a aeródromos de competencia autonómica, de uso restringido y público, se han elevado 8 propuestas de informe favorable y se han denegado 2 prórrogas de informes; y en cuanto a los helipuertos de competencia autonómica, la mayoría de ellos para servicios de las administraciones públicas, se han elaborado 12 certificados de compatibilidad de espacio aéreo favorables y se han denegado 2 prórrogas de certificados.

De acuerdo con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el volumen total de pasajeros en 2020 se redujo un 60%, lo que supone una vuelta a los niveles de 2003, registrándose un tráfico de tan solo 1.800 millones personas durante el primer año de la pandemia, frente a los 4.500 millones de 2019, lo que ha dado lugar a que las líneas aéreas han sufrido unas pérdidas financieras por valor de 370.000 millones de dólares a consecuencia de la COVID-19.

El desplome de la demanda de viajes por vía aérea a causa de la pandemia empezó en enero de 2020 y, aunque en un primer momento se limitó a unos pocos países, debido a la progresión de la propagación del virus por el mundo, a finales de marzo se había producido el práctico estancamiento de las actividades de transporte aéreo. Debido a las medidas de confinamiento a gran escala, el cierre de fronteras y las restricciones de viaje que se han establecido en todo el mundo, en abril el volumen global de público pasajero había descendido un 92% con respecto a los niveles de 2019, o sea una media del 98% de la disminución observada en el tráfico internacional y del 87% en los viajes aéreos nacionales.

En el ámbito nacional, tras la recuperación registrado durante 2019, debido a la crisis originada por la pandemia del COVID-19, el descenso de registros en 2020 ha sido notable, así la red de Aena ha registrado poco más de 76 millones de pasajeros, lo que supone un



retroceso del 72,4% con respecto al 2019. El volumen de operaciones de aeronaves se situó en 1,1 millones, un 53,1% menos que en 2019, y el tráfico de mercancías se anotó 787,8 millones de toneladas, un 26,3% menos que en el año precedente.

Los objetivos para 2020 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 incluidos dentro del Plan de Acción de 2019 se han diseñado para un periodo de tres años (2019-2021), han sido sintetizados en cuatro objetivos:

- Supervisar y mejorar la seguridad de los servicios de aviación civil para todos los usuarios, de acuerdo con las mejores prácticas. Este objetivo busca la mejora de la seguridad del sector aéreo en sus dos vertientes, seguridad operacional (*safety*) y seguridad física (*security*), y se articula mediante varias líneas de acción.
- 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 de Acción se diseñó en 2019 para un periodo de tres años (2019-2021). No obstante, debido a la crisis originada por la pandemia del COVID-19 se decidió establecer un nuevo plan plurianual con inicio en 2021 que recogiera los cambios originados durante 2020 con motivo de la pandemia y estableciera la estrategia de AESA para el periodo 2021-2023. Para ello se han definido objetivos en cuatro grandes ámbitos de actuación:

- Ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo.
- Servicio al ciudadano.
- Gestión interna.
- Cooperación con otros organismos e instituciones.

La flota correspondiente a Iberia se recoge en la tabla 1.5.10. Al finalizar el ejercicio 2020, la flota operativa de Iberia se componía de 113 aviones, 1 menos que el año anterior; esta variación corresponde a la reducción de tres unidades en las aeronaves A-319, una en las A-320 y tres en las A-340-600, compensadas en parte por incrementos en las A-321 y A-350-900 de tres unidades nuevas en cada una de ellas.

En la tabla 1.5.11 se detalla la flota de diversas compañías que operan en España. Estas empresas ofrecen servicios regulares y no regulares en el mercado interior

e internacional. En conjunto disponen de una flota de 93 aviones, dos aeronaves más que el año anterior, debido al incremento de Air Nostrum de tres aeronaves mientras que Air Europa disminuyó en una unidad el número de aeronaves.

La tabla 1.5.12 que recoge los datos relativos a la oferta-demanda de Iberia durante los años 2016 a 2020, muestra que, debido a la crisis originada por la pandemia del COVID-19, se ha roto la tendencia creciente del tráfico aéreo registrada hasta 2019; así el transporte de pasajeros cae un 71,1% respecto a 2019, registrando 4,7 millones de pasajeros transportados; asimismo el transporte de carga se reduce en un 53,0% respecto al año anterior hasta las 96.391 toneladas.

Así pues, en el conjunto de la red de Iberia, el volumen de oferta, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO'S), bajó un 66,6% respecto al año anterior, cayendo el volumen de tráfico, que medido en pasajeros-kilómetro (PKT'S), disminuyó un 73,2%, si bien, el mayor volumen de ambas caídas se debe al tráfico internacional, más afectado por la citada crisis.

Si se considera el agregado de los vuelos internacionales, la compañía disminuyó su capacidad (asientos-kilómetro) un 67,3% en el ejercicio, bajando el tráfico (pasajeros-kilómetro) un 73,7% respecto al año anterior, mientras que el sector doméstico registra una caída inferior del 43,1% en asientos-km y del 56,2% en pasajeros-km.

En cuanto al número de pasajeros transportados la caída total ha sido de un 71,1%, observándose que en el mercado doméstico la bajada ha sido de un 64,1% mientras que el mercado internacional ha retrocedido un 73,1%.

Con respecto a la carga, se observan bajadas más moderadas respecto al ejercicio anterior, registrando una caída del 30,8% en el mercado doméstico y del 56,3% en el internacional. La carga efectuada en cargueros y bodegas, medida en toneladas-kilómetro, de forma similar presenta un descenso del 53,0% respecto a 2019.

Por último, hay que destacar que el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 69,6% frente al 86,8% alcanzado en 2019. En el sector doméstico el coeficiente en 2020 fue 65,4% frente al 84,9% del año anterior y en el internacional del 65,5% frente 86,2% de 2019.

El gráfico 1.5.6 muestra la evolución del tráfico de pasajeros de Iberia, correspondiente al período 2000-2020, donde se aprecia que, tras los descensos desde 2007, se inicia un periodo de recuperación en 2014 hasta 2019, rompiéndose esta tendencia alcista en 2020, donde se registra una caída del 71,1% hasta los 4,71 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 caído un 70,1% hasta los 14,48 millones, mientras que el porcentaje español en la oferta mundial de asientos ha subido cerca de seis puntos porcentuales, situándose en el 29,40%, frente al 23,60% alcanzado en 2019. Ha subido la participación en los mercados de Europa, Atlántico Norte y Atlántico Medio y Sur, mientras que ha bajado en el resto: UE, África, Oriente Medio y Asia y Pacífico.

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 una fuerte caída de la misma en los países europeos en la temporada invierno 19/20, así como en la temporada de verano 2020, como consecuencia de la crisis originada por la pandemia del COVID-19, 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 1.005,31 millones de euros lo que supone un 71,9% menos respecto al año anterior. Los ingresos de pasaje cayeron un 74,9% con relación a 2019, quedando en 842,41 millones de euros y el ingreso medio por PKT (yield), bajó un 6,1%, debido a la caída de los ingresos medios en todos los tráficos. Los ingresos por transporte por mercancías y correo bajaron un 29,2% respecto a 2019 situándose en 162,90 millones de euros, y el ingreso medio o por PKT (yield) se situó en 31,70 céntimos de euro en 2020, un 65,4% más que el año anterior.

El gráfico 1.5.7 representa la distribución de ingresos de Iberia por actividad y por líneas de producto. Los ingresos de pasaje constituyen el 45,2%, los de carga el 8,2% y el resto de las actividades el 46,6%. Por líneas de producto se observa que las rutas domésticas constituyen el 9,5% de los ingresos, las europeas el 20,3% y las intercontinentales el 70,1%, 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 2020 Iberia ha registrado importantes bajadas de su actividad tanto en transporte de pasajeros como en el transporte de carga. Así, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) cayó un 66,6% respecto al año anterior situándose en los 23.147 millones. El tráfico en términos de PKT disminuyó un 73,2%, de modo que el coeficiente de ocupación de pasaje se

situó en el 69,6%, 17,2 puntos inferior al alcanzado en 2019. La compañía Iberia transportó 4,71 millones de pasajeros en el año 2020, un 71,1% menos que el año anterior.

La tabla 1.5.16.B resume los indicadores de actividad de diversas compañías de transporte aéreo. Estas compañías en 2020 han tenido un comportamiento similar, acusando las consecuencias de la crisis originada por la pandemia del COVID-19; Air Europa ha registrado grandes caídas tanto la oferta como la demanda con relación al año anterior, así pues, los viajeros transportados han caído un 67,6% hasta quedar con 4,26 millones, los asientos-km ofertados han bajado un 65,5% y los pasajeros-km producidos han decrecido un 70,4%, si bien han bajado algo menos, un 61,7% en el tramo nacional. De forma análoga, Air Nostrum ha disminuido el total de viajeros transportados un 65,2% hasta los 1,80 millones, los asientos-km ofertados han bajado en un 61,8%, y los pasajeros-km producidos cayeron un 68,7%, si bien en el tramo nacional han bajado algo menos, un 62,5%, 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 3.175,00 millones de euros en el ejercicio 2020, lo que supone un descenso del 38,0% respecto al año anterior. Esto se debió al fuerte descenso de su actividad, así registró caídas de un 57,4% en los costes de consumo, de un 25,6% de gastos de personal, de un 31,7% de otros gastos de explotación, de un 59,1% en tributos y de un 8,6% en amortizaciones, que han tenido como consecuencia una subida en las partidas de provisiones y gastos financieros, de un 62,7 y 88,0%, respectivamente.

Los gastos en consumos de Iberia, que representan el 23,1% del total de los gastos de explotación, se situaron en 732,16 millones de euros con un descenso del 57,4%, respecto al año anterior.

El importe de las dotaciones a la amortización bajó un 8,6% respecto al año anterior, situándose en 192,99 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 45,4% del total de los gastos de explotación, cayeron un 31,7% con relación al año anterior hasta los 1.440,79 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 2020 el resultado de explotación total registró unas pérdidas de 1.331,00 millones de euros frente a las ganancias de 425,00 millones de euros obtenidos en 2019, esto es debido a una mayor caída de los ingresos de explotación que la registrada por los gastos de explotación. Con estas cifras, junto a la caída de resultados extraordinarios, el resultado después de impuestos se desplomó un 552,0%, registrando unas pérdidas netas de 1.573,00 millones de euros frente a los beneficios de 348,00 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 Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha aprobado la Resolución de supervisión sobre las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena en el ejercicio 2020, en la que determina una reducción global del -1,44%, y que ha entrado en vigor a partir de marzo de 2020.

La tabla 1.5.19 muestra la evolución de algunas tarifas aéreas regulares (tarifa flexible, sólo ida de IBERIA) durante el año 2020. Se observa estabilidad en las mismas, salvo una subida en las tarifas domésticas del 9,5% en la ruta Tenerife Norte-Las Palmas, al ser una tarifa de referencia controlada por el Gobierno y una pequeña bajada del 0,3% en las internacionales para el trayecto Madrid-Nueva York, con relación al año anterior.

<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

Algunas de las principales compañías europeas de bajo coste son Ryanair, Air Europa, Norwegian, Euro-wings, 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 9,63 millones de pasajeros en 2020, lo que supone un descenso del 72,1% respecto al año anterior, con una oferta de 12.952 millones de AKO (66,3% de decremento respecto a 2019), alcanzando un coeficiente de ocupación del 69,8%, lo que supone 15,9 puntos porcentuales menos que el año anterior. En cuanto a la flota, el número medio de aeronaves en 2020 fue de 127, cinco más que el año anterior.

En la tabla 1.5.21 se puede ver la evolución de ingresos y gastos de Vueling. Los ingresos se desplomaron un 74,4% en 2020 respecto al año anterior hasta alcanzar la cifra de 635,0 millones de euros, mientras que los gastos cayeron un 38,0% hasta los 1.471,8 millones de euros, con lo que el resultado antes de impuestos arroja unas pérdidas de 836,9 millones de euros, que supone un 849,3% menos que año anterior y de 785,3 millones de euros de resultado neto, un 693,8% 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 2020 Iberia Express transportó 2,11 millones de pasajeros, que supone un 65,9% menos que año anterior, con una oferta de 3.492 millones de asientos-km (AKO), un 61,1% inferior a 2019 y 2.623 millones de pasajeros-km producidos, un 66,9% menos que el año anterior), con lo que alcanzó un coeficiente de ocupación del 74,5%, esto es, 12,4 puntos porcentuales menos que el año anterior. La flota media en 2020 aumentó un 3,3% hasta los 23,2 aviones Air Bus A-320 y A-321.

En la tabla 1.5.23 se pueden observar los ingresos y gastos de Iberia Express habidos en el año 2020 que dieron lugar a un resultado negativo, antes de impuestos, de 29,8 millones de euros, que supone un desplome del 128,1% respecto al año anterior y unas pérdidas netas de 78,8 millones de euros, que empeora en un 188,7% los obtenidos un año antes.

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

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020 (P)	20/19
Aeropuertos (2)	244,26	371,24	523,69	521,54	503,20	-3,5%
Navegación aérea (3)	65,88	71,56	87,44	100,75	99,97	-0,8%
<b>Total</b>	<b>310,14</b>	<b>442,80</b>	<b>611,13</b>	<b>622,29</b>	<b>603,16</b>	<b>-3,1%</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 SME, S.A.

(3) Desde 2014 ENAIRE

Fuente: Aena S.M.E., S.A. y ENAIRE. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**TABLA 1.5.2.A. Aena, S.A. Resumen de resultados (millones de euros) (1)**

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>Ingresos</b>						
<b>Cifra de Negocio</b>	<b>3.709,6</b>	<b>3.960,6</b>	<b>4.201,4</b>	<b>4.443,6</b>	<b>2.180,6</b>	-50,9%
Servicios Aeroportuarios (2)	2.498,0	2.638,5	2.754,2	2.843,8	935,8	-67,1%
Ingresos Comerciales (3)	1.006,0	1.108,9	1.211,4	1.236,9	1.030,2	-16,7%
Inmobiliario				78,7	76,2	-3,1%
AIRM				15,2	5,6	-63,5%
Negocio Internacional	205,5	213,1	235,8	268,9	132,9	-50,6%
Otros Ingresos de explotación	62,9	67,0	118,8	59,7	62,2	4,1%
<b>TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACION</b>	<b>3.772,5</b>	<b>4.027,6</b>	<b>4.320,2</b>	<b>4.503,3</b>	<b>2.242,8</b>	-50,2%
<b>Gastos</b>						
Personal (4)	390,7	417,2	423,8	456,2	456,9	0,2%
Funcionamiento	1.082,1	1.085,1	1.179,4	1.259,7	899,1	-28,6%
Amortización de Inmovilizado	825,8	800,0	806,4	789,0	806,9	2,3%
Deterioros y bajas inmovilizado y otros resultados	6,0	7,9	60,6	21,2	172,3	714,1%
<b>TOTAL GASTOS DE EXPLOTACION</b>	<b>2.304,7</b>	<b>2.310,2</b>	<b>2.470,1</b>	<b>2.526,0</b>	<b>2.335,1</b>	-7,6%
<b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>	<b>1.467,8</b>	<b>1.717,4</b>	<b>1.850,2</b>	<b>1.977,3</b>	<b>-92,3</b>	-104,7%
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>48,3</b>	<b>-120,7</b>	<b>-112,8</b>	<b>-116,9</b>	<b>-121,4</b>	3,9%
PARTICIPACIÓN EN EL RESULTADO DE ASOCIADAS				22,5	1,1	
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>1.516,1</b>	<b>1.596,7</b>	<b>1.737,4</b>	<b>1.882,9</b>	<b>-212,6</b>	-111,3%
IMPUESTO DE SOCIEDADES	-351,7	-374,7	-409,6	-437,2	51,9	-111,9%
<b>RESULTADO CONSOLIDADO</b>	<b>1.164,4</b>	<b>1.222,0</b>	<b>1.327,8</b>	<b>1.445,7</b>	<b>-160,8</b>	-111,1%
RESULTADO ATRIBUIDO A INTERESES MINORITARIOS	0,2	-10,0	-0,1	3,7	-34,0	-1.030,4%
<b>RESULTADO ATRIBUIBLE A SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>1.164,1</b>	<b>1.232,0</b>	<b>1.327,9</b>	<b>1.442,0</b>	<b>-126,8</b>	-108,8%

(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 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 1.5.2.B. ENAIRE. Resumen de resultados (millones de euros) (1)**

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>Ingresos</b>						
Servicios Aeroportuarios	1,00	1,20	1,15	0,26	0,30	15,0%
Servicios Navegación Aérea	921,90	967,60	992,12	912,57	371,62	-59,3%
Otros ingresos de explotación	17,60	9,90	10,01	9,42	8,31	-11,8%
<b>INGRESOS DE EXPLOTACION</b>	<b>940,50</b>	<b>978,70</b>	<b>1003,28</b>	<b>922,26</b>	<b>380,23</b>	<b>-58,8%</b>
<b>Gastos</b>						
Personal	533,90	433,20	533,17	571,28	536,50	-6,1%
Funcionamiento	132,84	136,60	136,41	142,45	111,41	-21,8%
Amortización de inmovilizado	100,30	97,00	88,47	93,34	87,35	-6,4%
Bajas y deterioros y gastos resultados	-3,32	0,60	-0,32	-0,51	-0,42	-17,6%
<b>GASTOS DE EXPLOTACION</b>	<b>763,70</b>	<b>667,30</b>	<b>757,70</b>	<b>806,56</b>	<b>734,84</b>	<b>-8,9%</b>
<b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>	<b>176,70</b>	<b>311,30</b>	<b>245,55</b>	<b>115,70</b>	<b>-354,61</b>	<b>-406,5%</b>
RESULTADOS FINANCIEROS	206,00	294,10	494,43	531,57	14,71	-97,2%
<b>BENEFICIO ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>382,70</b>	<b>605,40</b>	<b>739,98</b>	<b>647,27</b>	<b>-339,90</b>	<b>-152,5%</b>
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	--	--	--	--	--	--
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>382,70</b>	<b>605,40</b>	<b>739,98</b>	<b>647,27</b>	<b>-339,90</b>	<b>-152,5%</b>
IMPUESTO DE SOCIEDADES	-41,50	-159,30	-58,20	-23,27	56,78	-344,0%
<b>RESULTADO DESPUES IMPUESTOS</b>	<b>341,30</b>	<b>446,10</b>	<b>681,78</b>	<b>623,99</b>	<b>-283,12</b>	<b>-145,4%</b>

(1) A partir de 2014 se produce la segregación organizativa de Aena, S.A. y Enaire. (RDL 8/2014, de 4 de julio).  
Fuente: Enaire. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**TABLA 1.5.3. Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles. Año 2020 (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)	13	2	2	12	23	52
Dotados para más de una pista de vuelo	5	1	0	1	5	12
Pistas de más de 3.000 m (3)	10	0	1	2	3	16
Pistas entre 2.000 y 3.000 m (3)	3	2	1	8	13	27
Pistas entre 1.000 y 2.000 m (3)	0	0	0	2	5	7
Pistas hasta 1.000 m (3)	0	0	0	0	2	2
Clasificados en categoría instrumental III (4)	3	0	1	4	1	9
Clasificados en categoría instrumental II (4)	0	0	0	1	1	2
Clasificados en categoría instrumental I (4)	10	2	0	5	9	26
Dotados de Balizamiento general	13	2	2	12	23	52
Dotados de Balizamiento de eje de pista de vuelo	13	2	2	10	9	36
Dotados de Balizamiento de eje de pista de rodadura	13	2	1	8	6	30
Dotados de radar de aproximación	13	2	1	8	4	28

(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-Prineos (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	2016	2017	2018	2019	2020 (2)	20/19
<b>Tráfico doméstico</b>						
Regular	67.262	72.792	80.178	85.386	33.584	-60,7%
No regular	494	447	371	327	236	-27,8%
<b>Total Tráfico doméstico</b>	<b>67.756</b>	<b>73.239</b>	<b>80.549</b>	<b>85.713</b>	<b>33.820</b>	<b>-60,5%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>8,8%</b>	<b>8,1%</b>	<b>10,0%</b>	<b>6,4%</b>	<b>-60,5%</b>	<b>--</b>
<b>Tráfico internacional</b>						
Regular	148.418	162.497	170.922	178.497	39.920	-77,6%
No regular	13.699	13.164	11.892	10.735	2.088	-80,5%
<b>Total Tráfico internacional</b>	<b>162.117</b>	<b>175.661</b>	<b>182.814</b>	<b>189.232</b>	<b>42.008</b>	<b>-77,8%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>12,0%</b>	<b>8,4%</b>	<b>4,1%</b>	<b>3,5%</b>	<b>-77,8%</b>	<b>--</b>
<b>Total</b>						
Regular	215.680	235.289	251.100	263.883	73.504	-72,1%
No regular	14.193	13.611	12.263	11.062	2.324	-79,0%
<b>Total tráfico aéreo</b>	<b>229.873</b>	<b>248.900</b>	<b>263.363</b>	<b>274.945</b>	<b>75.828</b>	<b>-72,4%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>11,0%</b>	<b>8,3%</b>	<b>5,8%</b>	<b>4,4%</b>	<b>-72,4%</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 2020 (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
AS Madrid-Barajas	17.112.389					17.112.389
JT Barcelona-El Prat	12.739.259					12.739.259
Palma de Mallorca	6.108.486					6.108.486
Málaga-Costa del Sol	5.161.636					5.161.636
Gran Canaria	5.134.372					5.134.372
Alicante-Elche	3.739.499					3.739.499
Tenerife Sur	3.392.329					3.392.329
Tenerife Norte CL	2.795.952					2.795.952
CM Lanzarote	2.538.338					2.538.338
Valencia	2.487.496					2.487.496
Sevilla	2.315.610					2.315.610
Fuerteventura	2.144.178					2.144.178
Ibiza	2.110.348					2.110.348
Bilbao		1.690.011				1.690.011
Menorca		1.076.952				1.076.952
Santiago RC			935.394			935.394
La Palma			721.337			721.337
Asturias				498.950		498.950
A Coruña				436.775		436.775
FGL Granada-Jaén				390.218		390.218
SB Santander				335.280		335.280
Vigo				303.466		303.466
Al Región Murcia				217.912		217.912
Jerez de la Frontera				216.319		216.319
Almería				200.302		200.302
Melilla				195.636		195.636
El Hierro				178.526		178.526
Zaragoza				172.344		172.344
Girona				172.213		172.213
Pamplona					84.059	84.059
San Sebastián					83.869	83.869
Valladolid					71.685	71.685
La Gomera					54.388	54.388
Vitoria					45.359	45.359
Ceuta					41.217	41.217
Castellón					40.275	40.275
Reus					39.460	39.460
Badajoz					29.988	29.988
Burgos					23.528	23.528
Algeciras					23.516	23.516
León					18.600	18.600
Córdoba					7.882	7.882
Logroño-Agoncillo					4.389	4.389
Sabadell					3.439	3.439
Son Bonet					3.281	3.281
Salamanca					2.350	2.350
Albacete					2.204	2.204
Madrid-Cuatro Vientos					1.872	1.872
Huesca-Pirineos					1.709	1.709
Ciudad Real IA					220	220
<b>Total</b>	<b>67.779.892</b>	<b>2.766.963</b>	<b>1.656.731</b>	<b>3.317.941</b>	<b>583.290</b>	<b>76.104.817</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 2020.**  
 (Entradas más salidas) (miles de pasajeros) (1)

Aeropuertos	Doméstico				Internacional				Total				20/19
	Regular	No regular	OCT	Total	Regular	No regular	OCT	Total	Regular	No regular	OCT	Total	
AS Madrid-Barajas	5.979	29	10	6.017	10.966	98	32	11.096	16.944	127	41	17.112	-72,3%
JT Barcelona-El Prat	4.787	20	7	4.815	7.867	47	11	7.924	12.654	68	18	12.739	-75,8%
Palma de Mallorca	3.103	8	1	3.112	2.886	110	0	2.996	5.989	118	1	6.108	-79,4%
Málaga-Costa del Sol	1.156	8	4	1.168	3.910	59	24	3.993	5.067	66	29	5.162	-74,0%
Gran Canaria	2.808	7	3	2.819	1.609	693	14	2.316	4.417	700	17	5.134	-61,3%
Alicante-Elche	574	4	2	580	3.101	56	2	3.160	3.675	60	4	3.739	-75,1%
Tenerife Sur	279	4	8	291	2.582	510	9	3.101	2.861	514	18	3.392	-69,6%
Tenerife Norte CL	2.751	27	3	2.780	14	1	1	16	2.765	28	4	2.796	-52,1%
CM Lanzarote	1.184	1	0	1.186	1.148	203	1	1.352	2.332	205	1	2.538	-65,2%
Valencia	870	13	6	888	1.575	15	8	1.599	2.446	28	14	2.487	-70,9%
Sevilla	1.334	12	4	1.350	955	7	4	966	2.289	19	7	2.316	-69,3%
Fuerteventura	881	3	3	887	1.034	220	3	1.257	1.915	224	6	2.144	-62,0%
Ibiza	1.465	3	1	1.469	616	21	4	641	2.081	24	5	2.110	-74,1%
Bilbao	1.213	9	6	1.228	459	3	1	463	1.671	11	7	1.690	-71,4%
Menorca	894	11	0	905	165	6	0	171	1.059	17	1	1.077	-69,2%
<b>Total parcial</b>	<b>29.279</b>	<b>159</b>	<b>59</b>	<b>29.496</b>	<b>38.886</b>	<b>2.050</b>	<b>114</b>	<b>41.051</b>	<b>68.165</b>	<b>2.209</b>	<b>173</b>	<b>70.547</b>	<b>-72,4%</b>
Resto aeropuertos	4.305	77	90	4.473	1.034	38	14	1.086	5.339	115	104	5.559	-71,5%
<b>Total general</b>	<b>33.584</b>	<b>236</b>	<b>149</b>	<b>33.969</b>	<b>39.920</b>	<b>2.088</b>	<b>128</b>	<b>42.137</b>	<b>73.504</b>	<b>2.324</b>	<b>277</b>	<b>76.106</b>	<b>-72,4</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	2016	2017	2018	2019	2020 (1)	20/19
<i>Tráfico doméstico</i>						
Regular	57.840	54.084	55.960	85.021	69.506	-18,2%
No regular	64.575	74.354	73.732	40.604	30.832	-24,1%
<b>Total Tráfico doméstico</b>	<b>122.415</b>	<b>128.438</b>	<b>129.692</b>	<b>125.625</b>	<b>100.338</b>	<b>-20,1%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>-6,9%</b>	<b>4,9%</b>	<b>1,0%</b>	<b>-3,1%</b>	<b>-20,1%</b>	<b>--</b>
<i>Tráfico internacional</i>						
Regular	585.851	678.607	765.208	883.485	585.538	-33,7%
No regular	87.309	111.261	115.973	59.284	101.972	72,0%
<b>Total Tráfico internacional</b>	<b>673.160</b>	<b>789.868</b>	<b>881.181</b>	<b>942.769</b>	<b>687.510</b>	<b>-27,1%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>9,3%</b>	<b>17,3%</b>	<b>11,6%</b>	<b>7,0%</b>	<b>-27,1%</b>	<b>--</b>
<i>Tráfico total</i>						
Regular	643.691	732.691	821.168	968.506	655.044	-32,4%
No regular	151.884	185.615	189.705	99.888	132.804	33,0%
<b>Total tráfico aéreo</b>	<b>795.575</b>	<b>918.306</b>	<b>1.010.873</b>	<b>1.068.394</b>	<b>787.848</b>	<b>-26,3%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>6,4%</b>	<b>15,4%</b>	<b>10,1%</b>	<b>5,7%</b>	<b>-26,3%</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	2016	2017	2018	2019	2020 (2)	20/19
Tráfico doméstico	921	976	1.057	1.108	673	-39,3%
Variación anual (en %)	4,8%	6,0%	8,3%	4,8%	-39,3%	--
Tráfico internacional	1.125	1.199	1.246	1.259	436	-65,4%
Variación anual (en %)	9,9%	6,6%	3,9%	1,0%	-65,4%	--
<b>Total tráfico</b>	<b>2.046</b>	<b>2.175</b>	<b>2.303</b>	<b>2.367</b>	<b>1.109</b>	<b>-53,1%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>7,5%</b>	<b>6,3%</b>	<b>5,9%</b>	<b>2,8%</b>	<b>-53,1%</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 2020 (1)**

Movimiento	Doméstico				Internacional				Total
	Regular	No regular	OCT	Total	Regular	No regular	OCT	Total	
Aviones (miles)	387	31	255	673	364	49	23	436	1.109
Variación 2020/19	-50,3%	-8,8%	-13,6%	-39,3%	-67,4%	-55,5%	-28,1%	-65,4%	-53,1%
Pasajeros (miles)	33.584	236	149	33.969	39.920	2.088	128	42.136	76.105
Variación 2020/19	-60,7%	-27,8%	-33,1%	-60,5%	-77,6%	-80,5%	-34,7%	-77,8%	-72,4%
Carga (toneladas)	69.506	30.832		100.338	585.538	101.972		687.510	787.848
Variación 2020/19	-18,2%	-24,1%		-20,1%	-33,7%	72,0%		-27,1%	-26,3%

(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 31-12-2020)**

Flota	2016	2017	2018	2019	2020
<b>IBERIA</b>					
A-319	16	15	14	12	9
A-320	16	16	20	39	38
A-321	12	12	11	15	18
A-340-300					
A-340-600	17	17	17	17	14
A-330-300	8	8	8	8	8
A-330-200	10	13	15	17	17
A-350-900			2	6	9
<b>Total</b>	<b>79</b>	<b>81</b>	<b>87</b>	<b>114</b>	<b>113</b>

Fuente: IBERIA.

**TABLA 1.5.11. Flota de diversas compañías aéreas (a 31-12-2020)**

Compañía	Tipo de avión	Número de aviones	Total
AIR EUROPA	Boeing 737-800	19	43
	Boeing 787-8	8	
	Airbus A330-200	6	
	Airbus A330-300	1	
	Boeing 787-9	9	
AIR NOSTRUM	ATR 72	8	50
	CRJ-200	8	
	CRJ-900	4	
	CRJ-1000	30	
<b>Total flotas</b>			<b>93</b>

Fuente: Las propias compañías.

TABLA 1.5.12. Datos de oferta y demanda de IBERIA

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>Pasajeros transportados (miles)</b>	<b>13.453</b>	<b>13.845</b>	<b>15.234</b>	<b>16.307</b>	<b>4.709</b>	<b>-71,1%</b>
Doméstico	2.880	3.153	3.387	3.590	1.288	-64,1%
Internacional	10.573	10.692	11.847	12.717	3.421	-73,1%
<b>Asientos-km (AKO'S) (millones)</b>	<b>54.847</b>	<b>57.471</b>	<b>63.272</b>	<b>69.352</b>	<b>23.147</b>	<b>-66,6%</b>
Doméstico	1.753	1.774	1.793	1.969	1.120	-43,1%
Internacional	53.094	55.697	61.479	67.383	22.027	-67,3%
<b>Pasajeros-km (PKT'S) (millones)</b>	<b>45.051</b>	<b>48.372</b>	<b>54.100</b>	<b>60.184</b>	<b>16.120</b>	<b>-73,2%</b>
Doméstico	1.314	1.389	1.478	1.672	732	-56,2%
Internacional	43.737	46.983	52.622	58.512	15.388	-73,7%
<b>Carga (tm)</b>	<b>198.684</b>	<b>196.625</b>	<b>196.670</b>	<b>205.253</b>	<b>96.391</b>	<b>-53,0%</b>
Doméstico	29.050	27.302	26.226	26.291	18.187	-30,8%
Internacional	169.634	169.323	170.444	178.962	78.204	-56,3%
<b>Carga tm-km (millones) (1)</b>	<b>1.094</b>	<b>1.106</b>	<b>1.146</b>	<b>1.093</b>	<b>514</b>	<b>-53,0%</b>
Coefficiente ocupación pasaje	82,1%	84,2%	85,5%	86,8%	69,6%	-19,8%
Doméstico	74,9%	78,3%	82,4%	84,9%	65,4%	-23,0%
Internacional	82,4%	84,3%	85,6%	86,2%	65,5%	-24,0%
Europea	82,4%	85,4%	85,7%	88,4%	65,6%	-25,8%
Norteamérica	79,8%	81,3%	84,6%	85,2%	58,9%	-30,9%
Latinoamérica y Caribe	83,8%	85,1%	85,6%	87,2%	72,0%	-17,4%
África y Oriente Medio	75,3%	80,4%	85,8%	81,6%	79,6%	-2,5%

(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 2020 (miles de asientos ofrecidos)

Mercados	Asientos ofrecidos por compañías españolas	Porcentaje español en la oferta del mercado en asientos
Europa (no incluye UE)	614	14,48%
UE	10.130	19,78%
África	461	30,17%
Oriente Medio	112	7,17%
Atlántico Norte	512	43,43%
Atlántico Medio y Sur	2.615	72,11%
Asia y Pacífico	40	11,81%
<b>Total</b>	<b>14.483</b>	<b>29,40%</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 18/19	Verano 2019	Invierno 19/20	Verano 2020	Invierno 18/19	Verano 2019	Invierno 19/20	Verano 2020
Reino Unido	7.897	59.427	1.732	3.118	0,7%	1,5%	1,6%	4,1%
Alemania	16.394	68.419	3.331	3.352	3,8%	12,6%	3,9%	2,1%
Escandinavia	8.376	146.058	511	949	0,7%	11,5%	0,6%	3,4%
Holanda	1.321	2.256	986	263	2,4%	1,2%	14,8%	1,2%
Bélgica	1.622	1.939	119	453	15,8%	11,6%	3,1%	3,7%
Italia	13.090	246.857	5.135	4.047	37,4%	71,3%	32,8%	11,2%
Suiza	2.753	7.298	936	544	15,8%	8,9%	8,3%	3,1%
Austria	1.393	13.862	390	283	17,4%	27,6%	8,6%	4,2%
Finlandia	7.068	5.330	948	12	3,3%	7,2%	69,2%	0,8%
Francia	7.295	30.671	2.526	2.857	8,0%	7,8%	12,2%	6,6%
Luxemburgo	546	0	8	0	29,4%	0,0%	1,3%	0,0%
Irlanda	76	49.021	18	1.775	0,4%	27,7%	3,0%	67,3%

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)		
	2019	2020	20/19	2019	2020	20/19	2019	2020	20/19
Doméstico	238,70	80,39	-66,3%	1.672	732	-56,2%	14,28	10,98	-23,1%
Corto y medio radio	707,20	171,37	-75,8%	10.099	2.720	-73,1%	7,00	6,30	-10,0%
Largo radio	2.407,52	590,65	-75,5%	48.412	12.667	-73,8%	4,97	4,66	-6,2%
<b>Total</b>	<b>3.353,42</b>	<b>842,41</b>	<b>-74,9%</b>	<b>60.183</b>	<b>16.119</b>	<b>-73,2%</b>	<b>5,57</b>	<b>5,23</b>	<b>-6,1%</b>
Carga	Ingresos (millones de euros) (1)			Toneladas-km (TKT) (millones)			Ingresos por TKT (cént. de euro)		
	2019	2020	20/19	2019	2020	20/19	2019	2020	20/19
Doméstico	20,90	26,70	27,8%	26	20	-12,1%	79,26	133,57	68,5%
Internacional	209,30	136,20	-34,9%	1.175	494	-58,0%	17,82	27,58	54,8%
<b>Total</b>	<b>230,20</b>	<b>162,90</b>	<b>-29,2%</b>	<b>1.201</b>	<b>514</b>	<b>-57,2%</b>	<b>19,17</b>	<b>31,70</b>	<b>65,4%</b>
<b>Total Carga+Pasaje (2)</b>	<b>3.583,62</b>	<b>1.005,31</b>	<b>-71,9%</b>	<b>61.384</b>	<b>16.633</b>	<b>-72,9%</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 1.5.16.A. Indicadores de actividad de IBERIA**

IBERIA	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
Pasajeros transportados (miles)	13.453	13.845	15.234	16.307	4.709	-71,1%
Asientos-km ofertados (millones)	54.847	57.471	63.272	69.352	23.147	-66,6%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	45.051	48.372	54.100	60.184	16.120	-73,2%
Carga (toneladas)	198.684	196.625	196.670	205.253	96.391	-53,0%
Carga (miles t-km)	1.094	1.106	1.146	1.093	514	-53,0%
Personal fijo medio (1)	13.113	13.636	13.521	13.659	8.166	-40,2%
Ventas totales/empleo total (miles euros/empleado)	263.057	263.057	300.497	307.080	146.446	-52,3%
VAB/empleo total (miles euros/empleado) (2)	90	90	103	126	90	-28,5%

(1) Plantilla fija equivalente excluyendo personal eventual

(2) VAB: Valor Añadido Bruto.

Fuente: IBERIA.

**TABLA 1.5.16.B. Indicadores de actividad de diversas empresas de transporte aéreo**

Air Europa (1)	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
Pasajeros transportados (miles)	10.679	10.597	11.839	13.131	4.260	-67,6%
Asientos-km ofertados (millones)	29.181	31.492	33.840	36.763	12.683	-65,5%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	24.501	25.962	28.147	30.691	9.074	-70,4%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	4.412	3.961	3.401	4.264	1.635	-61,7%
Carga (toneladas)	ND	ND	ND	ND	ND	-
Carga (miles t-km)	ND	ND	ND	ND	ND	-
Personal fijo medio	2.964	3.085	3.187	3.533	2.234	-36,8%
Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado)	ND	ND	ND	ND	ND	-
Air Nostrum	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
Pasajeros transportados (miles)	4.272	4.354	4.725	5.184	1.803	-65,2%
Asientos-km ofertados (millones)	3.276	3.202	3.265	3.593	1.374	-61,8%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	2.186	2.199	2.408	2.822	883	-68,7%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	1.266	1.277	1.399	1.350	507	-62,5%
Carga (toneladas)	-	-	-	-	-	-
Carga (miles t-km)	-	-	-	-	-	-
Personal fijo medio (2)	1.387	1.393	1.431	1.455	1.302	-10,5%
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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
Consumos	1.186,13	1.226,55	1.393,67	1.719,65	732,16	-57,4%
Personal	913,47	1.118,84	981,51	1.050,52	781,68	-25,6%
Amortizaciones	204,21	166,65	187,55	211,22	192,99	-8,6%
Provisiones (1)	11,48	15,02	13,11	11,63	18,92	62,7%
Otros gastos de explotación	1.712,02	1.851,50	1.934,87	2.109,17	1.440,79	-31,7%
Tributos	8,07	9,93	9,70	15,73	6,43	-59,1%
Financieros	42,30	29,93	13,11	1,08	2,03	88,0%
<b>Total</b>	<b>4.077,67</b>	<b>4.418,41</b>	<b>4.533,52</b>	<b>5.119,00</b>	<b>3.175,00</b>	<b>-38,0%</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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<i>Ingresos pasaje</i>	<i>2.947,66</i>	<i>3.152,00</i>	<i>3.365,00</i>	<i>3.601,00</i>	<i>1.003,00</i>	<i>-72,1%</i>
<i>Ingresos carga</i>	<i>234,31</i>	<i>233,00</i>	<i>253,00</i>	<i>262,00</i>	<i>183,00</i>	<i>-30,2%</i>
Total ingresos tráfico	3.181,97	3.385,00	3.618,00	3.863,00	1.186,00	-69,3%
Otros ingresos	1.101,39	1.190,00	1.275,00	1.498,00	1.035,00	-30,9%
<b>Total ingresos de explotación</b>	<b>4.283,36</b>	<b>4.575,00</b>	<b>4.893,00</b>	<b>5.361,00</b>	<b>2.221,00</b>	<b>-58,6%</b>
Gastos operativos de explotación	4.044,18	4.417,00	4.533,00	5.119,00	3.175,00	-38,0%
<i>Resultados operacionales</i>	<i>239,18</i>	<i>158,00</i>	<i>360,00</i>	<i>242,00</i>	<i>-954,00</i>	<i>-494,2%</i>
Resultados financieros	75,14	99,69	-27,00	183,00	-377,00	-306,0%
<i>Resultados de explotación total</i>	<i>314,32</i>	<i>257,69</i>	<i>333,00</i>	<i>425,00</i>	<i>-1.331,00</i>	<i>-413,2%</i>
Resultados extraordinarios	-1,30	-25,60	-23,00	-7,00	-229,00	-3171,4%
<i>Resultados netos</i>	<i>313,02</i>	<i>232,09</i>	<i>310,00</i>	<i>418,00</i>	<i>-1.560,00</i>	<i>-473,2%</i>
<b>Resultados netos después de impuestos</b>	<b>259,87</b>	<b>205,67</b>	<b>279,00</b>	<b>348,00</b>	<b>-1.573,00</b>	<b>-552,0%</b>

Fuente: IBERIA.

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

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
Madrid-Londres (2)	987	987	987	987	987	0,0%
Madrid-Nueva York	1.894	1.908	1.908	1.908	1.902	-0,3%
Madrid-Lisboa	487	463	442	453	453	0,0%
Madrid-Las Palmas	494	499	499	499	499	0,0%
Madrid-Barcelona	182	210	210	214	214	0,0%
Madrid-Palma de Mallorca	363	363	363	363	363	0,0%
Tenerife Norte-Las Palmas (3)	63	63	63	63	69	9,5%

(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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
Pasajeros transportados (miles)	27.792	29.565	32.727	34.569	9.629	-72,1%
Asientos ofertados (miles)	33.733	35.329	38.808	40.360	13.803	-65,8%
Asientos-km ofertados (millones)	33.883	34.374	37.432	38.432	12.952	-66,3%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	28.049	29.123	31.972	33.410	4.267	-87,2%
Flota (nº medio Aeronaves)	106	108	113	122	127	4,1%
Ocupación (%)	82,8	84,7	85,4	85,7	69,8	-15,9p.p.

p.p.: Punto porcentual.

Fuente: Vueling Airlines, S.A.

**TABLA 1.5.21. Cuenta de resultados de Vueling (millones de euros)**

Vueling	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>Ingresos</b>	<b>2.046,1</b>	<b>2.109,9</b>	<b>2.363,6</b>	<b>2.484,6</b>	<b>635,0</b>	<b>-74,4%</b>
<b>Gastos</b>	<b>1.997,7</b>	<b>1.928,8</b>	<b>2.172,4</b>	<b>2.372,9</b>	<b>1.471,8</b>	<b>-38,0%</b>
Combustible	506,5	428,4	495,2	568,2	179,7	-68,4%
Otros gastos	1.491,2	1.495,3	1.677,3	1.804,7	1.292,1	-28,4%
Resultados antes de impuestos (EBIT)	48,4	181,1	191,2	111,7	-836,9	-849,3%
Resultados netos	48,9	117,3	149,8	132,2	-785,3	-693,8%

Fuente: Vueling Airlines, S.A.

**TABLA 1.5.22. Indicadores de actividad de Iberia Express**

Iberia Express	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
Pasajeros transportados (miles)	4.582	5.145	5.760	6.201	2.113	-65,9%
Asientos-km ofertados (millones)	7.486	7.944	8.483	8.980	3.492	-61,1%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	6.081	6.665	7.317	7.913	2.623	-66,9%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	3.659	4.032	4.454	4.783	2.115	-55,8%
Flota (nº medio Airbus A-320 y A-321)	20,7	21,0	21,6	22,5	23,2	3,3%
Ocupación (%)	80,0	83,0	85,2	86,9	74,5	-12,4 p.p.

p p: Punto porcentual.

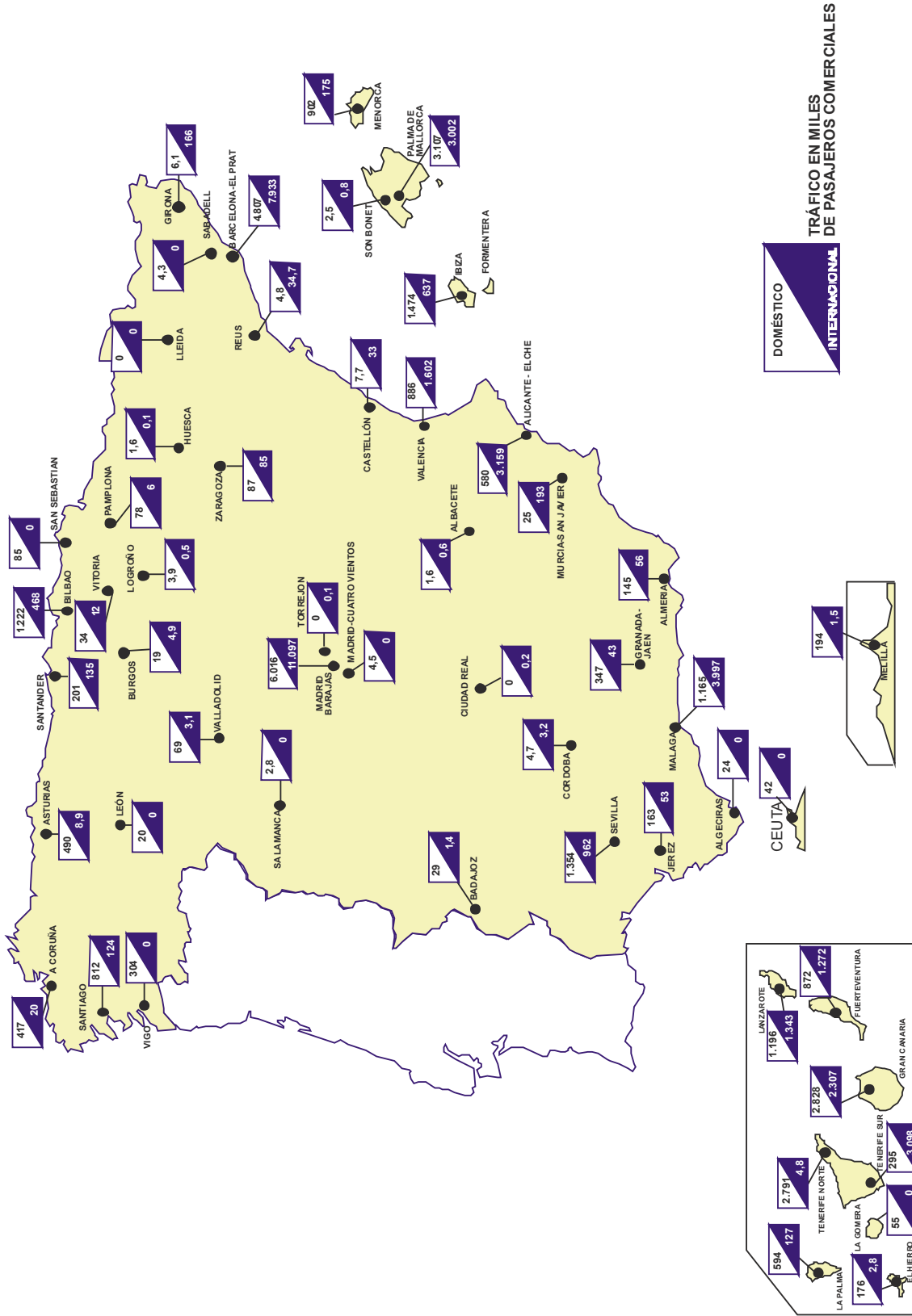
Fuente: IBERIA EXPRESS.

**TABLA 1.5.23. Cuenta de resultados de Iberia Express (millones de euros)**

Iberia Express	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>Ingresos</b>	<b>412,2</b>	<b>445,5</b>	<b>504,1</b>	<b>583,4</b>	<b>188,1</b>	<b>-67,8%</b>
<b>Gastos</b>	<b>383,4</b>	<b>399,3</b>	<b>439,0</b>	<b>477,2</b>	<b>217,9</b>	<b>-54,3%</b>
Combustible	98,4	95,6	109,6	125,4	40,3	-67,9%
Otros gastos	285,1	303,7	329,5	351,8	177,6	-49,5%
Resultados antes de impuestos (EBIT)	28,7	46,2	64,9	106,2	-29,8	-128,1%
Resultados netos	22,5	31,2	42,6	88,8	-78,8	-188,7%

Fuente: IBERIA EXPRESS.

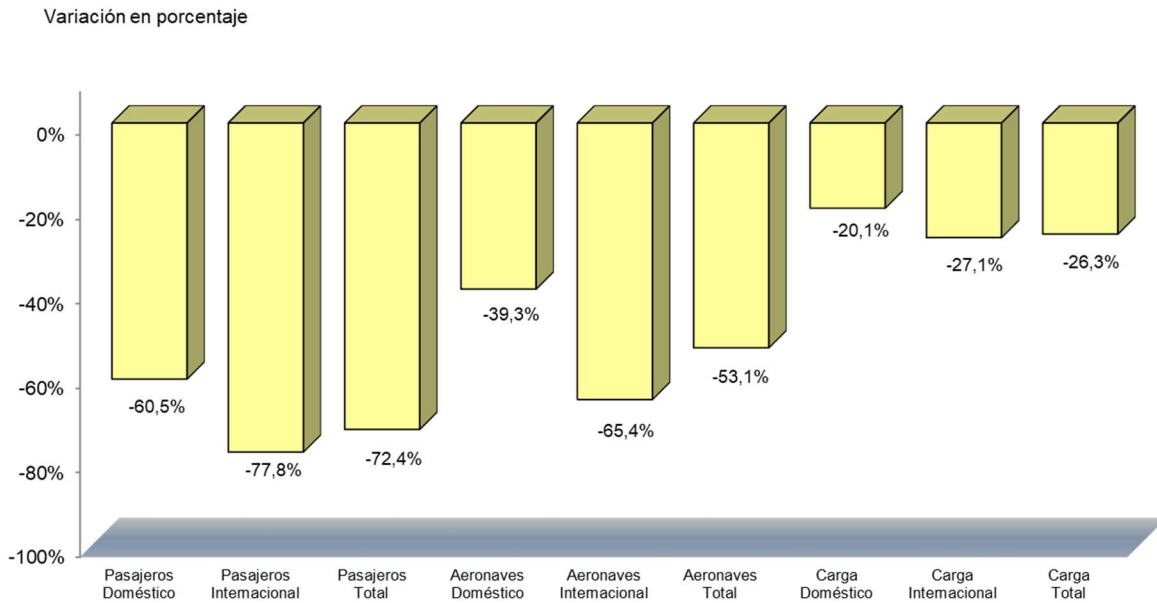
Gráfico 1.5.1. Tráfico de los aeropuertos españoles según pasajeros comerciales. Año 2020(\*)



Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana.

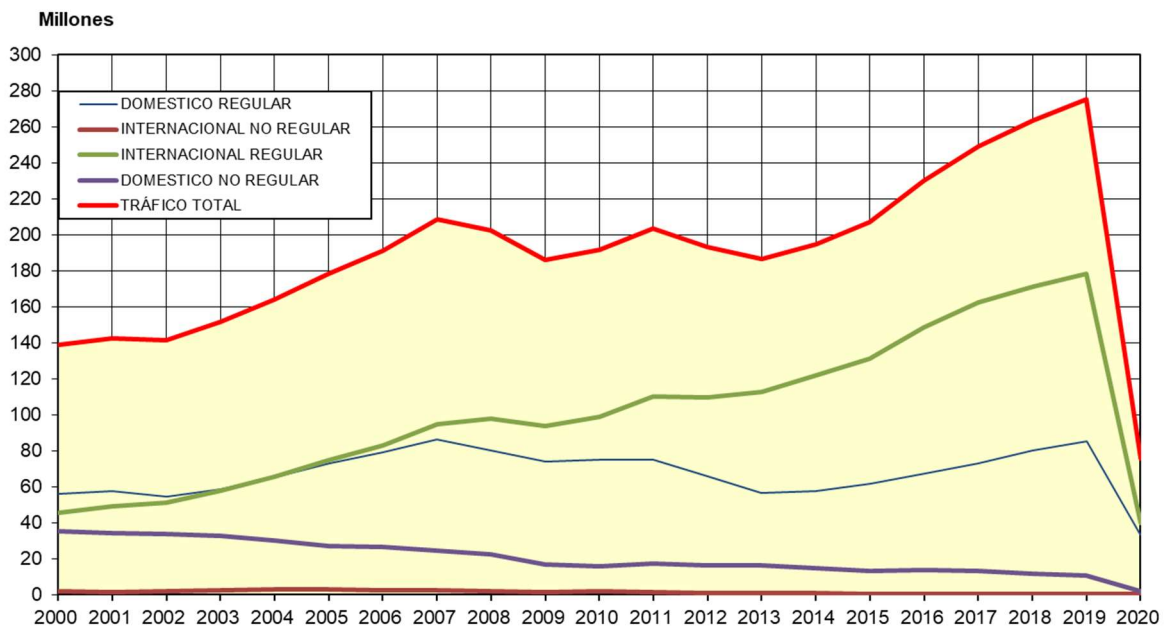
\* Datos provisionales

**Gráfico 1.5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles (2020/2019)**



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

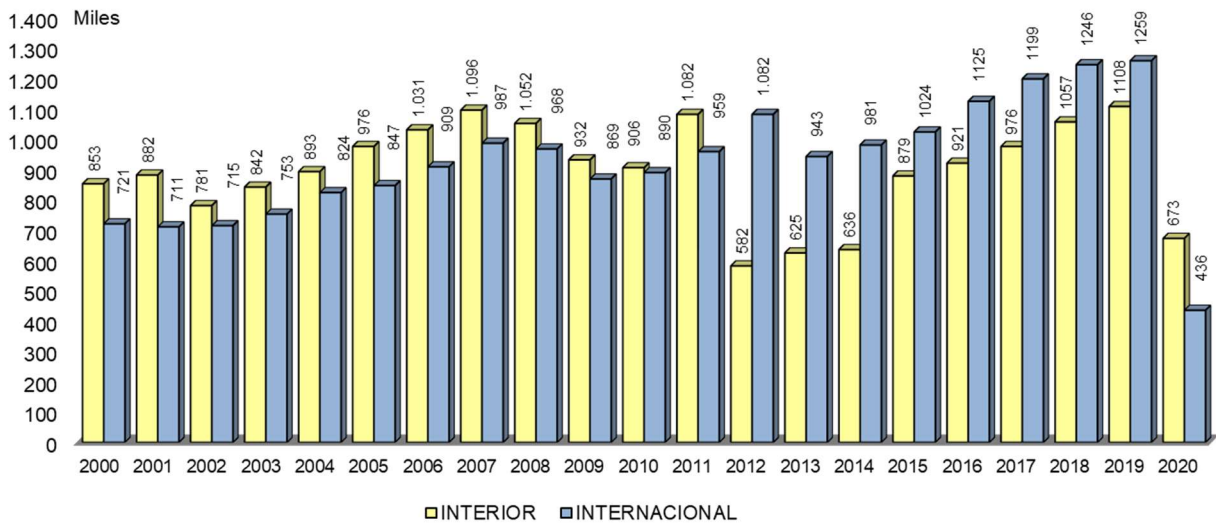
**Gráfico 1.5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles**



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

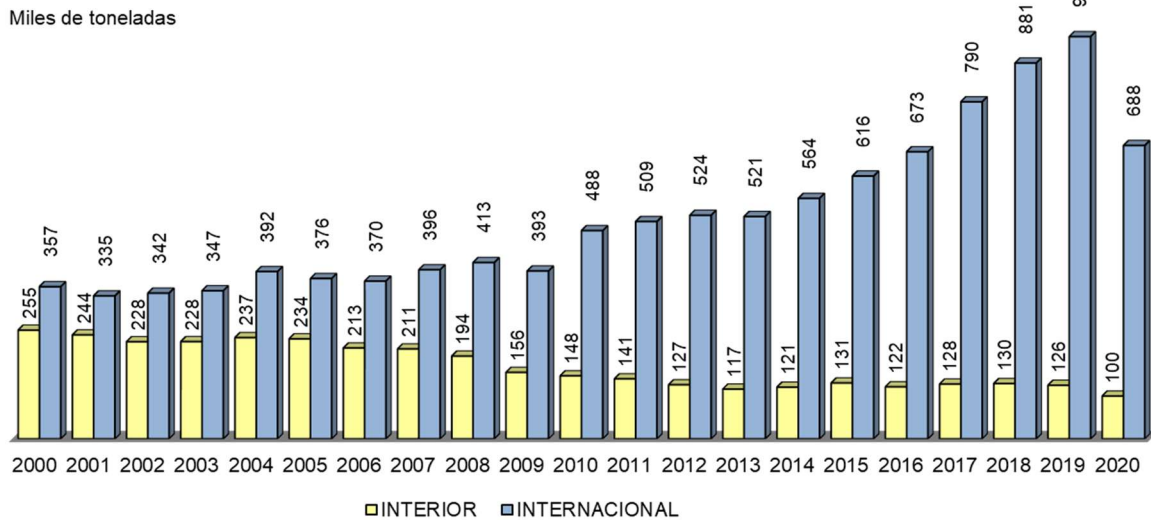


**Gráfico 1.5.4. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles (entradas más salidas)**



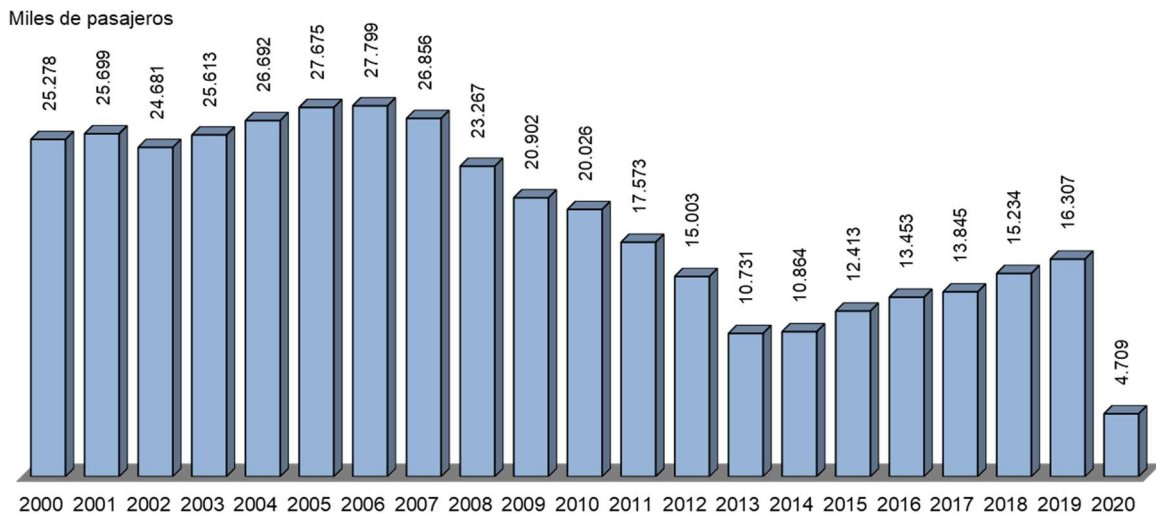
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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



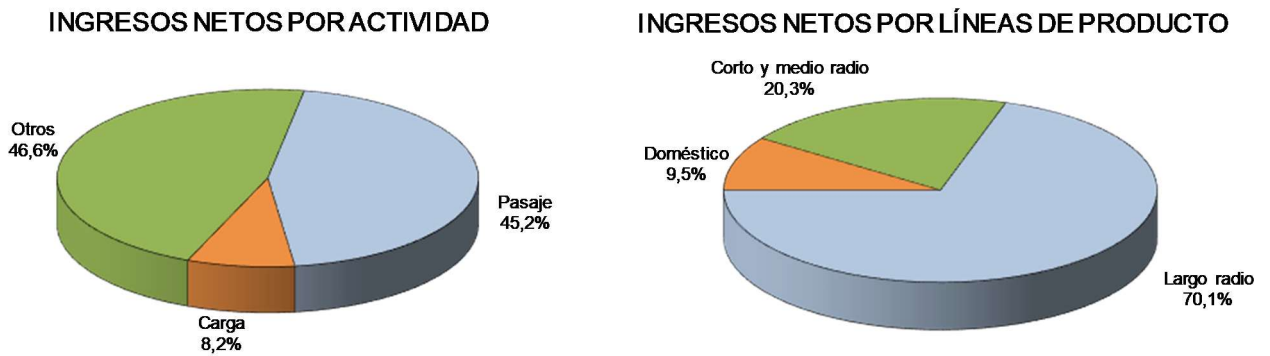
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Gráfico 1.5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros**



Fuente: Grupo IBERIA.

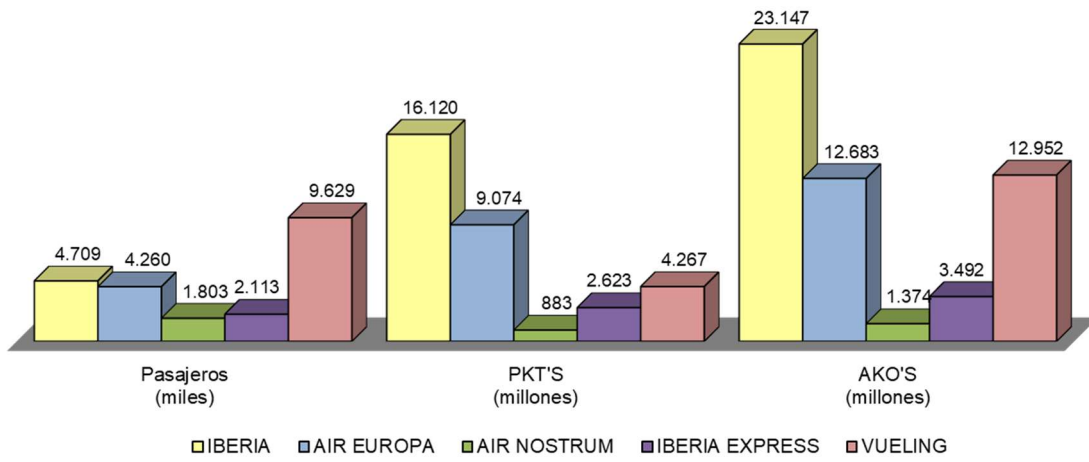
**Gráfico 1.5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos. Año 2020**



Fuente: Grupo IBERIA.



Gráfico 1.5.8. Parámetros de diversas compañías aéreas. Año 2020 (1)



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



## 1.6. Seguridad en los Transportes

El análisis de la seguridad en los diferentes modos de transporte constituye un problema complejo cuando se pretenden comparar tasas de accidentalidad. El primer índice a considerar en los estudios de seguridad es, con frecuencia, el recuento del número total de accidentes y víctimas ya sean éstas heridas o fallecidas, pero, cuando se trata de establecer comparaciones intermodales, es preciso relacionar los accidentes y las víctimas con los indicadores de movilidad del transporte: viajero-kilómetro, número de trayectos por viajero y tiempo de exposición. Aun así, las interpretaciones pueden ser sesgadas, a favor o en contra de un modo, ya que los indicadores intermodales no son comparables entre sí. Si además se tienen en cuenta las particularidades y la fiabilidad de las estadísticas de los accidentes en cada modo, es difícil, cuando no imposible, la comparación cuantitativa de la seguridad en el conjunto de los transportes, tal como se analiza a continuación.

A lo largo de este capítulo se estudia la evolución de los accidentes, a través de los datos disponibles en cada caso, y se definen los indicadores de gravedad en cada uno de los modos.

### 1.6.1. La seguridad en el transporte por carretera

En el año 2020, debido a la crisis provocada por la pandemia del COVID-19, el reparto modal del transporte en España se ha visto alterado, así se pone de manifiesto que el 91,6% de los viajeros-kilómetro y el 84,3% de las toneladas-kilómetro de mercancías utilizan la carretera. El vehículo privado constituye el elemento básico para el transporte de viajeros. A lo largo de 2020 se registraron, en nuestro país, 72.959 accidentes de tráfico con víctimas, resultando un total de 95.933 víctimas, de las cuales 1.370 resultaron muertas, 385 menos que en 2019. 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.

Respecto a los indicadores incluidos en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, los datos consolidados de 2018 muestran que el indicador más relevante, tasa de fallecidos por millón de habitantes, alcanzó en 2018 un valor de 39, frente al objetivo de la estrategia de 37 en 2020, por lo que es necesario mantener una intensidad elevada de las políticas de seguridad vial para asegurar el cumplimiento de este objetivo.

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 incumplimentan 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 tra-

vés 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 2020, aproximadamente 18.840 personas perdieron la vida en las carreteras la Unión Europea. Esto supuso una disminución de alrededor de 3.900 víctimas mortales con respecto a número de fallecidos en accidentes de tráfico registrado en 2019, lo que equivale a una disminución del 17% y de cerca de 11.000 víctimas mortales menos que en 2010, lo que equivale a una disminución del 36%. Si bien esta evolución es alentadora, ya que descienden por quinto año consecutivo, la Comisión señala que no se ha conseguido alcanzar el objetivo de la UE de reducir a la mitad las muertes en la carretera entre 2010 y 2020. Solamente Grecia (54%) superó el objetivo, seguida de Croacia (44%), España (44%), Portugal (43%), Italia (42%) y Eslovenia (42%). 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 42 fallecidos en accidentes de tráfico por millón de habitantes en 2020 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 2020, los países con mejores resultados fueron Suecia y Malta (18 y 21 fallecidos por millón, respectivamente), mientras que ese mismo año comunicaron las tasas de mortalidad más elevadas Rumanía, Letonia, Bulgaria y Polonia (85, 74, 67 y 65 fallecidos por millón, respectivamente).

España durante 2020 registró 29 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 21% en el número de víctimas mortales desde 2019. 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. Según la Comisión Europea, "los menores volúmenes de tráfico en 2020, como consecuencia de la pandemia de COVID-19,

tuvieron un impacto claro, aunque no mensurable, en el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico".

Principales conclusiones de la Dirección General de Tráfico en el Balance de Seguridad Vial 2020:

- Durante el año 2020 se han producido en las vías interurbanas 797 accidentes mortales en los que han fallecido 870 personas y otras 3.463 requirieron ingreso hospitalario, lo que supone un descenso de un 21% en el número de accidentes y fallecidos (-213 accidentes y -231 fallecidos) y un descenso del 22% en heridos graves (-970).
- Es la cifra de fallecidos más baja de la historia y la primera vez que el número de fallecidos en vías interurbanas es menor de 1.000, un hecho que hay que encuadrar en el contexto de la pandemia del COVID-19 y las limitaciones a la movilidad impuestas para frenar su propagación, que han reducido los desplazamientos un 25% y por consiguiente la siniestralidad vial.
- Durante 2020 se han producido 321 millones de desplazamientos de largo recorrido, lo que supone una reducción de un 25% respecto del año anterior, es decir, 106 millones movimientos por carretera menos. Este descenso ha sido mayor en fines de semana (-35,5%) que durante los días laborables (-20,8%) y en vehículos ligeros (-29,40%) que en vehículos pesados (-2,6%), ya que estos últimos han seguido abasteciendo a toda la población incluso durante el periodo más duro del confinamiento.
- Mayor descenso de la siniestralidad en autopistas y autovías (-34%) que en carretera convencional (-16%): 670 personas fallecieron en accidentes de tráfico que tuvieron lugar en vías convencionales, 127 menos que en 2019. A pesar del descenso, este tipo de vía sigue siendo la más peligrosa y donde mayor número de víctimas mortales se registran (77% del total de los fallecidos).
- En las vías de alta capacidad han fallecido 200 personas en autopistas o autovías, frente a los 304 de 2019. Los fallecidos en estas vías suponen el 23% del total de fallecidos.
- Aumenta el porcentaje de fallecidos por salida de vía pasando del 39% en 2019 al 44% en 2020
- Por medio de desplazamiento, son los usuarios vulnerables los que mayor descenso registran en este 2020 con un 29% comparado con el descenso medio del 21% de los fallecidos. Los motoristas han reducido su siniestralidad un 34%, con 189 fallecidos, 97 menos que en 2019. Destaca tam-

bién un único fallecido en autocar, lo que confirma la seguridad del transporte de viajeros por carretera en nuestro país.

- Menor descenso de fallecidos entre los jóvenes de 15 a 24 años y en el grupo de 55 a 64 años con un descenso del 15% en ambos grupos. Los mayores descensos se registran en los grupos de edad de 45 a 54 años (-26%), 25 a 34 años (-23%), mayores de 64 años (-23%), y hasta los 14 años (de 19 a 7 fallecidos).
- Se incrementa la no utilización del cinturón de seguridad entre los fallecidos en turismo y furgoneta. El 26% de los fallecidos no lo usaban frente al 22 en 2019. Si hubieran utilizado en cinturón de seguridad, la mitad de estos fallecidos podría haberse salvado.

El gráfico 1.6.1 recoge la evolución de estos datos en el periodo 2000-2020. En 2020 se produce un descenso del 29,9% en el número de accidentes y del 32,0% en el número de víctimas en carretera respecto del año anterior. En cuanto al número de accidentes en vía urbana, presenta una caída del 30,6% en 2020, alcanzando la cifra de 46.348 accidentes. Las víctimas en vía urbana también presentan una gráfica similar, creciente desde el año 2011 hasta el año 2016 y descensos en años posteriores, con un repunte del 3,2% en 2019, y una nueva caída en 2020, año en el que se registran 57.351 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 2020, como consecuencia de la pandemia del COVID-19 y las limitaciones a la movilidad impuestas para frenar su propagación, han caído tanto el total de accidentes como el de víctimas. El número total de accidentes ha bajado un 29,9%, alcanzando la cifra de 72.959 y el número total de víctimas lo hace en un 32,0%, registrando la cifra de 95.933 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.

Los accidentes se clasifican según el tipo de vías en que ocurren: carreteras en zona urbana o carreteras interurbanas. En 2020 el análisis de los accidentes por tipo de vía refleja dos tendencias: la mayor accidentalidad de la zona urbana, en la que ocurren el 63,5% de los accidentes y el 59,8% de las víctimas, frente a la mayor gravedad de los accidentes en carreteras interurbanas, donde han tenido lugar el 71,2% 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 y en 2020 vuelven a caer ambas cifras, al registrar un total de 46.348 accidentes, que representa un 30,6% menos que en el año anterior, así como una caída de un 31,9% en el número de víctimas y del 23,9% en el número de muertos respecto del año anterior, quedando la cifra de 395 fallecidos.

En lo que se refiere a las zonas interurbanas, los datos del año 2020 reflejan un descenso del 28,7% en el número de accidentes y del 32,2% en el número de víctimas. La gravedad de los accidentes en este tipo de vías ha experimentado resultados alentadores en el año 2020, de tal forma que tanto el número de accidentes mortales como el de víctimas mortales cayeron un 11,5% y un 21,1%, 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 2020 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 51,8% de los accidentes con víctimas, en los que se producen el 34,5% de los fallecidos, el 42,8% de los heridos graves y un 57,6% 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 35,4% de víctimas mortales, el 23,0% de heridos graves y el 14,8% de heridos leves. El tercer grupo se ha colocado el atropello de personas, que constituyen el accidente más grave en zona urbana, alcanzando el 37,0% 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 2020 son las siguientes:

- Por cada 1.000 accidentes con víctimas, se producen 1.450 víctimas en carretera y 1.237 en zona urbana, con un valor medio de 1.315. En carretera, a partir de 2010 el número de víctimas tiende a mantenerse estable, no obstante, en 2020 el número de víctimas por cada mil accidentes con víctimas en carretera baja un 4,9% 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 2020 el número de víctimas por cada mil accidentes con víctimas en zona urbana vuelve a bajar un 2,0%.
- Por cada 1.000 accidentes con víctimas, los fallecidos, en 2020 son 37 en carretera y 9 en zona urbana, con un valor medio de 19, superior en un 11,8% al registrado el año anterior.
- En 2020, los fallecidos por cada 1.000 víctimas ascienden a 25 en carretera y 7 en zona urbana, con un valor medio de 14, superior en un 16,7% 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 Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, 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 2020 más del 90,2% de los viajeros-kilómetro (11.188,6 millones de viajeros-Km) transportados en la totalidad de la red; de ellos, el 99,4% (11.122,7 millones de viajeros-Km) han sido transportados en vía ancha y el 0,6% restante (66,0 millones de viajeros- kilómetro), en la Red de ancho métrico.

Las estadísticas de accidentes son distintas en ambos tipos de servicio. Durante 2020 se ha registrado un descenso en el número total de accidentes del 4,9%, registrando un total de 77 accidentes, así como en el número total de víctimas que ha bajado un 27,4%, registrando un total de 45 víctimas.

En los servicios de vía ancha se ha experimentado un incremento del 4,1% en el número de accidentes respecto del año anterior, registrando un total de 51 accidentes, mientras que en los servicios de vía estrecha se registra un descenso del 18,8%, pasando de 32 accidentes en 2019 a 26 en 2020.

El número de víctimas en vía ancha se ha reducido notablemente, pasando de 52 en 2019 a 29 en 2020, mientras que en vía estrecha se han registrado 16 víctimas frente a las 10 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 causas de los accidentes en el año 2020 se han debido fundamentalmente a “Accidentes de personas”, con el 37,3% del total, aunque ha bajado un 20,8% respecto al año anterior; respecto a los trenes que circulan por vía estrecha, la causa principal de accidentes, recogida dentro del apartado “Ajenas”, constituye el 74,1% de los mismos.

### 1.6.3. La seguridad en el transporte marítimo

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

El 12 de julio de 2002 fue aprobado por Consejo de Ministros el Plan Nacional de Servicios Especiales de

Salvamento de la Vida Humana en la Mar y la Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino 2002-2005, que partiendo de la experiencia adquirida durante el periodo de vigencia del anterior Plan (1998-2001), pretendía una mayor coordinación y desarrollo de los medios utilizados, mejorando y potenciando las estructuras, procedimientos y medios existentes, para seguir desarrollando la política en materia de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino. 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 la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino 2010-2018.

El Plan Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima 2021-2024 aspira a mantener el sistema español de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación desarrollado hasta ahora como un referente global civil en la prestación de servicios de seguridad y protección en la mar, convenientemente coordinado con otras administraciones y organismos, apostando por la innovación y contribuyendo al desarrollo sostenible y a la preservación del entorno marino. Dicho plan persigue los siguientes objetivos:

- Consolidar el sólido sistema de respuesta actual ante incidentes y accidentes en el mar.
- Avanzar en el desarrollo de nuevas capacidades del sistema mediante la adopción de tecnologías y procedimientos innovadores.
- Contribuir a la conservación de los mares y océanos mediante la prevención, el seguimiento y respuesta de vertidos de hidrocarburos y basuras marinas.
- Combatir el cambio climático apostando por redoblar esfuerzos para prevenir la contaminación atmosférica de buques y por otro mediante la descarbonización de los recursos propios.
- Seguir perfeccionado la coordinación con todas las partes implicadas.
- Difundir la cultura de seguridad y prevención de la contaminación entre las personas usuarias del mar.

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 entonces 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 entonces 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.

Por Orden de 19 de diciembre de 2019 del Ministerio de Fomento se aprueba el Plan de Actuación Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima 2019-2021, que determina las líneas estratégicas en torno a las cuales se desarrollará la actividad de Salvamento Marítimo en dicho periodo. Líneas que 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;
- Garantizar un desarrollo sostenible del medio ambiente marino.

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 2020, 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”, 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 2020, el número total de buques accidentados ha disminuido un 12,0% registrándose un total de 447 buques accidentados, mientras que el número total de afectados ha bajado un 2,0% hasta los 1.304 afectados debido, en su mayor parte, al descenso del número de rescatados y asistidos que ha registrado la cifra de 1.275 personas frente a las 1.312 del año anterior.

Los buques accidentados que más disminuyeron fueron los ocurridos en buques mercantes que bajaron un 35,7% y en las embarcaciones de recreo que cayeron un 14,9%, mientras que los buques pesqueros accidentados subieron un 2,0%; por su parte, los encuadrados dentro



del concepto “Otros” subieron en un 2,9%, respecto a 2019.

En términos absolutos, hay que señalar, que el mayor número de accidentes se registra dentro del tipo embarcaciones de recreo, con un 68,9% del total, alcanzando las 308 embarcaciones accidentadas en 2020, frente a las 362 del 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 2020 el número total de buques a la deriva ha bajado un 5,6% registrándose un total de 2.259 buques, mientras que el número total de afectados ha caído un 42,0% hasta los 6.765 afectados.

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 2016 a 2020. En este último año se han registrado un total de 16 accidentes con víctimas, ocho más que el año anterior. El número de víctimas ha subido, registrando 29 víctimas en 2020. La mayor parte de los accidentes con víctimas se ha producido por causa de hombre al agua, con 43 accidentes y 9 víctimas y por hundimiento, con 62 accidentes y 9 víctimas.

En cuanto al número de accidentes sin víctimas, en 2020 se registran 55 menos que el año anterior quedando la cifra en 440 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 aviación comercial, se hace referencia a las actividades propias del transporte de pasajeros y mercancías; este tipo de transporte se realiza bajo estrictos controles de seguridad en todas sus fases, que responden a una normativa

de carácter internacional. La aviación general, en particular la de turismo y deportiva, registra un número de accidentes superior al de la aviación comercial.

El desarrollo tecnológico en el sector aeronáutico y la progresiva liberalización del transporte aéreo están contribuyendo a un aumento importante de la circulación aérea. Como se observa en la tabla 1.6.9, en 2020 se registraron 5 accidentes, seis menos que en 2019 y 15 víctimas, seis menos que en el año precedente, de las que 7 fueron muertos y 8 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 38 aeronaves implicadas en accidentes, 12 aeronaves implicadas en incidentes graves y 21 aeronaves implicadas en sucesos de ultraligeros motorizados, donde se observa que se ha registrado 1 aeronave menos implicada en accidentes y 26 aeronaves menos implicadas en incidentes graves, mientras que han subido en 3 las aeronaves implicadas en sucesos ULM, respecto a 2019, generando 19 víctimas, doce menos que en el año precedente, de las que 8 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 2020, 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 entonces 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 2020, enmarcado en su contexto temporal de medio plazo, señala las siguientes actuaciones:

- En el campo de las actuaciones normativas, se aprueba la Ley 3/2020, de 18 de septiembre, de medidas procesales y organizativas para hacer frente al COVID-19 en el ámbito de la Administración de Justicia, que en su disposición final tercera modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea; el Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, y el Real Decreto-ley 38/2020, de 29 de diciembre, por el que se adoptan medidas de adaptación a la situación de Estado tercero del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte tras la finalización del periodo transitorio previsto en el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, de 31 de enero de 2020, que modifican de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea; el Real Decreto 515/2020, de 12 de mayo, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios y funciones de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea y su control normativo; el Real Decreto 1088/2020, de 9 de diciembre, por el que se completa el régimen aplicable a la notificación de sucesos de la aviación civil y se modifica el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, y se modifican el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y el Real Decreto

57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; la Orden TMA/512/2020, de 5 de junio, por la que se modifica el apartado quinto del anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas; la Orden TMA/105/2020, de 31 de enero, por la que se establecen las normas para la concesión y mantenimiento de las licencias de explotación de servicios aéreos; y la Orden TMA/692/2020, de 15 de julio, por la que se aprueban normas técnicas aplicables al suministro de combustible a aeronaves de aviación civil.

- En el ámbito del Plan de Actuaciones inspectoras y preventivas de seguridad aprobado para el año 2020, AESA ha realizado un total de 42.120 actuaciones, de las cuales el número de actuaciones inspectoras de oficio ejecutadas por la Agencia para comprobar el cumplimiento efectivo de la normativa vigente ha sido de 3.601, que supone un grado de cumplimiento del 103,2% sobre las actuaciones planificadas, y las actuaciones realizadas a demanda suponen 38.519 actuaciones. En cuanto a actuaciones preventivas, se han realizado un total de 35.011 actuaciones, todas ellas realizadas por motivación externa.
- 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. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) ha aprobado el Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO) 2019-2021, mediante Resolución de la Directora de la Agencia, cuyo fin es alcanzar el máximo desarrollo del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO) para la Aviación Civil, con el objetivo de fortalecer la seguridad aérea mediante la adopción de un nuevo enfoque preventivo en esta materia. La aprobación del PASO pone de manifiesto el compromiso de España con la mejora continua de la seguridad operacional en el transporte aéreo.

Este Plan es coherente con el Plan Europeo de Seguridad Aérea (EPAS) 2019-2023, tal y como se requiere en el Reglamento UE 2018/1139 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. Asimismo, tanto el Plan como el Programa son conformes con lo establecido en el Anexo 19 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

Cabe mencionar un hito importante que ha tenido lugar en 2020 relacionado con el Programa Estatal de Seguridad Operacional, que ha sido la revisión del mismo, aprobada por Acuerdo de Consejo de Ministros, la cual modifica los objetivos anteriores para adaptarlos al estado de madurez del Programa e incluye la posibilidad de vincular temporalmente otros organismos públicos relevantes para el control del riesgo de la seguridad operacional en algunas áreas prioritarias; actualiza la normativa aplicable y mantiene la designación de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana como órgano encargado de su impulso. Además, amplía a cinco años el plazo máximo de revisión del Programa y establece un periodo de 5 años para el Plan de Acción, que se revisará anualmente.

El Plan de Acción se diseñó en 2019 para un periodo de tres años (2019-2021), no obstante, por la crisis originada por la pandemia del COVID-19 se decidió establecer un nuevo plan plurianual con inicio en 2021

que recogiera los cambios originados durante 2020 con motivo de la pandemia y estableciera la estrategia de AESA para el periodo 2021-2023. Para ello se han definido objetivos en cuatro grandes ámbitos de actuación:

- Ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo.
- Servicio al ciudadano.
- Gestión interna.
- Cooperación con otros organismos e instituciones.

Dentro de estos cuatro ámbitos, los objetivos estratégicos o de alto nivel se han estructurado en tres grandes grupos:

**Objetivos Competenciales (O.C.)** Son aquéllos que van encaminados a cumplir con las competencias que AESA tiene asignadas dentro de su estatuto.

**Objetivos del Peso (O.P.)** Son aquéllos que van encaminados a cumplir con lo dispuesto en el Plan Estatal de Seguridad Operacional (PESO).

**Objetivos de Mejora (O.M.)** Son aquéllos que tienen como propósito la mejora de los procesos y actividades desarrolladas en AESA.

Con el desarrollo de este marco estratégico establecido hasta 2023, se espera conseguir la recuperación de la actividad de AESA así como el apoyo al sector aéreo a su vuelta a los niveles de actividad existentes antes de la pandemia.



TABLA 1.6.1. Accidentes con víctimas en el transporte por carretera (1) (2)

Concepto	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<i>En carretera</i>						
Número de accidentes	36.721	37.493	37.892	37.339	26.611	-28,7%
Mortales	1.157	1.173	1.195	1.010	894	-11,5%
Con heridos	35.564	36.320	36.697	36.329	25.717	-29,2%
Número de víctimas	57.720	58.427	58.892	56.946	38.582	-32,2%
Muertos (1)	1.291	1.321	1.317	1.236	975	-21,1%
Peatones	137	103	149	134	107	-20,1%
Conductores	865	947	921	885	701	-20,8%
Pasajeros	289	271	247	217	167	-23,0%
Heridos	56.429	57.106	57.575	55.710	37.607	-32,5%
Peatones	792	815	740	766	549	-28,3%
Conductores	36.744	37.555	38.121	37.614	26.653	-29,1%
Pasajeros	18.893	18.736	18.714	17.330	10.405	-40,0%
<i>En zona urbana</i>						
Número de accidentes	65.641	64.740	64.407	66.741	46.348	-30,6%
Mortales	506	499	484	393	381	-3,1%
Con heridos	65.135	64.241	63.923	66.248	45.967	-30,6%
Número de víctimas	84.480	82.565	81.523	84.167	57.351	-31,9%
Muertos (1)	519	509	489	519	395	-23,9%
Peatones	252	248	237	247	153	-38,1%
Conductores	236	224	232	254	221	-13,0%
Pasajeros	31	37	20	18	21	16,7%
Heridos	83.961	82.056	81.034	83.648	56.956	-31,9%
Peatones	13.958	13.507	13.308	13.255	8.281	-37,5%
Conductores	51.872	51.559	51.470	53.906	38.416	-28,7%
Pasajeros	18.131	16.990	16.256	16.487	10.259	-37,8%
<b>Totales</b>						
Número de accidentes	<b>102.362</b>	<b>102.233</b>	<b>102.299</b>	<b>104.080</b>	<b>72.959</b>	<b>-29,9%</b>
Número de víctimas	<b>142.200</b>	<b>140.992</b>	<b>140.415</b>	<b>141.113</b>	<b>95.933</b>	<b>-32,0%</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 2020 (1) (2)

Tipo de accidente	Total General					En Vía interurbana					En Vía urbana				
	Accidentes con víctimas		Víctimas			Accidentes con víctimas		Víctimas			Accidentes con víctimas		Víctimas		
	Total	Mortales	Muertos	Heridos graves	Heridos leves	Total	Mortales	Muertos	Heridos graves	Heridos leves	Total	Mortales	Muertos	Heridos graves	Heridos leves
Colisión de vehículos en marcha	37.772	440	501	2.860	50.614	12.620	354	409	1.544	18.977	25.152	86	92	1.316	31.637
Colisión vehículo-obstáculo en calzada	2.225	39	40	246	2.464	804	13	13	89	926	1.421	26	27	157	1.538
Atropello de personas	8.422	238	243	1.115	8.160	538	95	97	152	400	7.884	143	146	963	7.760
Atropello de animales	414	1	1	39	479	372	1	1	34	441	42	0	0	5	38
Vuelco en calzada	2.930	25	25	193	3.031	940	13	13	80	990	1.990	12	12	113	2.041
Salida de la calzada	40	0	0	6	40						40	0	0	6	40
Salida de calzada (izquierda)	3.974	163	176	555	4.478	2.990	136	148	414	3.357	984	27	28	141	1.121
Salida de calzada (derecha)	7.728	296	309	975	8.522	6.235	246	258	781	6.910	1.493	50	51	194	1.612
Otro tipo de accidente	9.454	73	75	692	10.094	2.112	36	36	267	2.245	7.342	37	39	425	7.848
<b>Total</b>	<b>72.959</b>	<b>1.275</b>	<b>1.370</b>	<b>6.681</b>	<b>87.882</b>	<b>26.611</b>	<b>894</b>	<b>975</b>	<b>3.361</b>	<b>34.246</b>	<b>46.348</b>	<b>381</b>	<b>395</b>	<b>3.320</b>	<b>53.635</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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>Victimas por 1.000 accidentes con víctimas</b>						
En carretera	1.572	1.558	1.554	1.525	1.450	-4,9%
En zona urbana	1.287	1.276	1.266	1.262	1.237	-2,0%
<b>Valor medio total</b>	<b>1.389</b>	<b>1.379</b>	<b>1.373</b>	<b>1.357</b>	<b>1.315</b>	<b>-3,1%</b>
<b>Muertos por 1.000 accidentes con víctimas</b>						
En carretera	35	35	35	33	37	12,1%
En zona urbana	8	8	8	8	9	12,5%
<b>Valor medio total</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>11,8%</b>
<b>Muertos por 1.000 víctimas</b>						
En carretera	22	23	22	22	25	13,6%
En zona urbana	6	6	6	6	7	16,7%
<b>Valor medio total</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>16,7%</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	2016	2017	2018	2019	2020
<b>A. Vía Ancha (1) (2)</b>					
Número de accidentes	43	53	47	49	51
Número de víctimas	88	43	33	52	29
Muertos	29	29	16	22	13
Heridos	59	14	17	30	16
<b>B. Vía Estrecha (3)</b>					
Número de accidentes	9	20	37	32	26
Número de víctimas	4	6	20	10	16
Muertos	2	0	2	1	1
Heridos	2	6	39	9	15
<b>C. Total (A+B)</b>					
Número de accidentes	52	73	84	81	77
Número de víctimas	92	49	53	62	45
Muertos	31	29	18	23	14
Heridos	61	20	56	39	31

(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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>Vía Ancha (total accidentes) (1) (2)</b>	<b>45</b>	<b>52</b>	<b>47</b>	<b>49</b>	<b>51</b>	<b>4,1%</b>
Descarrilamiento	6	10	8	10	11	10,0%
Accidentes de personas	22	21	12	24	19	-20,8%
Paso a nivel	10	12	10	3	6	100,0%
Colisión con obstáculos	5	5	13	8	12	50,0%
Colisión de tren	1	0	1	1	0	-100,0%
Incendio	0	1	1	0	1	--
Otros accidentes	1	3	2	3	2	-33,3%
<b>Vía Estrecha (total accidentes) (3)</b>	<b>9</b>	<b>20</b>	<b>37</b>	<b>32</b>	<b>27</b>	<b>-15,6%</b>
Fallo humano	1	2	1	0	5	--
Fallo del material (motor, móvil y fijo)	1	2	7	14	2	-85,7%
Ajenas	7	16	25	15	20	33,3%
Desconocidas	0	0	4	3	0	--
<b>Total accidentes</b>	<b>54</b>	<b>72</b>	<b>84</b>	<b>81</b>	<b>78</b>	<b>-3,7%</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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>Total buques accidentados</b>	<b>464</b>	<b>484</b>	<b>501</b>	<b>509</b>	<b>447</b>	<b>-12,2%</b>
Buques pesqueros	49	59	67	49	50	2,0%
Buques mercantes	29	32	26	28	18	-35,7%
Embarcaciones de recreo	354	362	369	363	308	-15,2%
Otros	32	31	39	69	71	2,9%
<b>Total afectados</b>	<b>1.223</b>	<b>2.501</b>	<b>1.627</b>	<b>1.331</b>	<b>1.304</b>	<b>-2,0%</b>
Fallecidos y desaparecidos	13	19	19	19	29	52,6%
Rescatados y asistidos	1.210	2.482	1.608	1.312	1.275	-2,8%

(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.

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	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
<b>Total buques a la deriva</b>	<b>2.051</b>	<b>2.159</b>	<b>2.129</b>	<b>2.392</b>	<b>2.259</b>	<b>-5,6%</b>
Buques pesqueros	220	186	179	190	161	-15,3%
Buques mercantes	123	129	123	111	86	-22,5%
Embarcaciones de recreo	1.661	1.769	1.684	1.871	1.775	-5,1%
Otros	47	75	143	220	237	7,7%
<b>Total afectados</b>	<b>6.936</b>	<b>6.400</b>	<b>7.176</b>	<b>11.652</b>	<b>6.756</b>	<b>-42,0%</b>
Fallecidos y desaparecidos	1	1	7	1	2	100,0%
Rescatados (2)	6.935	6.399	7.169	11.651	6.754	-42,0%

(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	2016		2017		2018		2019		2020	
	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>8</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
Sin víctimas	8	0	2	0	7	0	7	0	2	0
Con víctimas	0	0	1	2	0	0	0	0	1	1
<b>Colisión</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>	<b>5</b>	<b>0</b>
Sin víctimas	6	0	9	0	13	0	9	0	5	0
Con víctimas	0	0	0	0	0	0	1	11	0	0
<b>Escora</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>	<b>2</b>	<b>0</b>
Sin víctimas	3	0	1	0	0	0	3	0	2	0
Con víctimas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Hombre al agua</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>	<b>43</b>	<b>9</b>
Sin víctimas	13	0	21	0	17	0	29	0	35	0
Con víctimas	8	8	10	10	9	9	4	5	8	9
<b>Hundimiento</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>	<b>62</b>	<b>9</b>
Sin víctimas	45	0	47	0	48	0	48	0	59	0
Con víctimas	1	1	5	7	3	7	0	0	3	9
<b>Incendio / Explosión</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>	<b>66</b>	<b>3</b>
Sin víctimas	46	0	47	0	49	0	53	0	65	0
Con víctimas	1	1	0	0	0	0	2	2	1	3
<b>Varada / Encailladura</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>	<b>150</b>	<b>0</b>
Sin víctimas	176	0	176	0	208	0	224	0	150	0
Con víctimas	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
<b>Vía de agua</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>	<b>89</b>	<b>0</b>
Sin víctimas	103	0	99	0	89	0	92	0	89	0
Con víctimas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Vuelco</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>	<b>36</b>	<b>7</b>
Sin víctimas	34	0	33	0	34	0	30	0	33	0
Con víctimas	3	3	0	0	3	3	0	0	3	7
<b>Total accidentes sin víctimas</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>440</b>	<b>0</b>
<b>Total accidentes con víctimas</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>16</b>	<b>29</b>
<b>Total accidentes/víctimas</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>	<b>456</b>	<b>29</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	2016	2017	2018	2019	2020
Número de accidentes	13	11	9	11	5
Número de víctimas	28	17	13	21	15
Muertos	27	17	8	18	7
Heridos	1	0	5	3	8

(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	2016	2017	2018	2019	2020
Número de aeronaves implicadas en accidentes	30	18	26	39	38
Número de aeronaves implicadas en incidentes graves	23	22	40	38	12
Número de aeronaves implicadas en sucesos ULM	25	19	23	18	21
Número total de víctimas mortales	27	18	16	24	8
Número total de heridos graves	15	9	12	7	11

(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.

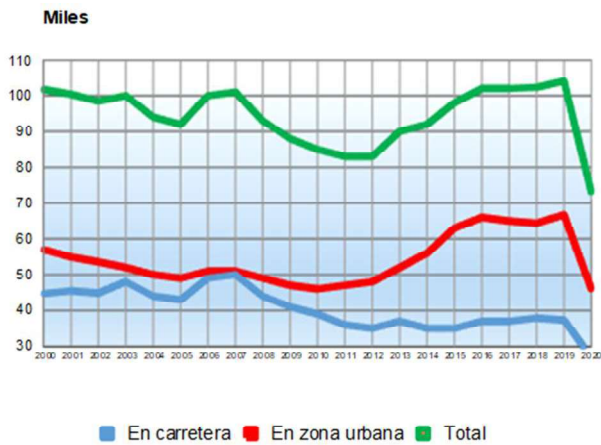
**TABLA 1.6.11. Accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo por tipo de operación de vuelo. Año 2020**

Concepto	Transporte aéreo comercial	Aviación general (1)	Otras operaciones	Total
Número de aeronaves implicadas en accidentes	1	37	0	38
Número de aeronaves implicadas en incidentes graves	6	6	0	12
Número de aeronaves implicadas en sucesos ULM	0	21	0	21
Número total de víctimas mortales	0	8	0	8
Número total de heridos graves	1	10	0	11

(1) Trabajos aéreos, instrucción-entrenamiento, privado, vuelos de posicionamiento y otros.

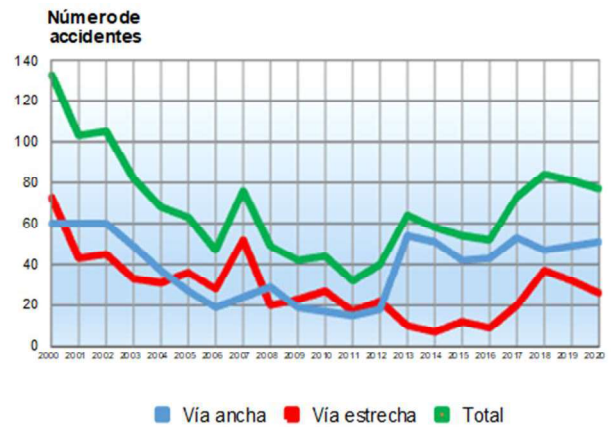
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Subsecretaría. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Gráfico 1.6.1. Transporte por carretera  
Accidentes con víctimas**



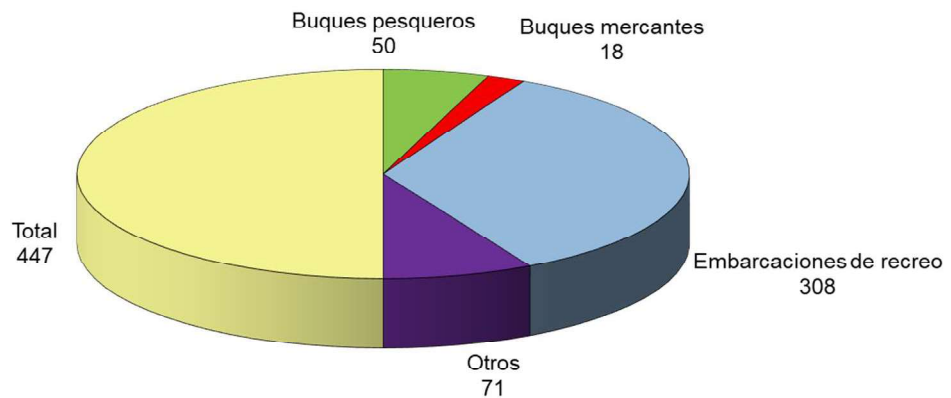
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

**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.

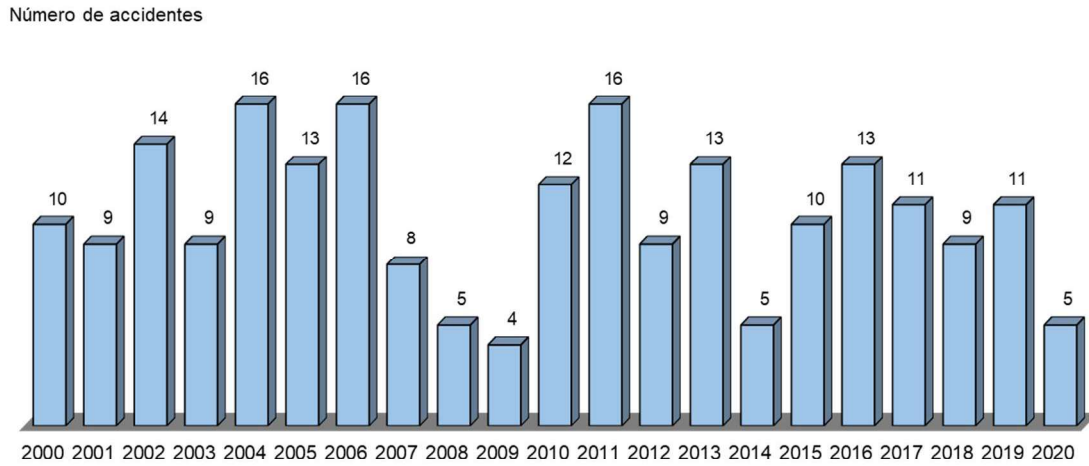
**Gráfico 1.6.3. Número de accidentes marítimos. Año 2020**



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

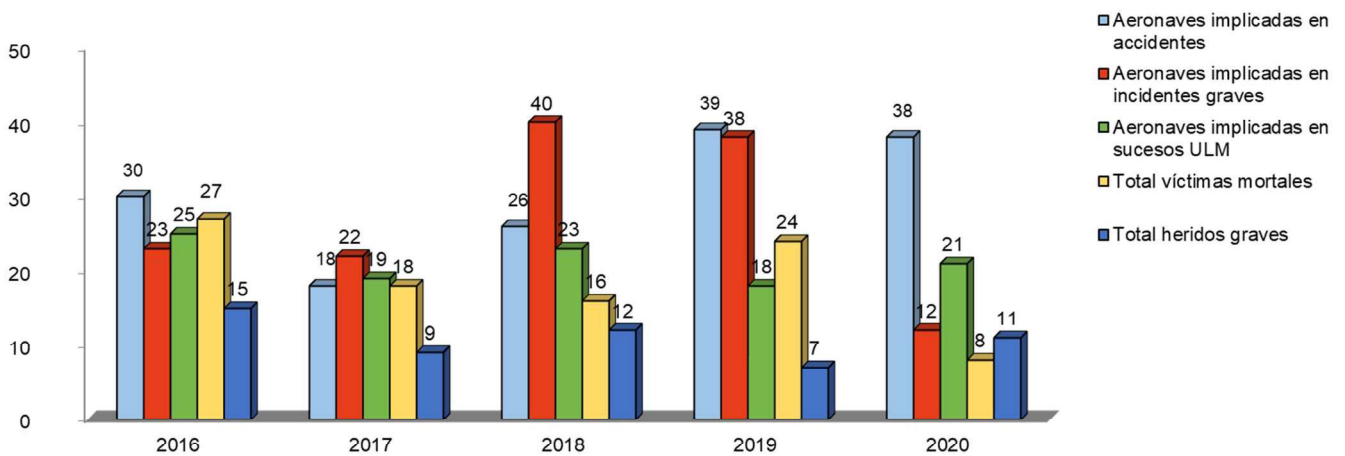


**Gráfico 1.6.4. Transporte aéreo. Accidentes con víctimas mortales**



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.