

# Los transportes y las infraestructuras

Informe anual 2024



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SUBSECRETARIA

SECRETARIA GENERAL TECNICA

Centro Virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:  
<https://publicaciones.transportes.gob.es/>

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 2024  
Autor: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Secretaría General Técnica  
Año de edición: 2026

**Edición digital:**

1ª edición electrónica: febrero 2026 [Cierre de contenidos a 4 de febrero de 2026]  
[Cierre de contenidos a 4 de marzo de 2026]

Formato: Pdf

Tamaño: 4,23 MB

Edita:

©Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible  
Secretaría General Técnica  
Centro de Publicaciones

NIPO: 196-26-008-X

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



# Prólogo

El Informe Anual sobre los Transportes y las Infraestructuras -2024-, que se presenta, responde al objetivo de ediciones anteriores y ofrece una visión global de estos sectores, en los que el actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible 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 2024, 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 actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible 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 2024”.

LA SECRETARIA GENERAL TÉCNICA





# Índice

## LOS TRANSPORTES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

<b>EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA .....</b>	<b>12</b>
1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2024.....	12
1.1. Evolución de la economía española.....	12
1.2. Los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2024.....	14
2. Transporte e infraestructuras de carretera.....	33
2.1. Infraestructuras .....	35
2.2. Parque y estructura empresarial.....	36
2.3. Tráficos.....	37
2.4. Tarifas.....	39
2.5. Actividad internacional .....	41
3. Transporte e infraestructuras ferroviarias.....	75
3.1. Inversiones e infraestructuras .....	77
3.2. Renfe operadora .....	77
3.3. Ferrocarriles de vía estrecha .....	80
3.4. Administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF).....	83
4. Transporte e infraestructuras marítimas .....	106
4.1. Infraestructura portuaria .....	108
4.2. Flota y estructura empresarial .....	108
4.3. Tráficos.....	109
4.4. Sociedad de salvamento y seguridad marítima.....	111
5. Transporte e infraestructuras aéreas .....	132
5.1. Las Infraestructuras .....	134
5.2. Tráficos.....	137
5.3. Empresas españolas. Flotas, actividades y resultados económicos .....	138
5.4. Tarifas.....	140
6. Seguridad en los transportes .....	158
6.1. La seguridad en el transporte por carretera.....	158
6.2. La seguridad en el transporte ferroviario.....	162
6.3. La seguridad en el transporte marítimo .....	164
6.4. La seguridad en el transporte aéreo .....	167



# Índice de tablas

## LOS TRANSPORTES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

<b>EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA</b> .....	12
1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2024.....	12
1.1. Principales números índices económicos y del transporte e infraestructuras.....	20
1.2. Valor Añadido Bruto a precios básicos en el sector transportes .....	21
1.3.A. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2022.....	21
1.3.B. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2023.....	21
1.4. Cuentas de producción y explotación en el transporte y las agencias de viaje. Año 2020 a 2024.....	22
1.5.A. Gasto anual en transporte. Año 2023 .....	22
1.5.B. Gasto anual en transporte. Año 2024 .....	22
1.6. Comercio internacional de servicios de transporte 2022.....	24
1.7. Inversiones realizadas en los distintos modos de transporte y en infraestructuras.....	24
1.8.A. Evolución de los precios de productos petrolíferos .....	24
1.8.B. Precios e impuestos gasolina 95 y gasóleo de automoción .....	25
1.9. Población activa ocupada en el sector transporte público .....	25
1.10. Consumo final energético por sectores económicos y tipos de energía (Unión Europea y España).....	25
1.11. Energía consumida por los distintos modos de transporte .....	26
1.12. Distribución del tráfico interior de viajeros según modos de transporte.....	27
1.13. Distribución del tráfico interior de mercancías según modos de transporte.....	27
1.14. Transporte de viajeros según medio de transporte principal y destino de viaje .....	28
2. Transporte e infraestructuras de carretera.....	33
2.1. Longitud de la red interurbana de carreteras .....	43
2.2. Longitud de carreteras de gran capacidad.....	43
2.3. Inversiones realizadas en carreteras .....	44
2.4. Inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del MITMS .....	44
2.5. Resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas.....	45
2.6. Parque de vehículos de carretera.....	45
2.7. Vehículos de carretera matriculados .....	46
2.8. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera .....	46
2.9. Estructura empresarial del transporte público discrecional de viajeros con vehículos de nueve o menos plazas (taxis) (tarjeta VT).....	46
2.10. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio público, según tipo de vehículo y radio de acción.....	47
2.11. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio privado, según tipo de vehículo y radio de acción.....	48
2.12. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Empresas con vehículos pesados .....	48
2.13. Tráfico en la red interurbana de carreteras, según titularidad .....	49
2.14.A. Tráfico en el conjunto de las redes de carreteras por tipo de vía .....	50
2.14.B. Tráfico intensidad media diaria (IMD) en el conjunto de redes de carretera por tipo de vía.....	51
2.15. Tráfico. Longitud total recorrida en la red de carreteras por titularidad y provincias.....	52
2.15.1. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Longitud total recorrida por provincia., por tipo de vehículo. Vehículos totales. ....	54
2.15.2. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Crecimiento por tipo de vehículo y CCAA. Vehículos totales ..	55
2.15.3. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Longitud total recorrida por corredores por tipo de vehículo. Vehículos totales .....	56
2.15.4. Crecimiento del tráfico en la RCE por corredores .....	57
2.16. Tráfico en la red de carreteras del Estado según clase de vehículo.....	59



2.16.1.	Tráfico en la red a cargo del Estado por tipo de carretera.....	59
2.16.2.	Tráfico (IMD) en la red de carreteras del Estado por tipo de vía.....	60
2.17.	Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en el conjunto de las redes de carreteras .....	60
2.17.1.	Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en la red de carreteras del Estado .....	61
2.18.	Transporte interior de mercancías según tipo de servicio. Vehículos pesados. Operaciones interurbanas .....	61
2.19.1.	Distribución de velocidades por tipo de vía y ámbito en la red de carreteras del Estado .....	61
2.19.2.A.	Distribución mensual de velocidades en autopistas libres y autovías .....	62
2.19.2.B.	Distribución mensual de velocidades en carreteras Convencionales y multicarril.....	63
2.19.3.	Evolución 2002-2024 en la distribución de velocidades de vehículos ligeros y la mortalidad en la red de carreteras del Estado. Autopistas libres y Autovías.....	64
2.19.4.	Evolución 2002-2024 en la distribución de velocidades de vehículos ligeros y la mortalidad en la red de carreteras del Estado. Carreteras convencionales y multicarril .....	65
2.19.5.	Evolución de víctimas mortales en accidentes de tráfico en la red a cargo del Estado según tipo de vía.....	66
2.19.6.	Evolución de accidentes con víctimas en la red a cargo del Estado según tipo de vía.....	67
2.20.	Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (toneladas).....	68
2.21.	Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (toneladas-km) .....	69
2.22.	Relación de autorizaciones bilaterales internacionales expedidas a los transportistas españoles .....	70
2.23.	Número de autorizaciones (comunitarias y CEMT) para el transporte internacional de mercancías .....	71
2.24.	Transporte internacional de viajeros realizado por transportistas españoles en la UE.....	71
3.	Transporte e infraestructuras ferroviarias.....	74
3.1.	Evolución de las características de explotación de las redes ferroviarias .....	86
3.2.	Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril .....	86
3.3.	Longitud de la red, según características de las líneas.....	87
3.4.A.	RENFE. Parque de material motor y remolcado.....	87
3.4.B.	ADIF. Parque de material motor y remolcado .....	88
3.5.A.	RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías.....	89
3.5.B.	RENFE. Tráfico de viajeros-km y mercancías (toneladas-km) .....	90
3.6.	RENFE. Transporte de mercancías en régimen de cargas .....	91
3.7.	RENFE. Evolución de los tráfico, recorridos y ocupaciones .....	92
3.8.	RENFE. Carga bruta remolcada.....	92
3.9.	RENFE. Consumos energía de tracción RFIG.....	92
3.10.	RENFE. Disponibilidad del material motor y remolcado .....	92
3.11.	RENFE y ADIF. Efectivos de personal y su productividad.....	93
3.12.A.	RENFE Operadora. Inversiones realizadas.....	93
3.12.B.	ADIF Inversiones realizadas.....	93
3.13.	RENFE Operadora. Resultados económicos.....	94
3.14.	ADIF. Resultados económicos.....	95
3.15.	RENFE Operadora. Resultados del ejercicio 2022 por áreas de actividad .....	96
3.16.A.	RENFE Compensaciones, ayudas y otras intervenciones financieras asignadas por el Estado.....	96
3.16.B.	RENFE. Contrato-Programa. Aportaciones del Estado .....	97
3.17.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Longitud total de las líneas.....	97
3.18.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Parque de material motor y remolcado .....	97
3.19.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Personal empleado.....	98
3.20.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Consumos energéticos de tracción.....	98
3.21.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles .....	98
3.22.	Ferrocarriles de Vía Estrecha. Evolución del tráfico .....	99
3.23.	Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña. Cuenta de resultados .....	100
3.24.	Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia. Cuenta de resultados .....	100
3.25.	Ferrocarriles del Gobierno Vasco. Cuenta de resultados .....	101
3.26.	Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares. Cuenta de resultados .....	101



4.	Transporte e infraestructuras marítimas .....	106
4.1.	Evolución de los principales parámetros técnicos de los puertos.....	114
4.2.	Inversiones en infraestructura de transporte marítimo .....	114
4.3.	Estructura de los ingresos y gastos de explotación de los puertos españoles.....	114
4.4.	Evolución de la flota de transporte abanderada en España .....	115
4.5.	Flota de transporte española. Registro especial de las Islas Canarias .....	116
4.6.	Número de buques de la flota de transporte abanderada en España distribuidos según tamaño de GT.....	117
4.7.	Bajas en la flota abanderada en España .....	117
4.8.	Distribución por edades de la flota de transporte abanderada en España.....	118
4.9.	Distribución de la flota según el número de buques por naviera .....	118
4.10.	Evolución de la construcción naval española.....	119
4.11.	Tráfico portuario .....	120
4.12.A.	Tráfico portuario de buques, pasajeros y mercancías .....	121
4.12.B.	Tráfico portuario ro-ro, buques y pasajeros de crucero y automóviles régimen peaje.....	122
4.13.	Tráfico exterior según presentación de la mercancía .....	123
4.14.	Tráfico de cabotaje según presentación de la mercancía .....	124
4.15.	Contenedores de 20 pies y mayores movidos y tm transportadas en los puertos españoles .....	125
4.16.	Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores .....	126
4.17.	Mercancía general transportada en contenedores de 20 pies y mayores .....	127
4.18.	Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores y mercancías en tránsito .....	127
4.19.	EXOLUM (antigua CLH, S.A.). Evolución de la actividad de la flota de buques-tanque.....	127
5.	Transporte e infraestructuras aéreas .....	132
5.1.	Inversiones en infraestructuras aeronáuticas según criterio de pago.....	143
5.2.A.	AENA. Resumen de resultados.....	143
5.2.B.	ENAIRES. Resumen de resultados .....	144
5.3.	Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles.....	144
5.4.	Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles .....	145
5.5.	Distribución del tráfico anual de pasajeros en los aeropuertos civiles .....	146
5.6.	Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles de mayor tráfico .....	147
5.7.	Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles.....	147
5.8.	Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles.....	147
5.9.	Indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles .....	148
5.10.	Evolución de la flota aérea regular del Grupo IBERIA .....	148
5.11.	Flota de diversas compañías aéreas .....	148
5.12.	Datos de oferta y demanda de IBERIA .....	149
5.13.	Distribución del mercado internacional de transporte aéreo regular hacia y desde España .....	149
5.14.	Distribución del mercado europeo de transporte aéreo no regular hacia y desde España.....	149
5.15.	Ingresos medios por mercado de IBERIA .....	150
5.16.A.	Indicadores de actividad de IBERIA.....	150
5.16.B.	Indicadores de actividad de diversas empresas de transporte aéreo.....	150
5.17.	Estructura y cuantía de costes de IBERIA .....	151
5.18.	Cuenta de resultados de IBERIA .....	151
5.19.	Evolución de las tarifas aéreas regulares .....	151
5.20.	Indicadores de actividad de Vueling.....	152
5.21.	Cuenta de resultados de Vueling.....	152
5.22.	Indicadores de actividad de Iberia Express .....	152
5.23.	Cuenta de resultados de Iberia Express.....	152
6.	Seguridad en los transportes .....	158
6.1.	Accidentes con víctimas en el transporte por carretera.....	170
6.2.	Tipos de accidentes y su distribución por vías.....	170
6.3.	Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera .....	171
6.4.	Accidentes de circulación en el transporte ferroviario.....	171
6.5.	La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario .....	172
6.6.	Resumen de accidentes marítimos .....	172
6.7.	Número de buques averiados (a la deriva) y número de víctimas afectadas en el transporte marítimo.....	172

6.8.	Número de accidentes de buques y número de víctimas afectadas en el transporte marítimo.....	173
6.9.	Accidentes con víctimas mortales en el transporte aéreo.....	173
6.10.	Accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo .....	174
6.11.	Accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo por tipo de operación de vuelo .....	174

# Índice de gráficos

## LOS TRANSPORTES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

<b>EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA</b> .....	12
1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2024 .....	12
1.1. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras .....	29
1.2. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras. Año 2024 .....	29
1.3. Energía consumida según modo de transporte. Año 2024.....	29
1.4.A. Consumo final de energía eléctrica por sectores económicos. Año 2024 (España y UE).....	30
1.4.B. Consumo final por tipos de energía. Año 2024 (España y UE).....	30
1.5. Distribución del tráfico interior interurbano de viajeros según modo de transporte.....	31
1.6. Distribución del tráfico interior interurbano de mercancías según modo de transporte.....	31
1.7. Transporte de viajeros según medio de transporte principal y destino de viaje. Año 2024.....	32
2. Transporte e infraestructuras de carretera .....	33
2.1. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones .....	72
2.2. Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad .....	72
2.3. Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles.....	72
2.4. Evolución de las matriculaciones de vehículos de carretera.....	73
2.5. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera .....	73
2.6. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera.....	73
3. Transporte e infraestructuras ferroviarias .....	74
3.1. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías.....	102
3.2. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren.....	102
3.3. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por conceptos.....	102
3.4. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías .....	103
3.5. RENFE. Evolución de datos económicos .....	103
3.6. ADIF. Evolución de datos económicos .....	104
3.7. Ancho Métrico (FEVE). Tráfico de viajeros y mercancías .....	104
3.8. Inversiones ferroviarias .....	105
3.9. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Distribución del tráfico de viajeros .....	105
4. Transporte e infraestructuras marítimas.....	106
4.1. Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior).....	128
4.2. Flota de transporte abanderada en España .....	129
4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo.....	129
4.4. Ingresos y gastos en los puertos españoles .....	130
4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera .....	130
4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas, según buques/naviera .....	131
4.7. Distribución del tráfico portuario según presentación de la mercancía .....	131

5. Transporte e infraestructuras aéreas.....	132
5.1. Tráfico en los aeropuertos españoles .....	153
5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles .....	154
5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles.....	154
5.4. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles .....	155
5.5. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles .....	155
5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros.....	156
5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos .....	156
5.8. Parámetros de las compañías aéreas .....	157
6. Seguridad en los transportes .....	158
6.1. Transporte por carretera. Accidentes con víctimas .....	175
6.2. Transporte por ferrocarril. Accidentes de circulación .....	175
6.3. Número de accidentes marítimos.....	175
6.4. Transporte aéreo. Accidentes con víctimas mortales.....	176
6.5. Transporte aéreo. Accidentes e incidentes graves .....	176

# El transporte y las infraestructuras en España

## 1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2024

En este capítulo se ofrece una visión global de la evolución de los sectores del transporte y las infraestructuras durante 2024 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. Evolución de la economía española

La evolución de la economía española a lo largo de 2024 ha estado marcada por un notable crecimiento, registrando un crecimiento del PIB superior al del resto de la zona euro y por encima de lo esperado, explicado principalmente por el aumento del consumo tanto público como privado, el notable dinamismo de la oferta en todas las ramas de actividad y un aumento poblacional impulsado por la llegada de inmigrantes, superior al resto de la Unión Europea. La inflación continua su desaceleración durante 2024. Destaca también el aumento del empleo, reduciéndose de manera notable la tasa de paro y la temporalidad.

La inflación, medida a través del índice armonizado de precios de consumo (IAPC), se redujo en un 0,5 %, hasta el 2,9 %, reflejando una desaceleración explicada principalmente por la bajada de precios de los alimentos, que compensa el repunte de los precios de la energía. Respecto a la creación de empleo, fue más intensa en España que en el resto de la Unión Europea, dándose una particular concentración de creación de puestos en la población inmigrante, debido a la mayor demanda de empleo de sectores con mayor dificultad para cubrir necesidades de mano de obra.

En cuanto a los ingresos y gastos públicos, tanto el déficit público como la ratio de deuda sobre el PIB se redujeron durante 2024.

Con estos factores se cerró el año 2024 con una subida del PIB pm, a precios corrientes, del 6,2 %, sensiblemente menor que el aumento registrado el año anterior, del 9,1 %, alcanzando un valor superior a los 1,59 billones de euros, dando continuidad y consolidando el crecimiento experimentado tras la recesión provocada por el COVID-19. Entre los distintos sectores, destaca el crecimiento de los sectores de la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, de actividades financieras y de seguros, y de actividades inmobiliarias. En este último sector de actividades inmobiliarias, destaca por su variación anual cada vez mayor desde el año 2020.

La demanda nacional en su conjunto aumentó un 5,8 %, prácticamente el mismo aumento registrado el año anterior. Tanto la demanda interna, como el consumo privado y público, presentan una variación anual positiva menor a los años anteriores, observándose una desaceleración en comparación con los años inmediatamente posteriores a la pandemia del COVID-19, y recuperando el ritmo de crecimiento previo a la misma. En cuanto a las exportaciones de bienes y servicios, hubo un aumento del 4,1 %, siendo el de las importaciones del 2,8 %.

Entre los componentes de la demanda nacional, a precios corrientes, el gasto en consumo final interior en servicios experimentó el mayor aumento anual, del 10,5 %; el gasto en consumo final de los hogares aumentó en un 7,1 %, similar al año anterior, mientras que el gasto en consumo final de las administraciones públicas aumentó un 4,8 %, casi dos puntos menos que el año anterior.

La formación bruta de capital fijo registró un aumento en su tasa de variación interanual en 2024 del 5,3 %, 0,1 puntos inferior a la de 2023, que fue en descenso en la primera mitad del año, consiguiendo cierta recuperación en la segunda mitad. Destaca el aumento interanual de activos fijos materiales, de maquinaria, bienes de equipo y sistemas de armamento (material de transporte), construcción y recursos biológicos cultivados. La inversión en vivienda experimentó un aumento mucho menor que en años anteriores, del 3,6%, al igual que la inversión en maquinaria, bienes de equipo y sistemas de

armamento, que viene experimentando una tendencia descendente desde el año 2021.

En cuanto al sector exterior, en el conjunto de 2024, las exportaciones aumentaron en un 2,7 %, alcanzando los 384.465 millones de euros. Por su parte, las importaciones alcanzaron los 424.741 millones de euros. El balance entre ambas actividades es de 40.275,9 millones de euros, un 2,5% del PIB a precios de mercado, que ascendió a 1.594.330 millones de euros.

Respecto al sector turístico, en el conjunto de 2024, visitaron España un total de 93,8 millones de turistas internacionales que realizaron un gasto de 126.143 millones de euros, un 10,1 % y 15,6 % más, respectivamente, en comparación con el año 2023, cuando se registraron un total de 85,2 millones de turistas, con un gasto de 108.789 millones de euros.

En este contexto, el mayor dinamismo de la actividad correspondió al sector de la Agricultura, que incluye ganadería, silvicultura y pesca, cuyo VAB repuntó un 8,1 % en 2024, mientras que el sector Servicios presentó un crecimiento del 6,9 %, alcanzando un valor de 349.378 millones de euros. Se observa también una subida en el crecimiento del VAB en el sector Construcción, que aumentó un 4,4 %. Por el contrario, el sector Industrial (excluyendo industria manufacturera), su valor añadido bruto registró un descenso del 3,7 % interanual.

Por lo que se refiere a la evolución del mercado de trabajo en 2024, tanto la Encuesta de Población Activa (EPA), como la Contabilidad Nacional Trimestral (CNTR) y los datos de afiliación a la Seguridad Social, indican una mejora con respecto al año anterior.

Según las estimaciones de la EPA, el promedio de personas ocupadas en el año 2024 fue de 21.653.900, lo que supuso un aumento de 471.700 respecto a 2023. En el cuarto trimestre se contabilizaron 21.857.900 ocupados, que implica una tasa de actividad del 58,49% de la población activa, y un aumento de 202.800 personas ocupadas respecto al mismo periodo del año anterior.

En correspondencia con el avance del empleo, el retroceso del paro fue significativo. El número de desempleados cayó en 265.300 personas en el cuarto trimestre 2024, en comparación con el cuarto trimestre de 2023, lo que sitúa el número de parados en el 10,61 % de la población activa, 1,18 puntos inferior al año anterior, totalizando un total de 2.595.500 personas. En este mismo periodo, la tasa de asalariados se situó en el 85 %, hasta un total de 18.589.200 personas. El peso de los no asalariados sobre el total de ocupados se sitúa en el 15 %.

Particularmente, de los resultados de la EPA destaca, según el sector del nivel de formación, el de las Tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC),

que presentó en 2024 la tasa de empleo más elevada (78,84%). Salud y servicios sociales obtiene la tasa de paro más baja (7,48%).

Por ramas de actividad, los datos de la CNTR muestran el aumento de la población ocupada, de forma desigual según los distintos sectores: destaca el grupo de Información y comunicaciones, con un aumento promedio del 9,5 %, seguido del aumento del 4,8 % en el grupo Construcción. Respecto al grupo Comercio, transporte y hostelería, el aumento promedio fue de un 2 % interanual. Por el contrario, el grupo de Actividades financieras y de seguros experimenta un descenso promedio del 5,1 %, así como los grupos de Actividades inmobiliarias y de la Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, en los que se observan leves descensos de la población ocupada.

Por último, los datos de afiliación de la Seguridad Social confirman la evolución positiva durante 2024 del mercado laboral, registrándose 21.344.487 afiliados en diciembre, descontando la estacionalidad y el efecto calendario. Supone un aumento de 501.551 ocupados en lo que va de año, continuando con la tendencia de 2023.

El conjunto de los precios recogidos en el Índice de Precios de Consumo (IPC) registró en diciembre de 2024 una tasa interanual del 2,8 %, 0,3 puntos menos que la registrada en 2023, y sensiblemente menor que la de los años anteriores, del 5,7 % en 2022, y 6,5 % en 2021. Pese a que la variación interanual positiva es generalizada en todos los grupos que componen el índice, algunos destacan por su influencia en el descenso de la tasa anual: Enseñanza, con una variación positiva del 2,5 %, menor a la del año anterior; Sanidad, con un aumento del 1,9 % frente al 2,2 % de 2023; Alimentos y bebidas no alcohólicas, con una variación del 1,8 %, muy inferior a la anterior (7,3 %), marcada por un aumento mucho menor de los precios de los alimentos. Por último, los tres grupos que se han mantenido más estables en lo que a subida de precios se refiere, Muebles y artículos del hogar (0,6 %); Vestido y calzado (0,5 %); y Comunicaciones (0,1 %).

Por su parte, entre los grupos cuya influencia positiva, destacaron: Vivienda, agua, electricidad, gas y otros combustibles, con una variación del 7,4 %, que experimenta un gran aumento en comparación a la bajada del año anterior (-5,9 %), principalmente por el aumento de los precios del subgrupo Electricidad, gas y otros combustibles, con una variación del 14,6 % respecto al año anterior; Bebidas alcohólicas y tabaco, que aumenta su variación hasta un 5 %; Restaurantes y hoteles, que aumenta en un 4,1 %, dando continuidad al aumento del 5,5 % en 2023, destacando el aumento de los precios de los subgrupos Servicios de alojamiento y Restauración y comedores; Otros bienes y servicios, con una variación

del 3,4 %, explicado principalmente por el aumento del 9,1 % del subgrupo Seguros; por último, el grupo Ocio y cultura también registra una subida por encima del índice general, del 3,2 %, destacando la subida de la variación de precios de los Paquetes turísticos, del 12,4 %.

La tasa de variación anual de la inflación subyacente (índice general sin alimentos no elaborados ni productos energéticos) se sitúa en el 2,6 %, 1,2 puntos inferior al año anterior, y dos décimas por debajo del IPC general en 2024.

El Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) para España en diciembre de 2024 se ha situado en una tasa anual del 2,8 %, terminando el año 0,5 puntos por debajo de la registrada el año anterior y con 0,4 puntos superior a la tasa de variación anual para el conjunto de la Unión Económica y Monetaria, que se ha situado en el 2,4 %.

En el contexto de este informe, se hace especial referencia al grupo Transporte, que mantiene los precios estables, con una leve variación del 0,6 %, frente al aumento del 3,9 % del año anterior, con las siguientes variaciones de los subgrupos que lo componen: aumento del 1,4 % en Adquisición de vehículos, descenso del 0,3 % en Utilización de vehículos personales (donde destaca un descenso del 3,3 % de los carburantes y lubricantes respecto al año anterior), y el mayor aumento, del 4,2 % en servicios de transporte.

A continuación, se detalla 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 positiva en diciembre de 2024 del 0,1 %, manteniéndose, por tanto, los precios estables.

- **Transporte de pasajeros por carretera**

Respecto de estos servicios colectivos (urbanos e interurbanos), la tasa interanual de diciembre de 2024 también registró una variación positiva del 2,9 %, 8,4 puntos más que en diciembre de 2023.

- **Transporte aéreo de pasajeros**

Esta clase cerró el año 2024 su tasa interanual con una subida del 9,8 %, frente a la caída del 1,5 % registrada en 2023.

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

Esta clase cerró el año 2024 con una tasa interanual del 13,4 %, frente a tasa interanual del 25,8 % registrada el año anterior, continuando la subida de precios desde el año 2022.

- **Transporte combinado de pasajeros**

Esta clase, que usa dos o más modos de transporte, durante 2024 registró con una tasa interanual positiva del 1 %, frente a la caída del 15,4 % el año anterior.

## 1.2. Los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2024

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 2024, cabe comentar la evolución de los principales índices recogidos en la tabla 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 2024. 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 2020-2024, el PIB pm, a precios corrientes, registra tasas de variación interanuales positivas, con la excepción del año 2020, debido a la crisis provocada por la pandemia del COVID-19, que incidió muy significativamente en la evolución de todos sus componentes, terminando con el perfil expansivo iniciado a finales de 2013, que hizo que se cerrara el año con una caída del PIB anual del 9,9 %, mayor que la registrada en la zona euro; no obstante, en 2024 se registró de nuevo una recuperación del 6,2 %, dando continuidad a la iniciada el año anterior, quedando su número índice en 146,9 frente a 138,3 que reflejaba en 2023.

Junto a la subida del consumo privado, público y de la demanda interna, hay un aumento de las exportaciones e importaciones, superior al año anterior, alcanzando unos índices en 162,4 y 167,1, respectivamente. Algunas de las variaciones interanuales de precios más significativas son las relativas a los precios de consumo de vivienda, con un aumento interanual del 7,4 % y un índice de 118,2, y el aumento de la gasolina (7,6 %) y del gasóleo (6,2 %), con unos índices en 140 y 150,8, respectivamente.

La formación bruta de capital fijo subió un 5,3 %, muy similar al aumento de 2023, quedando su índice en 158,2. Por otro lado, el valor añadido bruto (VAB) total aumenta en un 6,1%, tres puntos menos que en el año



2023, con un índice de 146,9. El grupo Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca es el que presenta una mayor variación interanual, un 8,1 %, quedando el índice en 136,8; el VAB de Servicios y Construcción aumenta en un 6,9 % y un 4,4 %, con sus respectivos registros en 148,2 y 143,2. Por el contrario, el VAB industrial (excluida la industria manufacturera) presenta una variación negativa del 3,7 %, continuando el descenso de 2023, y un índice de 145,8.

Respecto al IPC, ya comentado anteriormente, tomando como base 100 el año 2021 (en consonancia con el INE), se registra un índice con valor 112. El IPC de transporte aumenta levemente respecto al año de referencia, quedando en 108. El IPC de la Vivienda aumenta en el año 2024 tras los descensos de los años 2023 y 2022, registrando un índice de 96,5. Es relevante tener en cuenta que, en el año de referencia, el IPC de la Vivienda tuvo un gran aumento interanual, del 23,3 %.

Por lo que respecta a los índices específicos del transporte y las infraestructuras, en sus distintas modalidades, se puede destacar que la evolución en comparación con el año anterior es la siguiente:

- Las inversiones totales en carreteras en 2024 han disminuido un 5,3 % en su conjunto. Las correspondientes a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible descendieron un 23,9 %. Por su parte, las inversiones de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje subieron un 22,9 %, mientras que las de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestres aumentaron un 33,3 %. Respecto a las inversiones de las Comunidades Autónomas y las Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, hubo un ligero aumento del 0,6 %.
- La longitud de carreteras de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras multicarril), continúa creciendo, llegando la cifra a 17.692 kilómetros en 2024, por lo que, en relación con el año 2023, el crecimiento ha sido de 0,1 % y su número índice presenta una subida de un 3,9 % en el periodo de referencia, año 2015.
- El parque de vehículos de carretera se mantiene estable respecto al año anterior, con un ligero aumento del 0,4 %; por clase de vehículo crecen todos sus componentes, excepto el de turismos, que desciende un 0,4 %. Así, el parque de motocicletas aumenta en un 4,2 %, autobuses y microbuses un 1,2 %, tractores industriales un 2,4

%, camiones y furgonetas un 1,1 % y otros vehículos, que incluye remolques, semirremolques y vehículos especiales, también sube un 4,9 %. Por su parte, las matriculaciones de vehículos de carretera han aumentado un 9,3 % en 2024.

- La Red de Carreteras del Estado refleja una ligera disminución del tráfico anual que, en vehículos-km, se cifra en un 0,2 % menor respecto a 2023, registrándose la mayor bajada en motocicletas, con una caída del 9,5 %, mientras que el tráfico de vehículos ligeros y pesados se mantiene estable, con descensos del 0,2 % y 0,3 %, respectivamente. Por tipo de carretera hay que destacar que, sobre la red del Estado comparable, el tráfico en las autopistas de peaje ha registrado subidas del 5,4 % en 2024 y en autopistas libres y autovías del 0,2 %. Asimismo, el transporte de mercancías en toneladas-km en la red del Estado se ha reducido en un 0,5 %.
- Las inversiones llevadas a cabo por RENFE operadora y ADIF en 2024 aumentaron en conjunto un 31,8 %. Las realizadas por ADIF en infraestructura subieron un 42,2 %, mientras que las realizadas por ADIF Alta Velocidad subieron un 24,5 %; por su parte, las inversiones de RENFE operadora aumentaron un 62,5 %, con lo que el índice de inversiones se ha situado en 231,9 (17,2 en 2023).
- Los viajeros totales transportados por RENFE operadora han aumentado en 2023 un 6,4 % y los viajeros-km un 31,8 % respecto a 2022.<sup>1</sup>
- Las toneladas transportadas por RENFE en 2023 han bajado un 10,2 % y en toneladas-km la caída ha sido de un 11,7 %.
- La flota española de transporte, medida en GT's, descendió en 2024 un 4,5 % y el número de buques se mantiene en 261 unidades; por otro lado, el Registro Especial de las Islas Canarias descendió respecto a 2023 en un 6,2 %, en términos de GT's, con 3 buques menos.
- El tráfico portuario de mercancías en 2022 experimentó una subida del 4,1 % en las toneladas transportadas en cabotaje y del 2,4 % en navegación exterior.
- Las inversiones en infraestructura marítima subieron en 2024 un 26,2 %, con lo que el índice se coloca en 88,8 puntos (base 2015).
- En 2022 el tráfico total de aeronaves en los aeropuertos españoles subió en un 7,9 % y el de

<sup>1</sup> Parte de los datos relativos a los ferrocarriles se refieren a 2023, al no estar disponibles los datos de 2024 a la publicación del presente informe.

pasajeros en un 9,2 %. El tráfico doméstico aumentó un 5,3 % y el internacional un 11,1 %; el tráfico total regular tuvo una subida del 9,2 % y el no regular de un 9,7 %.

- Las inversiones en infraestructuras aeronáuticas aumentaron en 2024 un 9,6 %, con lo que el índice queda en 341,7 (base 2015).

Independientemente de la síntesis realizada de los 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 1.2 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 2000-2024, actualizados en 2019 por el INE en la elaboración de la Contabilidad Nacional de España.

Según el avance de los datos publicados por el INE, el conjunto del sector transportes en 2024 obtuvo un VAB estimado, a precios de mercado corrientes de aproximadamente 65.000 millones de euros, lo que representa una subida del 10 % con relación al del año anterior. La participación del sector transporte sería, para el año 2024 del 5,9 % en servicios de mercado, dos décimas superior a 2023, y del 4,5 % en el Valor Añadido Bruto nacional, dos décimas más de participación que el año anterior.

En 2023, las cifras que se obtienen para los diferentes subsectores del sector transporte (excluyendo actividades postales y de correos) y las actividades de agencias de viajes, todavía provisionales, en millones de euros corrientes, son las siguientes: transporte terrestre y transporte por tubería, 27.803 millones de euros; transporte marítimo y por vías navegables interiores, 815 millones de euros; transporte aéreo, 4.615 millones de euros; almacenamiento y actividades anexas al transporte, 22.939 millones de euros y finalmente agencias de viajes y operadores turísticos 2.907 millones de euros.

Hay que tener en cuenta que la relación del VAB, a precios de mercado, depende notablemente del nivel de los precios de venta de la producción, mientras que en la valoración al coste de los factores se mide la parte de los costes producidos destinada a la retribución directa de los factores productivos. La diferencia entre ambas valoraciones radica en los impuestos netos, esto es la dife-

rencia 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 1.3.A, 1.3.B y 1.4 recogen las cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte y las agencias de viaje.

Las tablas 1.5.A y 1.5.B recogen el gasto anual en transporte durante los años 2023 y 2024, respectivamente, que proporciona la Encuesta Continua de Presupuestos Familiares del INE. Con los datos disponibles correspondientes a este último año se puede observar que el gasto anual medio por hogar fue de 34.044 euros en el año 2024 frente a 32.617 euros en el año 2023, correspondiendo 3.877 euros a transporte para 2024, lo que supone un 2,62 % más que el año anterior.

Analizando la estructura de estos gastos, se observa que la participación en el total del gasto anual de la compra de vehículos para transporte personal ha sido de un 3,70 % en 2024, superior al de 2023, donde fue del 3,34 %; asimismo, la participación en los gastos de utilización de vehículos representó un 6,64 % en 2024, frente al 7,18 % en 2023; la participación en el pago de servicios de transporte se situó en un 1,04 % en 2024, frente al 1,06 % en 2023. Como dato de interés, cabe indicar que, en 2024, cada español gastó en servicios de transporte una media de 11,81 euros/mes, prácticamente los mismo que el año anterior, mientras que en la compra y utilización del vehículo privado gastó 42,07 euros/mes en lugar de los 36,50 euros/mes que gastaba en 2023.

Por lo que respecta a la Balanza de Servicios de Transporte, el INE ha dejado de publicar la Encuesta de Comercio Internacional de Servicios que, hasta 2022, se ha venido incluyendo en este informe. En su lugar, a partir del año 2024 se han comenzado a publicar dos nuevas estadísticas: el Comercio Internacional de Servicios por Características de las Empresas (STEC) y el Comercio Internacional de Servicios por Modos de Suministro del servicio (MoS). Para este informe se irán incluyendo en futuras publicaciones datos correspondientes al STEC, comenzando por el año 2022.

La tabla 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 2024 de 5.040,90 millones de euros, un 5,3 % menos que el año anterior.

Para el conjunto de los ferrocarriles, la inversión realizada en 2024 fue de 5.603,88 millones de euros, un 31,8 % superior a 2023. Este incremento es consecuencia de las inversiones realizadas en la forma siguiente:

RENFE Operadora, aumenta en total un 62,5 %, la inversión en material móvil creció un 78,7 %, las de FF.CC. de vía estrecha, bajan en conjunto un 31,5 %, distribuida en una bajada del 8,7 % en infraestructuras y un retroceso del 62,3 % en 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 actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Dirección General del Sector Ferroviario suben un 9,6 %; las del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) subieron un 42,2 % y las de Adif Alta Velocidad aumentaron un 24,5 %, si bien hay que tener en cuenta que estas últimas fueron las de mayor cuantía con 2.459 millones de euros; la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte (SEITT) por su parte invirtió en ferrocarriles 0,9 millones de euros, un 89,7 % menos que el año anterior y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) invirtió 3,69 millones de euros, un 0,6 % menos que en 2023.

La inversión realizada en transporte marítimo se situó en 608,23 millones de euros en 2024, un 26,2 % más que en 2023.

Asimismo, las inversiones de Aena, S.A. y ENAIRE en transporte aéreo aumentaron globalmente un 9,6 % en el año 2024, subiendo un 11,2 % las correspondientes a aeropuertos y un 2,1 % las pertenecientes a navegación aérea. Sobre un total de 980,2 millones de euros, aeropuertos absorbió el 83,7 % y navegación aérea un 16,3 %.

En la tabla 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 2024 el precio medio del petróleo se ha mantenido estable respecto al año anterior. El precio del barril de Brent ha alcanzado un precio medio cercano a los 81 dólares por barril, mientras que en el mismo periodo del año anterior el precio medio fue de 82 dólares por barril. En este mismo periodo el euro se ha mantenido relativamente estable con respecto al dólar, pasando de un cambio de 1,105 dólares por euro a 31 de diciembre de 2023, a 1,039 dólares por euro en 2024, en la misma fecha. Esta estabilidad de los precios durante los dos últimos años deja atrás el aumento de precios observado durante el año 2022.

En España, como se puede observar en la tabla 1.8.A, tanto el precio de la gasolina sin plomo I.O. 95 como el del gasóleo de automoción registraron una ten-

dencia estable, con una ligera bajada de los precios durante el año. Con respecto al año anterior, en diciembre de 2024 el precio de la gasolina desciende un 6% respecto al mismo periodo del año anterior, y un descenso del 11% en el caso del gasóleo.

La tabla 1.8.B recoge los precios medios ponderados de la Eurozona que son, para la gasolina sin plomo de 1,76 €/l, y para el gasóleo de 1,63 €/l, superiores a los de España en un 11 % en ambos casos, quedando el PVP de la gasolina en 1,59 €/l, y el gasóleo en 1,47 €/l.

En la tabla 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 2024 la población ocupada en el transporte público registra un retroceso respecto al año anterior, que supone globalmente un descenso del 2,45 %, alcanzando 1,13 millones de personas, frente a los 1,16 millones del año anterior. Por clases de transporte, el personal ocupado en transporte terrestre y por tubería (que representa el 61 % del sector) se mantiene prácticamente idéntico, en transporte marítimo y por vías navegables interiores desciende un 6,1 %, en transporte aéreo cae un 8,9 %, en almacenamiento y actividades anexas al transporte registra un 5,7 % menos, y en las actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas, etc. disminuye en un 4,8 %, respecto al año anterior.

La tabla 1.10 recoge el consumo final energético por sectores económicos y tipos de energía, en cifras totales y para los derivados del petróleo, para la UE-27 y para España durante los años 2021 a 2024.

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 2024, en España el sector transportes absorbe el 41,2 % de la energía final consumida, seguido por «hogares y otros» con un 34,9% y por la industria con un 23,9 %; por su parte, en la Europa de los 27 la mayor participación en el consumo final de energía es la de «hogares y otros» con un 43,1%, seguido del transporte con un 32,3% y la industria con un 24,5 %. Se observa una diferente estructura en el consumo de energía final, destacando la diferencia de 8,3 puntos porcentuales más entre el consumo de los hogares de la UE y de España (explicable en parte por el mejor clima español). En el caso del transporte se observa una diferencia de consumo positiva de 8,9 puntos porcentuales en España.

Por tipo de energía consumida, el porcentaje de la eléctrica en España supera en 1,3 puntos porcentuales al consumo en el conjunto de la UE. La participación del gas natural dentro del conjunto de la UE supera en 2,8 puntos porcentuales al consumo de España; por último, en cuanto a los derivados del petróleo, sin biofuel, España consume 10,1 puntos porcentuales más que la media de la Europa de los 27.

La distribución del consumo de energía por los distintos modos de transporte y su evolución en los años de 2020 a 2024 se recoge en la tabla 1.11. El total del consumo equivalente en terajulios (1TJ = 10<sup>12</sup> julios), en 2024, fue de 1,92 millones, similar al consumo del año 2023.

Por sectores, en 2024, este aumento del consumo se ha dado de manera diferenciada, siendo el aumento global del 1,2 %; en concreto, el consumo en transporte por carretera subió un 2,24 %, debido sobre todo al mayor consumo de gasolina automoción, que se incrementó en un 13,3 % respecto al año anterior, el ferrocarril disminuyó un 0,23 %; el sector aéreo repuntó un 12,47 % y el sector marítimo se mantuvo prácticamente igual respecto al año anterior, con un leve descenso del 1,64 %.

Si se analiza el consumo por tipo de combustible, se observa que tanto el de gasóleo como el de las gasolinas de automoción experimentaron un aumento respecto a 2023. Por su parte, el consumo de queroseno, de uso exclusivo para el transporte aéreo, repuntó un 12 %. El de fuel-oil, exclusivamente para transporte marítimo, disminuyó un 1,8 % y el consumo de gas licuado aumentó un 14,5 %. Finalmente, el consumo de energía eléctrica disminuyó un 0,6 %, y el de gasolina de aviación aumentó un 8,9 %.

En relación con la producción del sector transporte, las tablas 1.12 y 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 2024 a los 165.864 kilómetros de red gestionados por el Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Cabildos.

Durante 2024, continuando con la tendencia ascendente tras la pandemia del COVID-19, el reparto modal del transporte en España ha aumentado, registrando un total de 478.412 millones de viajeros-km, un 2,57 % más que el año anterior. La participación del transporte por carretera fue del 84,26 % (comprendiendo el transporte efectuado por motocicletas, turismos y autobuses); la participación del ferrocarril fue del 6,74 %; la del transporte aéreo del 8,73 %; y la del marítimo tan solo del 0,26 %.

En cuanto al tráfico interior de mercancías, en 2024, se transportaron 387.213,61 millones de toneladas-km,

un 0,48 % más que el año anterior. Por modos de transporte, la carretera participa con un 84,79 %, el marítimo con un 12,89 %, el ferrocarril con un 2,30 % y el aéreo con solo el 0,02 %.

Hay que señalar que, respecto a 2023, mejoran todos los tráficos; así en el tráfico interior de viajeros (medido en viajeros-km.), el tráfico por carretera sube un 1,76 %, en el tráfico por ferrocarril aumenta en un 7,27 %, el aéreo repunta un 7,29 %, y el tráfico marítimo se mantiene con un aumento del 0,17 %. En cuanto al tráfico de mercancías, medido en toneladas-km., el tráfico por carretera se mantiene prácticamente idéntico con un aumento del 0,06 %, mientras que el tráfico por ferrocarril desciende un 4,49 %, el marítimo aumenta un 4,03 % y el aéreo un 3,42 %.

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.

El Real Decreto Real Decreto 1110/2020, de 15 de diciembre, aprueba el Plan Estadístico Nacional 2021-2024, cuya entrada en vigor se produce el 1 de enero de 2021.

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 1.14 y el gráfico 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 2024 alcanzó los 184,4 millones de viajes, lo que supone un 0,8 % menos que el año anterior. En cuanto al principal tipo de transporte utilizado, la opción mayoritaria varió dependiendo del destino. Así, en los viajes internos el vehículo propio se eligió en el 78,9 % de los casos, mientras que el 66,9 % de los viajes al extranjero utilizó el transporte aéreo. El 88,3 % de los viajes tuvo como destino principal España, correspondiendo el 11,7 % restante a destinos en el extranjero. Destaca el aumento de los desplazamientos en autobús, un 16,8 % más que el año anterior.

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. Estos efectos adversos se mantuvieron en 2021, si bien se observan incrementos de viajes a partir del segundo trimestre, continuando esta recuperación durante los dos años siguientes, alcanzando niveles cercanos a 2019. No obstante, en el año 2024 se observa un leve descenso respecto a 2023, por lo que se puede dar por terminada dicha etapa de crecimiento, manteniéndose unos niveles de desplazamientos estables.

En este sentido, en el conjunto de 2024 se registra un descenso del 0,8 % en el global de viajes, desglosado en un descenso en el turismo nacional del 2,3 % y un repunte en el turismo con destino al extranjero del 12,1 %.

Por medio de transporte, el vehículo propio, pese a ser el preferido en los desplazamientos nacionales, experimenta un descenso del 3,8 % respecto al año anterior. El transporte en autobús y ferroviario aumentan un 14,8 % y un 3,5 %, respectivamente. En los viajes al extranjero, el transporte aéreo sigue siendo el más utilizado, en un 66,9 % de los viajes, lo que implica un aumento del 15,5 % en comparación con el año 2023.

Señalar que el “Vehículo propio” incluye coches, motos, caravanas u otros vehículos particulares de motor empleados para el transporte terrestre, con capacidad de hasta ocho plazas, propios o cedidos gratuitamente y que “Otro tipo de transportes” incluye los vehículos particulares alquilados con o sin conductor, taxis, vehículos compartidos con pago al conductor (directo o a través de plataformas P2P), el transporte terrestre no motorizado y cualquier otro medio de transporte no recogido en las categorías anteriores.

**Tabla 1.1. Principales números índices económicos y del transporte e infraestructura. (Base 2015 = 100)**

Índices	2020	2021	2022	2023	2024
<b>1. ÍNDICES ECONÓMICOS (Base 2015)</b>					
Producto interior bruto a precios corrientes	104,2	114,0	126,9	138,2	147,1
Consumo privado	99,7	109,2	122,0	130,6	138,9
Consumo público	117,1	123,8	131,6	140,3	146,9
Demanda interna	104,0	112,7	124,3	132,9	140,7
Formación bruta de capital fijo	117,5	126,0	142,3	154,7	163,2
Exportaciones bienes y servicios	95,0	115,1	150,7	156,5	163,2
Importaciones bienes y servicios	99,7	123,4	162,6	155,1	159,8
VAB total	104,4	113,2	127,0	138,3	147,0
VAB agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	106,2	115,5	110,1	131,9	148,3
VAB industrial, excepto ind. manufacturera	107,9	122,3	177,2	147,8	143,5
VAB construcción	108,1	111,2	124,0	133,8	140,6
VAB servicios	89,2	105,4	124,5	137,6	148,3
Población activa	99,2	101,2	102,2	104,3	106,7
Población ocupada	107,5	110,7	114,1	117,6	122,3
Población parada	69,8	67,8	59,8	57,2	51,3
Población inactiva	108,2	105,6	106,0	106,7	111,4
Precios de consumo (IPC) (1)	--	100,0	105,7	109,0	112,0
Precios de consumo de transporte	--	100,0	103,3	107,3	108,0
Precios de consumo de vivienda	--	100,0	95,5	89,9	96,5
Precios industriales (IPRI) (1)	--	100,0	156,6	146,8	150,1
Precio gasolina 95 sin plomo (media de diciembre)	103,4	129,5	140,8	130,1	140,0
Precio gasóleo (media de diciembre)	107,0	135,4	169,2	142,0	150,8
<b>2. ÍNDICES TRANSPORTE CARRETERA</b>					
Inversiones totales realizadas en carreteras	85,9	93,8	107,8	126,3	119,5
Longitud carreteras gran capacidad	102,4	103,1	103,1	103,8	103,9
Parque vehículos automóviles	109,2	110,4	112,0	113,2	113,7
Matriculaciones vehículos automóviles	90,6	93,5	90,1	103,6	113,1
Vehículos-km en la red del Estado	82,7	105,4	112,9	116,4	116,2
Vehículos-km en autopistas de peaje	60,2	64,6	45,4	47,2	49,7
Toneladas-km en la red del Estado	108,6	131,6	132,7	133,8	133,2
<b>3. ÍNDICES RENFE Y ADIF (5)</b>					
Inversiones de ADIF y RENFE Op. (1)	98,8	104,7	129,2	170,2	231,9
Viajeros-km totales	50,0	69,6	105,8	139,4	0,0
Viajeros-km larga distancia (2)	38,0	60,2	96,5	98,0	0,0
Viajeros-km media distancia (3)	46,0	64,0	118,8	189,2	0,0
Viajeros-km cercanías	57,7	70,0	92,0	103,0	0,0
Toneladas-km totales	128,0	144,2	149,1	131,6	0,0
<b>4. ÍNDICES TRANSPORTE MARÍTIMO</b>					
Inversiones en infraestructura marítima	49,9	55,7	61,0	70,4	88,8
Evolución de la flota española (GT)	112,0	114,1	115,6	105,4	100,6
Tráfico portuario cabotaje de mercancías	95,4	103,3	111,5	110,9	115,5
Tráfico portuario exterior de mercancías	105,2	110,2	112,6	107,8	110,4
<b>5. ÍNDICES TRANSPORTE AÉREO</b>					
Inversiones infraestructuras aeronáuticas	210,2	277,8	308,5	311,8	341,7
Evolución flota aérea española	127,1	117,1	121,9	128,0	130,6
Viajeros tráfico interior	54,3	83,8	132,5	149,1	157,0
Viajeros tráfico internacional	29,0	46,7	111,2	131,5	146,0

(1) Para estar en consonancia con el INE, a partir de la publicación de 2024 se toma la base 2021 = 100.

(2) Ver tabla 1.7.

(3) Larga distancia más AVE larga distancia.

(4) Media distancia más AVE lanzaderas.

(5) Datos de 2024 no disponibles.

Fuente: Síntesis de Indicadores Económicos (M<sup>e</sup> de Economía, Comercio y Empresa), INE y Dirección General de Programación Económica y Presupuestos (M<sup>e</sup> de Transportes y Movilidad Sostenible).

**Tabla 1.2. Valor añadido bruto a precios básicos. Precios corrientes (millones de euros. Base 2015)**

Concepto	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022	2023 (P)	2024 (A)
Transporte terrestre y transporte por tubería	15.318	19.017	22.827	24.493	22.086	22.354	25.319	27.803	-
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	744	773	863	658	298	600	821	815	-
Transporte aéreo	2.336	2.265	2.204	2.329	-229	669	3.161	4.615	-
Almacenamiento y actividades anexas a los transportes	7.799	11.259	15.336	17.693	15.684	17.393	20.910	22.939	-
Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos,...	1.904	2.808	2.668	3.542	749	1.016	2.329	2.907	-
<b>Total transportes y agencias de viajes (1)</b>	<b>28.101</b>	<b>36.122</b>	<b>43.898</b>	<b>48.715</b>	<b>38.588</b>	<b>42.032</b>	<b>52.540</b>	<b>59.079</b>	<b>65.272</b>
Servicios a precios corrientes (2)	383.525	554.778	710.963	741.745	772.328	833.388	930.106	1.028.800	1.098.534
Participación de los transportes y agencias de viaje en el sector servicios	7,3%	6,9%	6,2%	6,6%	5,0%	5,0%	5,6%	5,7%	5,9%
VAB - Total CNAE	588.988	832.410	985.479	987.936	1.030.964	1.118.595	1.254.715	1.366.751	1.452.583
Participación del Sector Transportes en el VAB	4,8%	4,3%	4,5%	4,9%	3,7%	3,8%	4,2%	4,3%	4,5%
PIB a precios de mercado	647.851	927.357	1.072.709	1.078.092	1.129.214	1.235.474	1.375.863	1.497.761	1.594.330

(P) Provisional. Consultado el 03/10/2025.

(A) Avance. Consultado el 03/10/2025.

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

(1) No incluye actividades postales y de correos.

(2) Incluye VAB de las ramas de actividad G a T, de la Agrupación A10, según la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE).

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía, Comercio y Empresa.

**Tabla 1.3.A. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2022**  
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	16.939	357	2.224	10.784	1.397	31.701	656.283
Excedente bruto de explotación	8.370	510	948	9.648	934	20.410	587.185
Impuestos netos ligados a producción	10	-46	-11	478	-2	429	11.247
VAB a precios básicos	25.319	821	3.161	20.910	2.329	52.540	1.254.715
Consumos intermedios	38.219	2.186	11.099	43.678	8.778	103.960	1.409.872
Valor de la producción	63.538	3.007	14.260	64.588	11.107	156.500	2.664.587

(P) Provisional.

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

(1) Incluye transporte por ferrocarril.

(2) No incluye actividades postales y de correos.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía, Comercio y Empresa.

**Tabla 1.3.B. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2023 (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	18.115	415	2.452	11.569	1.812	34.363	711.789
Excedente bruto de explotación	9.568	490	2.172	10.781	1.087	24.098	641.853
Impuestos netos ligados a producción	120	-90	-9	589	8	618	13.109
VAB a precios básicos	27.803	815	4.615	22.939	2.907	59.079	1.366.751
Consumos intermedios	38.613	2.465	12.813	39.076	11.165	104.132	1.420.722
Valor de la producción	66.416	3.280	17.428	62.015	14.072	163.211	2.787.473

(P) Provisional.

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

(1) Incluye transporte por ferrocarril.

(2) No incluye actividades postales y de correos.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía, Comercio y Empresa.

**Tabla 1.4. Cuentas de producción y explotación en el transporte y las agencias de viaje año 2020 a 2024. Precios corrientes (millones de euros. Base 2015) \***

Concepto	2020		2021		2022		2023 (P)		2024 (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	26.396	560.696	27.784	599.363	31.701	656.283	34.363	711.789	37.936	763.677
Excedente bruto de explotación/Renta mixt	12.019	456.376	14.093	496.538	20.410	587.185	24.098	641.853	26.647	675.128
Impuestos netos ligados a producción	-126	4.014	371	9.952	429	11.247	618	13.109	689	13.778
VAB a precios básicos	38.289	1.021.086	42.248	1.105.853	52.540	1.254.715	59.079	1.366.751	65.272	1.452.583
Consumos intermedios	66.566	996.868	78.812	1.157.860	103.960	1.409.872	104.132	1.420.722	104.327	1.494.099
Valor de la producción	104.855	2.030.323	121.060	2.280.636	156.500	2.664.587	163.211	2.787.473	169.599	2.946.682

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

(P) Provisional

(A) Avance.

(1) No incluye actividades postales y de correos.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía, Comercio y Empresa.

**Tabla 1.5.A. Gasto anual en transporte. Año 2023 (\*)**

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	21.025.737,69	3,34%	1.088,87	646,21	438,00
Gastos de utilización de vehículos	45.236.654,69	7,18%	2.342,69	1.390,32	942,35
Pago de servicios de transporte	6.683.884,63	1,06%	346,14	205,43	139,24
<b>Gasto total en transporte</b>	<b>72.946.277,01</b>	<b>11,58%</b>	<b>3.777,70</b>	<b>2.241,96</b>	<b>1.519,59</b>
<b>GASTO TOTAL</b>	<b>629.817.053,60</b>	<b>100</b>	<b>32.616,66</b>	<b>13.120,10</b>	<b>19.357,04</b>

(\*) Precios corrientes.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía, Comercio y Empresa.

**Tabla 1.5.B. Gasto anual en transporte. Año 2024 (\*)**

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	--	3,70%	1.261,18	745,12	504,78
Gastos de utilización de vehículos	--	6,64%	2.261,26	1.335,97	905,05
Pago de servicios de transporte	--	1,04%	354,19	209,26	141,76
<b>Gasto total en transporte</b>	<b>0,00</b>	<b>11,38%</b>	<b>3.876,63</b>	<b>2.290,35</b>	<b>1.551,59</b>
<b>GASTO TOTAL</b>	<b>--</b>		<b>34.044,03</b>	<b>20.113,55</b>	<b>13.625,82</b>

(\*) Precios corrientes.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía, Comercio y Empresa.

NOTA: Gasto anual total para 2024 no disponible a 26/01/2026.



**Tabla 1.6. Comercio internacional de servicios de transporte 2022 (millones de euros) (1)**

	Exportación		Importación	
	Total servicios	Transporte	Total servicios	Transporte
<b>TOTAL MUNDIAL</b>				
<b>TOTAL ACTIVIDADES ECONÓMICAS</b>	<b>156.769,5</b>	<b>19.910,0</b>	<b>84.563,4</b>	<b>16.766,1</b>
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca; Industrias extractivas	142,6	14,6	95,4	2,8
Industria manufacturera	8.207,8	22,6	7.105,2	268,6
Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado; Suministro de agua, actividades de saneamiento y descontaminación	565,4	83,5	716,8	65,4
Construcción	1.435,7	0,1	555,3	1,8
Comercio al por mayor y al por menor y reparación de vehículos de motor y motocicletas	8.470,4	118,8	7.726,9	332,1
Transporte y almacenamiento	13.916,4	12.017,8	7.263,9	5.532,3
Información y comunicaciones	18.447,9	13,0	12.116,0	2,1
Actividades financieras y de seguros	3.818,6	13,1	2.315,1	15,6
Actividades profesionales, científicas y técnicas	16.515,0	108,0	7.871,2	27,1
Actividades administrativas y servicios auxiliares	6.550,6	796,4	3.608,3	322,7
Resto de actividades	3.385,5	17,1	2.942,7	44,0
Actividad no atribuible	75.313,7	6.704,9	32.246,4	10.151,6
<b>INTRA-UE</b>				
<b>TOTAL ACTIVIDADES ECONÓMICAS</b>	<b>79.150,6</b>	<b>10.884,5</b>	<b>44.378,5</b>	<b>7.109,6</b>
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca; Industrias extractivas	56,6	3,1	25,0	0,8
Industria manufacturera	3.081,3	14,5	4.290,6	21,4
Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado; Suministro de agua, actividades de saneamiento y descontaminación	366,1	77,2	467,3	64,9
Construcción	448,3	0,1	350,0	1,8
Comercio al por mayor y al por menor y reparación de vehículos de motor y motocicletas	4.621,2	42,9	5.146,4	266,1
Transporte y almacenamiento	6.952,4	5.914,0	3.027,8	2.096,3
Información y comunicaciones	7.440,3	0,2	6.118,0	1,0
Actividades financieras y de seguros	2.082,6	12,4	1.343,9	15,0
Actividades profesionales, científicas y técnicas	6.841,7	25,6	4.557,7	3,7
Actividades administrativas y servicios auxiliares	2.730,5	86,8	2.185,9	118,4
Resto de actividades	889,7	8,9	1.279,7	25,8
Actividad no atribuible	43.639,9	4.698,7	15.586,1	4.494,4
<b>INTRA-UE</b>				
<b>TOTAL ACTIVIDADES ECONÓMICAS</b>	<b>77.618,9</b>	<b>9.025,6</b>	<b>40.184,9</b>	<b>9.656,5</b>
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca; Industrias extractivas	86,1	11,6	70,4	2,0
Industria manufacturera	5.126,5	8,1	2.814,6	247,2
Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado; Suministro de agua, actividades de saneamiento y descontaminación	199,3	6,3	249,5	0,5
Construcción	987,4	0,0	205,4	0,0
Comercio al por mayor y al por menor y reparación de vehículos de motor y motocicletas	3.849,2	75,9	2.580,5	66,0
Transporte y almacenamiento	6.964,0	6.103,8	4.236,1	3.436,0
Información y comunicaciones	11.007,6	12,8	5.998,0	1,1
Actividades financieras y de seguros	1.736,0	0,8	971,2	0,6
Actividades profesionales, científicas y técnicas	9.673,3	82,4	3.313,5	23,4
Actividades administrativas y servicios auxiliares	3.820,1	709,6	1.422,4	204,4
Resto de actividades	2.495,7	8,2	1.663,1	18,3
Actividad no atribuible	31.673,8	2.006,2	16.660,3	5.657,1

Fuente: INE. Ministerio de Economía, Comercio y Empresa. Comercio Internacional de Servicios por Características de las Empresas (STEC).  
 (\*) Datos de 2022 disponibles en publicaciones del INE a 28/01/2026

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

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024(P)	24/23
<b>Transporte por carretera</b>	3.622,64	3.958,39	4.545,54	5.325,72	5.040,90	-5,3%
Infraestructura (1)	3.622,64	3.958,39	4.545,54	5.325,72	5.040,90	-5,3%
<b>Transporte ferroviario</b>	2.531,95	2.704,26	3.227,25	4.253,34	5.603,88	31,8%
<b>RENFE Operadora (2)</b>	383,66	644,58	602,33	565,30	918,59	62,5%
Material Móvil	293,90	577,35	453,42	414,49	740,53	78,7%
"Otras Inversiones"	89,76	67,24	148,92	150,82	178,05	18,1%
<b>FF.CC. de vía estrecha</b>	184,54	218,70	193,58	263,36	180,28	-31,5%
Infraestructura	111,47	146,90	136,85	151,16	138,03	-8,7%
Material móvil	73,07	71,80	56,74	112,20	42,25	-62,3%
<b>D.G. Transportes CC.AA.</b>	--	--	--	--	--	--
<b>Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (3)</b>	6,47	4,43	5,84	7,99	8,76	9,6%
<b>Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) (4)</b>	649,20	708,57	857,80	1.429,81	2.032,68	42,2%
<b>ADIF Alta Velocidad (4)</b>	1.272,57	1.089,73	1.553,19	1.974,48	2.458,99	24,5%
<b>Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transportes (SEITT)</b>	33,18	34,63	11,17	8,68	0,90	-89,7%
<b>Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF)</b>	2,33	3,61	3,34	3,71	3,69	-0,6%
<b>Transporte marítimo</b>	341,99	381,16	417,66	481,91	608,23	26,2%
Infraestructura (5)	332,52	359,25	378,39	448,76	572,20	27,5%
Otras inversiones (6)	9,47	21,91	39,27	33,15	36,03	8,7%
<b>Transporte aéreo (7)</b>	603,16	799,51	885,10	894,61	980,20	9,6%
Aeropuertos	503,20	675,32	715,67	738,08	820,45	11,2%
Navegación aérea	99,97	124,19	169,43	156,53	159,74	2,1%

(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 del Transporte Terrestre.

(2) Desde 2013 incluye ancho métrico (FEVE)

(3) Desde 2021 a través de la Dirección General del Sector Ferroviario.

(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, Generalitat de Cataluña, Generalitat de Valencia, C.A. Illes Balears y Cías. Privadas vía estrecha

**Tabla 1.8.A. Evolución de los precios de productos petrolíferos (en Península y Baleares) (1)**

Tipo de combustible	Año 2021				Año 2022				Año 2023				Año 2024			
	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) 95 IO sin plomo	1,26	1,35	1,42	1,49	1,63	1,95	1,85	1,70	1,64	1,60	1,69	1,61	1,59	1,65	1,57	1,51
Gasóleo (€/l) A	1,14	1,21	1,27	1,36	1,54	1,92	1,89	1,83	1,63	1,45	1,57	1,59	1,52	1,51	1,44	1,41

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

PVP Gasolina 95 (€/l)							
	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Año 2023	Año 2024	24/23(%)	Impuestos 2024 (%)
España	1,176	1,379	1,782	1,635	1,578	-3,5%	21,0%
Eurozona	1,329	1,559	1,884	1,800	1,757	-2,4%	21,3%
U.E.	1,282	1,505	1,821	1,745	1,706	-2,2%	21,7%

PVP Gasóleo de Automoción (€/l)							
	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Año 2023	Año 2024	24/23(%)	Impuestos 2024 (%)
España	1,071	1,244	1,798	1,559	1,471	-5,6%	21,0%
Eurozona	1,118	1,377	1,870	1,711	1,632	-4,6%	21,3%
U.E.	1,162	1,353	1,832	1,678	1,606	-4,3%	21,7%

(1) Precios medios ponderados. El precio no incluye el descuento de 20 c€/l aprobado por el RDL 6/2022 y las posteriores prórrogas.

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

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

Subsectores	2020	2021	2022	2023	2024 (P)	24/23
Transporte terrestre y por tubería	612,0	599,5	651,2	688,5	688,4	-0,01%
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	24,4	19,0	19,1	25,0	23,5	-6,10%
Transporte aéreo	50,5	49,9	56,1	64,3	58,6	-8,94%
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	265,9	284,3	304,8	308,9	291,3	-5,70%
Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas, etc.	71,6	72,1	70,8	70,5	67,1	-4,79%
<b>Total</b>	<b>1.024,4</b>	<b>1.024,8</b>	<b>1.102,0</b>	<b>1.157,2</b>	<b>1.128,9</b>	<b>-2,45%</b>

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

(P) Dato provisional, cálculo de la media de los cuatro trimestres. Consultado el 13/10/2025.

Fuente: Encuesta de Población Activa. Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía, Comercio y Empresa.

**Tabla 1.10. Consumo final por sectores económicos y tipos de energía. Unión Europea y España**

Concepto	UE 27							
	2021		2022		2023		2024	
SECTORES ECONÓMICOS	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%
Industria	243.591	25,9%	227.752	25,2%	215.423	24,7%	215.101	24,5%
Transportes	273.125	29,0%	280.982	31,1%	279.718	32,0%	283.480	32,3%
Hogares y otros	424.994	45,1%	393.996	43,6%	377.909	43,3%	378.301	43,1%
<b>CONSUMO FINAL</b>	<b>941.711</b>	<b>100,0%</b>	<b>902.729</b>	<b>100,0%</b>	<b>873.050</b>	<b>100,0%</b>	<b>876.882</b>	<b>100,0%</b>
TIPOS DE ENERGÍA	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%
Derivados del petróleo (sin biofuel)	326.845	34,7%	333.207	36,9%	326.912	37,4%	328.056	37,4%
Gas natural	214.999	22,8%	183.878	20,4%	171.174	19,6%	172.395	19,7%
Electricidad	214.086	22,7%	206.834	22,9%	201.155	23,0%	205.571	23,4%
Otros	185.780	19,7%	178.810	19,8%	173.808	19,9%	170.860	19,5%
<b>CONSUMO FINAL DISPONIBLE</b>	<b>941.711</b>	<b>100,0%</b>	<b>902.729</b>	<b>100,0%</b>	<b>873.050</b>	<b>100,0%</b>	<b>876.882</b>	<b>100,0%</b>

Concepto	España							
	2021		2022		2023		2024	
SECTORES ECONÓMICOS	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%
Industria	20.973	26,5%	19.084	24,2%	18.814	24,2%	19.095	23,9%
Transportes	30.350	38,3%	32.478	41,2%	32.203	41,3%	32.870	41,2%
Hogares y otros	27.958	35,3%	27.321	34,6%	26.887	34,5%	27.828	34,9%
<b>CONSUMO FINAL</b>	<b>79.280</b>	<b>100,0%</b>	<b>78.883</b>	<b>100,0%</b>	<b>77.903</b>	<b>100,0%</b>	<b>79.794</b>	<b>100,0%</b>
TIPOS DE ENERGÍA	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%	Tep (Miles)	%
Derivados del petróleo (sin biofuel)	36.784	46,4%	38.528	48,8%	37.138	47,7%	37.929	47,5%
Gas natural	15.516	19,6%	13.223	16,8%	12.846	16,5%	13.473	16,9%
Electricidad	19.594	24,7%	19.292	24,5%	19.146	24,6%	19.773	24,8%
Otros	7.386	9,3%	7.840	9,9%	8.773	11,3%	8.618	10,8%
<b>CONSUMO FINAL DISPONIBLE</b>	<b>79.280</b>	<b>100,0%</b>	<b>78.883</b>	<b>100,0%</b>	<b>77.903</b>	<b>100,0%</b>	<b>79.794</b>	<b>100,0%</b>

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

Fuente: Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat>). Datos actualizados a 21/01/2026.

**Tabla 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 (4)	Aéreo (2)	Marítimo		
Gasolina auto (Miles t)	2020	4.249,4				4.249,4	-21,0%
	2021	5.243,3				5.243,3	23,4%
	2022	5.750,4				5.750,4	9,7%
	2023	6.063,9				6.063,9	5,5%
	2024	6.517,6				6.517,6	13,3%
Gasóleo (Miles t)	2020	19.527,0	62,0		3.426,8	23.015,8	-10,4%
	2021	21.851,0	53,6		3.756,4	25.660,9	11,5%
	2022	22.172,4	51,8		4.206,6	26.430,7	3,0%
	2023	21.670,0	46,0		3.086,4	24.802,4	-6,2%
	2024	21.824,8	49,4		3.046,2	24.920,3	0,5%
Fuel-oil (Miles t)	2020				4.356,7	4.356,7	-31,0%
	2021				4.928,8	4.928,8	13,1%
	2022				6.188,9	6.131,8	24,4%
	2023				5.932,5	5.932,5	-3,2%
	2024				5.824,8	5.824,8	-1,8%
Gasolina aviación (Miles t)	2020			3,8		3,8	-18,3%
	2021			4,7		4,7	23,3%
	2022			4,4		4,4	-5,1%
	2023			4,7		4,7	6,2%
	2024			4,8		4,8	8,9%
Queroseno (Miles t)	2020			2.417,8		2.417,8	-65,1%
	2021			3.341,2		3.341,2	38,2%
	2022			5.870,9		5.870,9	75,7%
	2023			6.568,0		6.568,0	11,9%
	2024			7.387,7		7.387,7	12%
Gas licuado (Miles t)	2020	66,0				66,0	-23,3%
	2021	86,9				86,9	31,7%
	2022	106,8				107,5	23,7%
	2023	113,1				108,5	0,9%
	2024	123,1				123,1	14,5%
Electricidad (Gwh)	2020		1.960,0			1.960,0	-29,3%
	2021		2.106,2			2.106,2	7,5%
	2022		2.408,5			2.648,3	25,7%
	2023		2.680,2			2.649,3	0,0%
	2024		2.632,7			2.632,7	-0,6%
<b>Total equivalente en TJ (3)</b>	<b>2020</b>	<b>1.021.677,0</b>	<b>9.704,2</b>	<b>105.334,5</b>	<b>324.950,3</b>	<b>1.461.666,1</b>	<b>-23,3%</b>
	<b>2021</b>	<b>1.165.107,8</b>	<b>9.869,8</b>	<b>145.540,2</b>	<b>362.477,7</b>	<b>1.682.995,5</b>	<b>15,1%</b>
	<b>2022</b>	<b>1.201.805,7</b>	<b>10.882,0</b>	<b>255.572,6</b>	<b>433.365,5</b>	<b>1.900.178,4</b>	<b>12,9%</b>
	<b>2023</b>	<b>1.194.278,2</b>	<b>11.612,8</b>	<b>285.909,6</b>	<b>375.024,8</b>	<b>1.866.503,6</b>	<b>-1,8%</b>
	<b>2024</b>	<b>1.221.085,4</b>	<b>11.586,4</b>	<b>321.573,4</b>	<b>368.889,5</b>	<b>1.923.134,6</b>	<b>1,2%</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).

(4) Datos de consumo energético provisionales.

Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, CORES, RENFE, ADIF, Generalitat de Cataluña, Generalitat de Valencia, Ferrocarriles del Gobierno Vasco y Compañías privadas de vía estrecha.

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

Modos de transporte	2020	2021	2022	2023	2024 (P)	Reparto modal
Carretera (1)	287.850,53	353.627,44	386.108,50	396.151,00	403.132,87	84,26%
Ferrocarril (2)	12.409,50	17.280,20	26.284,50	30.072,13	32.256,97	6,74%
Aéreo (3)	13.684,99	21.916,70	34.963,07	38.920,40	41.757,33	8,73%
Marítimo (4)	673,27	889,15	1.235,13	1.262,90	1.265,05	0,26%
<b>Total</b>	<b>314.618,29</b>	<b>393.713,50</b>	<b>448.591,20</b>	<b>466.406,43</b>	<b>478.412,22</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, publicado en el OTLE.

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

**Tabla 1.13. Distribución del tráfico interior de mercancías según modos de transporte (millones de toneladas-km) (1)**

Modos de transporte	2020	2021	2022	2023	2024 (P)	Reparto modal
Carretera (2)	273.185,69	319.275,45	323.078,48	328.126,06	328.332,72	84,79%
Ferrocarril (3)	8.969,60	9.060,70	10.553,78	9.314,14	8.896,38	2,30%
Marítimo (4)	41.293,50	44.676,50	48.219,50	47.988,50	49.922,50	12,89%
Aéreo (5)	52,68	59,78	61,92	59,96	62,01	0,02%
<b>Total</b>	<b>323.501,47</b>	<b>373.072,43</b>	<b>381.913,68</b>	<b>385.488,67</b>	<b>387.213,61</b>	<b>100,00%</b>

(P) Provisional.

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

(2) Datos del OTLE a partir de la Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC) y de la estadística de Eurostat.

(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. Datos de 2024 provisionales (valores OTLE trimestrales), consultado el 21/11/2025.

(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: D.G. de Carreteras, D.G. del Sector Ferroviario, D.G. de Aviación Civil, O.P. Puertos del Estado (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), OTLE, IBERIA, FEVE, Comunidades Autónomas y RENFE operadora.

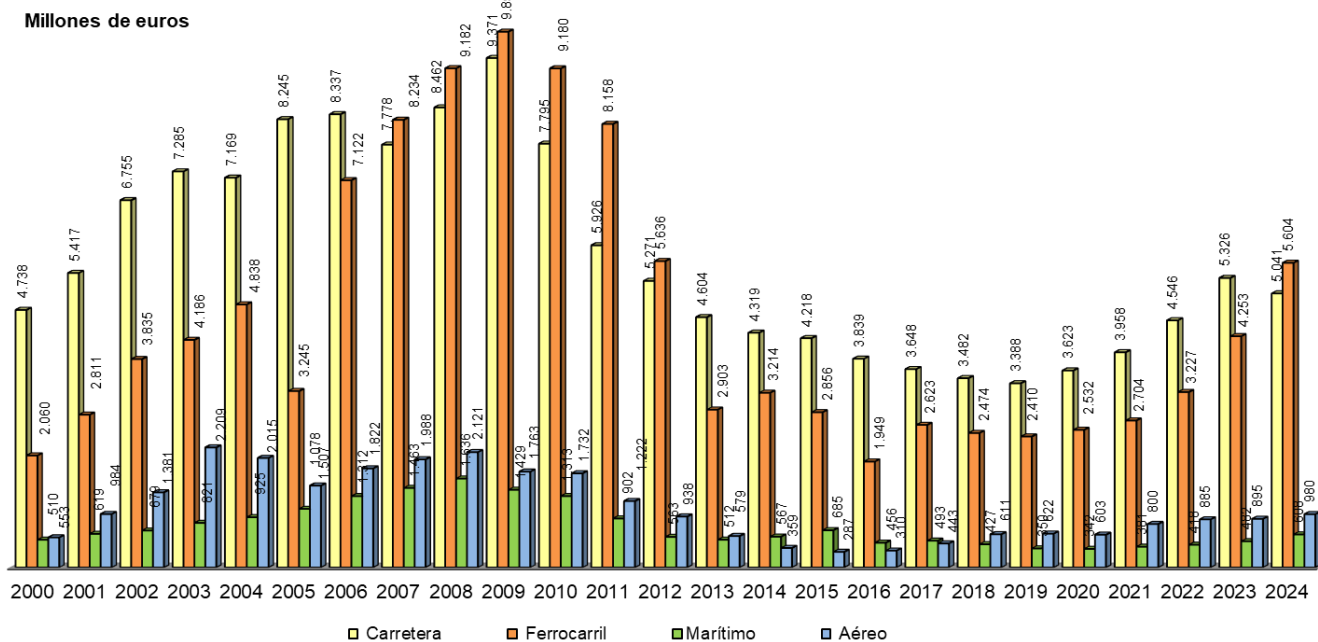
**Tabla 1.14. Transporte de viajeros según medio de transporte principal y destino de viaje (miles de viajes) (\*)**

	2020	2021	2022	2023	2024	%	24/23
<b>TOTAL VIAJES</b>	<b>101.523,9</b>	<b>142.893,5</b>	<b>171.388,1</b>	<b>185.895,2</b>	<b>184.431,1</b>	<b>100,0</b>	<b>-0,8%</b>
Transporte aéreo	6.506,4	10.072,1	18.700,0	22.828,5	24.759,8	13,4	8,5%
Vehículo propio	84.594,3	117.767,9	131.186,8	138.756,8	133.574,1	72,4	-3,7%
Autobús	3.543,2	5.183,3	7.397,6	7.505,5	8.768,0	4,8	16,8%
Transporte ferroviario	4.213,2	6.417,0	9.459,7	11.723,9	12.154,2	6,6	3,7%
Transporte marítimo	936,2	1.478,0	2.362,2	2.689,3	2.937,2	1,6	9,2%
Otro tipo de transportes	1.730,5	1.975,1	2.281,8	2.391,2	2.237,7	1,2	-6,4%
<b>ESPAÑA</b>	<b>96.336,1</b>	<b>135.687,7</b>	<b>155.253,0</b>	<b>166.604,6</b>	<b>162.807,6</b>	<b>100,0</b>	<b>-2,3%</b>
Transporte aéreo	3.697,9	6.127,9	8.568,6	10.298,2	10.289,5	6,3	-0,1%
Vehículo propio	82.507,2	114.897,7	126.409,0	133.554,8	128.504,9	78,9	-3,8%
Autobús	3.496,1	5.080,7	7.057,0	7.073,0	8.118,2	5,0	14,8%
Transporte ferroviario	4.159,9	6.330,0	9.323,6	11.583,5	11.991,7	7,4	3,5%
Transporte marítimo	995,7	1.374,5	1.766,2	1.903,1	1.881,6	1,2	-1,1%
Otro tipo de transportes	1.479,3	1.876,8	2.128,7	2.192,1	2.021,8	1,2	-7,8%
<b>EXTRANJERO</b>	<b>5.080,1</b>	<b>7.205,8</b>	<b>16.135,1</b>	<b>19.290,5</b>	<b>21.623,5</b>	<b>100,0</b>	<b>12,1%</b>
Transporte aéreo	2.879,6	3.944,2	10.131,5	12.530,3	14.470,4	66,9	15,5%
Vehículo propio	2.086,9	2.870,1	4.777,8	5.202,0	5.069,2	23,4	-2,6%
Resto	113,6	391,4	1.225,8	1.558,2	2.083,9	9,6	33,7%

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

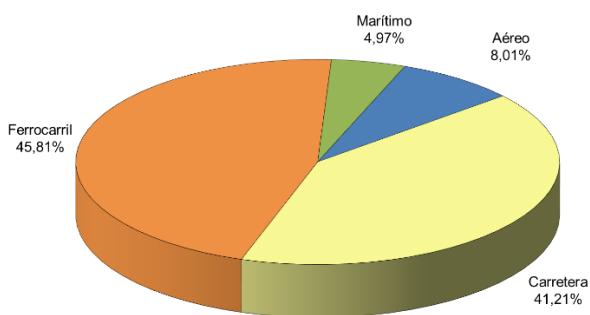
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía, Comercio y Empresa.

**Gráfico 1.1. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructura**



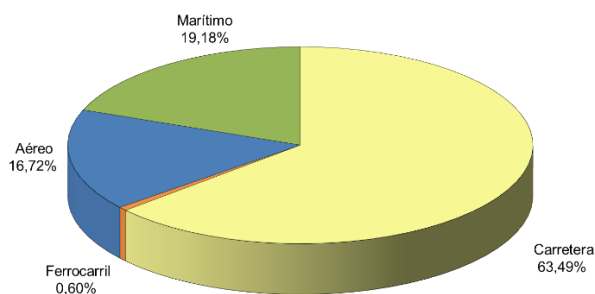
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales, Cabildos Insulares y Comunidades Autónomas.

**Gráfico 1.2. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras. Año 2024**



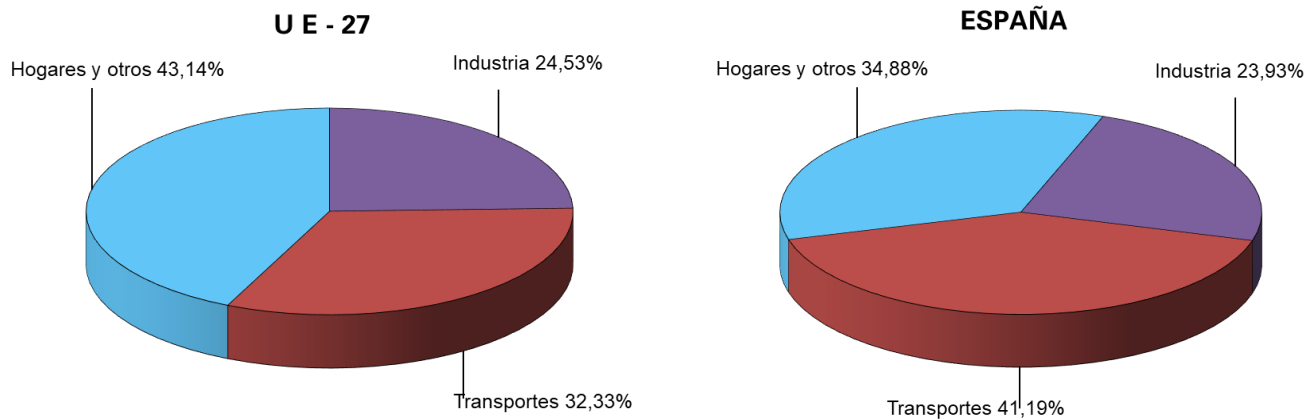
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales, Cabildos Insulares y Comunidades Autónomas.

**Gráfico 1.3. Energía consumida según modo de Transporte. Año 2024**



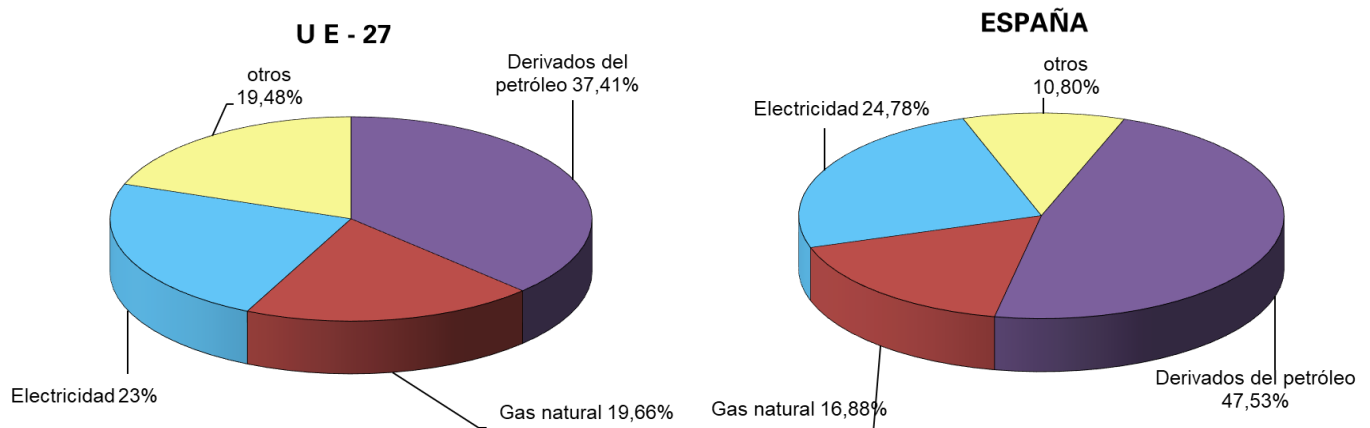
Fuente: Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, CORES, ADIF, RENFE Operadora, FEVE, Compañías privadas de Ferrocarril y Comunidades Autónomas.

**Gráfico 1.4.A. Consumo final de energía eléctrica por sectores económicos. Año 2024. (España y U.E.)**



Fuente: Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat>). Datos a 21/01/2026.

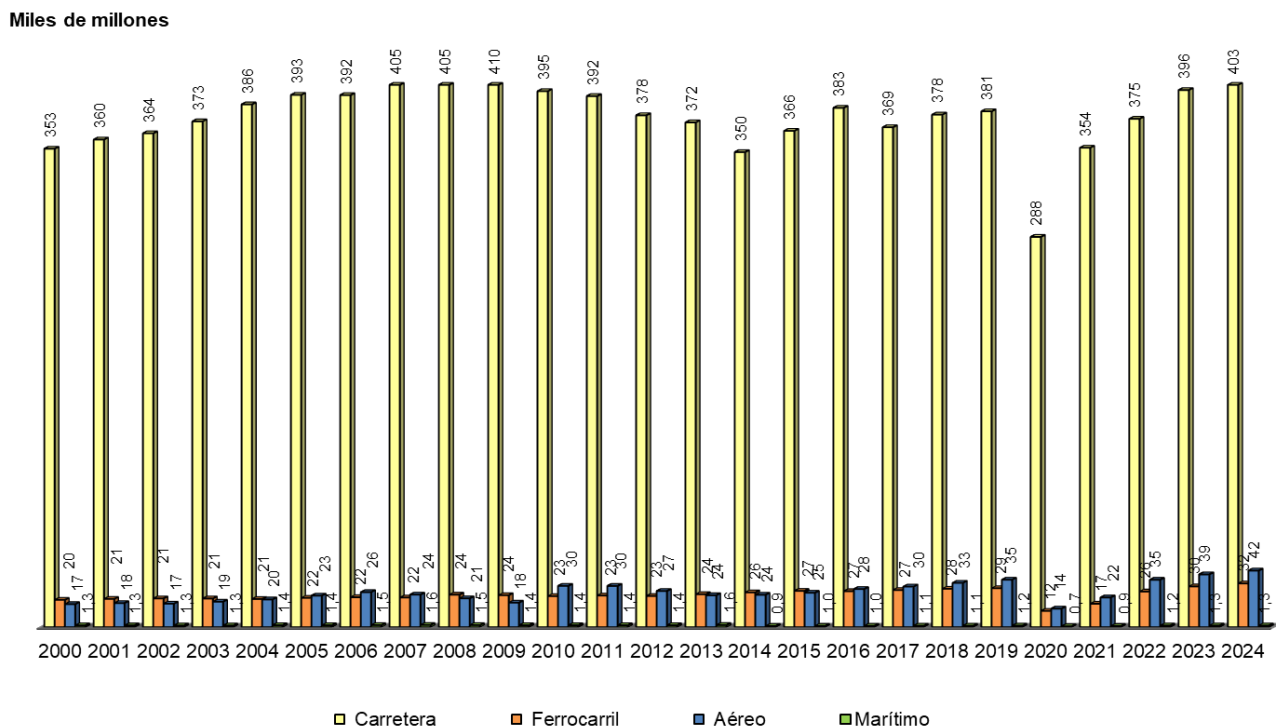
**Gráfico 1.4.B. Consumo final por tipos de energía. Año 2024. (España y U.E.)**



Fuente: Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat>). Datos a 21/01/2026.

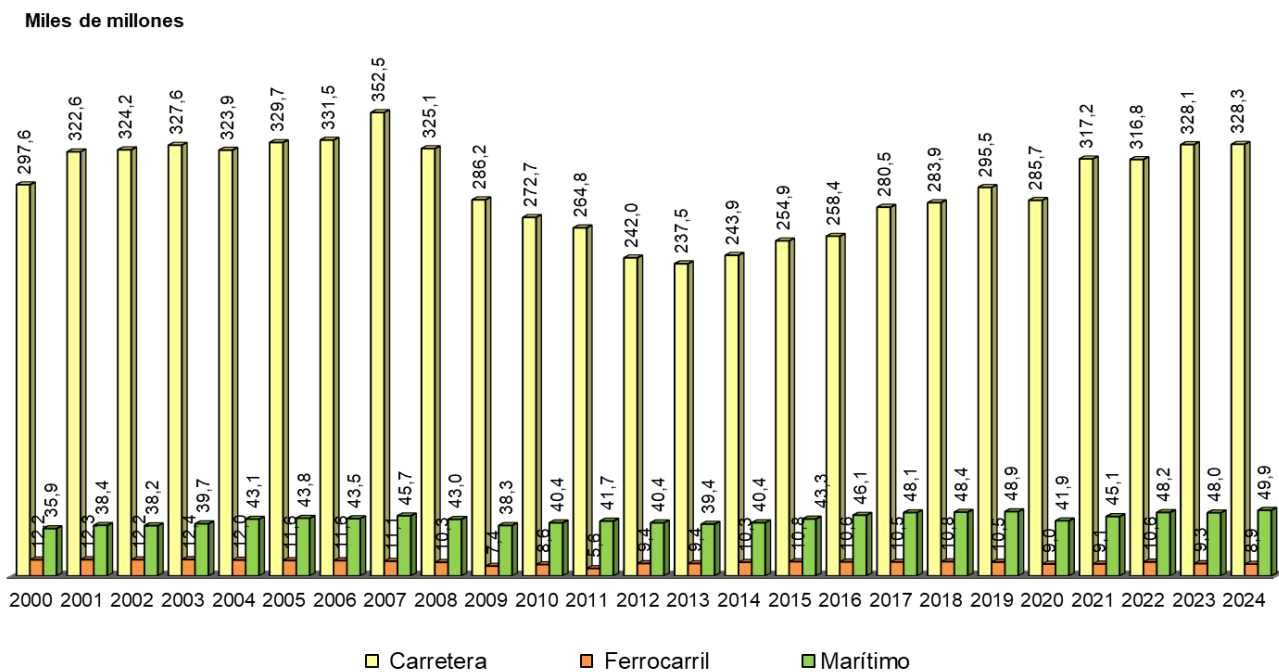


**Gráfico 1.5. Distribución del tráfico interior interurbano de viajeros según modo de transporte (viajeros-km)**



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

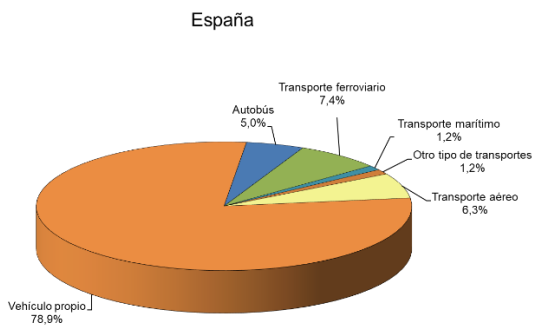
**Gráfico 1.6. Distribución del tráfico interior interurbano de mercancías según modo de transporte (toneladas-km)**



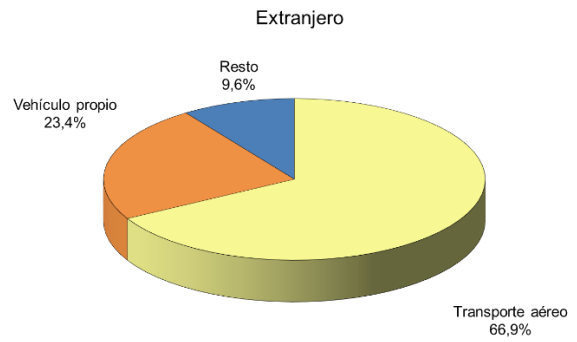
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, OTLE, RENFE Operadora, FEVE, IBERIA y Comunidades Autónomas.



**Gráfico 1.7. Transporte de viajeros según medio de transporte principal y destino de viaje (%). Año 2024 (\*)**



(\*) Encuesta de Turismo de Residentes (ETR/FAMILITUR).  
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía, Comercio y Empresa.



(\*) Encuesta de Turismo de Residentes (ETR/FAMILITUR).  
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía, Comercio y Empresa.



## 2. Transporte e infraestructuras de carretera

La longitud total de la red interurbana de carreteras a treinta y uno de diciembre de 2024 alcanzaba la cifra de 165.834 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 actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible descendió en un 23,9 % en relación con el año anterior, ascendiendo a 2.281.444 millones de euros. El total de inversiones estatales realizadas en carreteras durante el año 2024 alcanzó la cifra de 2.330,37 millones de euros, lo que supone un 23,2 % menos que en 2023.

El número de vehículos automóviles matriculados en 2024 ha sido de 1.603.357, que representa un aumento global del 9,3 % 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; Real Decreto 334/1982, de 12 de febrero, sobre señalización de carreteras, aeropuertos, estaciones ferroviarias, de autobuses y marítimas y servicios públicos de interés general en el ámbito de las Comunidades Autónomas con otra lengua oficial distinta del castellano (BOE del 27 de febrero de 1982); el Real Decreto 2296/1981, de 3 de agosto, sobre señalización de carreteras, aeropuertos, estaciones ferroviarias, de autobuses y marítimas y servicios públicos de interés general en el ámbito territorial de las Comunidades Autónomas (BOE del 9 de octubre de 1981); la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, (modificada por la Ley 66/1997, de 30 de diciembre; por el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras; 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; por el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre; y por la Ley 13/2021 de 1 de octubre); la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido; el Real Decreto 1513/2005 de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental; Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas (BOE del 23 de octubre de 2007) modificado por el Real Decreto 1038/2012; 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; Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición; 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 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, (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, modificado por el Real Decreto 61/2022, de 25 de enero; el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07 (BOE del 19 de noviembre de 2008); el Real Decreto 470/2021, de 29 de junio, por el que se aprueba el Código Estructural.; 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; el Real Decreto-Ley 18/2018, de 8 de noviembre, sobre medidas urgentes en materia de carreteras; 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 Real Decreto-ley 5/2023 de 28 de junio, por el

que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad.

Entre la normativa de la Unión Europea aplicable al transporte por carretera, destacar la siguiente normativa: el Reglamento (CEE) n.º 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.º 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; el Reglamento (CEE) n.º 881/92 del Consejo, de 26 de marzo de 1992, relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros; 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; el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros; las Tres Directivas del paquete sobre la inspección técnica de vehículos: la Directiva



2014/45/UE relativa a las inspecciones técnicas periódicas, la Directiva 2014/47/UE relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales y la Directiva 1999/37/CE en su versión modificada por la Directiva 2014/46/UE relativa a los documentos de matriculación de los vehículos; la Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de abril de 2003, por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas; 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; 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 la Directiva 92/106/CEE del Consejo, de diciembre de 1992, sobre normas comunes para el transporte combinado de mercancías entre los Estados miembros.

## 2.1. Infraestructuras

Al finalizar 2024, la longitud total de la red interurbana de carreteras, como se puede observar en la tabla 2.1, alcanzaba la cifra de 165.834 kilómetros.

Las longitudes de la Red a cargo del Estado (RCE) 2024, 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 kilómetros de los cuales 361.517 kilómetros son interurbanos; y dependiente de otros organismos existen 11.355 kilómetros de viario adicional. Las vías de servicio, 1.136 kilómetros, forman parte de la sección de la carretera correspondiente y, por tanto, no se contabilizan diferenciadamente.

La red a cargo del Estado cuenta con 87 kilómetros más que el año anterior. Dentro de la red a cargo del Estado la red de autopistas de peaje se mantiene igual que en 2023, siendo su longitud total de 1.351 kilómetros y

un incremento de 46 kilómetros en la red de las autovías y autopistas libres, alcanzando 10.441 kilómetros de longitud al finalizar el año. En cuanto a autovías y autopistas libres, correspondientes a las Comunidades Autónomas, aumenta en 124 kilómetros su kilometraje (datos de 2019), alcanzando la cifra de 2.955 kilómetros, mientras que las autopistas de peaje disminuyen su kilometraje en 126 kilómetros, alcanzando un total de 300 kilómetros de longitud. Las carreteras multicarril responsabilidad del actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible pasaron de 538 a 503 kilómetros en 2024 y las de las Comunidades Autónomas alcanzan los 881 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, al mantenimiento y conservación de las redes existentes, tanto en la red competencia del Estado como en la red competencia de las Comunidades Autónomas.

En el gráfico 2.1 se puede ver el reparto de la red de carreteras entre las distintas administraciones en el año 2024.

El resumen global de longitud de la red de carreteras de gran capacidad está recogido en la tabla 2.2, en la que se observan variaciones de distinto signo en sus componentes: con datos todavía provisionales, las autopistas de peaje disminuyen su kilometraje un 6,2 %, registrando un total de 1.902 kilómetros. Las carreteras multicarril que aumentan en un 1,5 % quedando en un total de 1.806 kilómetros, así como las autovías y autopistas libres, que se incrementan en un 0,9 % hasta alcanzar la cifra de 13.984 kilómetros. El total de carreteras de gran capacidad experimentó en 2024 un crecimiento conjunto del 0,1 %, con un registro de 17.692 kilómetros.

En el gráfico 2.2 se refleja la evolución creciente de este tipo de carreteras desde el año 2000.

La inversión total realizada en carreteras por el Estado, las Comunidades Autónomas, diputaciones provinciales y cabildos insulares en el periodo considerado, tabla 2.3, alcanza la cifra de 5.040,9 millones de euros, con un descenso del 5,3 % respecto a las inversiones realizadas el año anterior. En el año 2024 la Dirección General de Carreteras del actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible invirtió 2.281,44 millones de euros, lo que supone un 23,9 % menos respecto al ejercicio anterior. Por su parte, las Comunidades Autónomas y las Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares han aumentado sus inversiones en un 18,2 %, alcanzando un total de 2.669,7 millones de euros. Algunos territorios han aumentado de manera significativa sus inversiones, como es el caso de Galicia, con un crecimiento del 171 %, Navarra, del 52,7 % o La Rioja, del 42,8 %, respecto al año 2023. Por otro lado, la inversión realizada por las

Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje fue de 40,8 millones de euros, un 22,9 % superior al año 2023, y la inversión en carreteras de la Sociedad Estatal de Infraestructuras Terrestres (SEITT, S.A.), que incluye la inversión en carreteras y en autopistas, fue de 48,9 millones de euros, un 33,3 % superior a la del año anterior.

Las inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el año 2024 figuran en la tabla 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 2.281,44 millones de euros, lo que supone un descenso de la inversión total del 23,9 %.

En la tabla 2.5 se recogen los resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje, donde se observa que en el año 2024 los ingresos subieron en un 6,9 %, hasta alcanzar los 796,08 millones de euros. Los gastos de explotación experimentaron un aumento, quedando en 177,99 millones de euros, mientras los resultados financieros han descendido en un 71,5 % y las dotaciones a la amortización han ascendido un 4,7 %. Todo ello hace que los resultados antes de impuestos hayan disminuido en un 3,2 % con relación al año anterior, registrando unas ganancias de 341,14 millones de euros. Respecto a estos datos, para su correcta interpretación y comparación con ejercicios precedentes, el resultado final es un 3,2 % inferior al 2023 debido a la reversión del deterioro de Ausur por 25.98 millones de euros (incluido en Resultado y deterioro de inmovilizado), y los gastos financieros de Acega por importe de 82,46 98 millones de euros (incluidos en Resultados financieros).

## 2.2. Parque y estructura empresarial

En la tabla 2.6 figuran los datos del parque de vehículos existente al finalizar 2024. El total de vehículos automóviles alcanza la cifra de 35.687.192 unidades, con un aumento del 0,4 % sobre los existentes a finales de 2023.

En cuanto al parque de turismos, alcanza la cifra de 25.244.531, con 112.063 vehículos menos en circulación que en el año 2023, lo que supone un ligero descenso del 0,4 %. La categoría de motocicletas con cilindrada igual o superior a 50 c.c. y motocarros, experimenta un crecimiento del 4,2 % y un aumento de 176.031 unidades. Los tractores industriales, por su parte, experimentan un aumento del 2,6 %, los camiones y furgonetas subieron un

1,1 % con un incremento de 55.204 unidades y los autobuses y microbuses aumentan un 1,2 %, lo que supone 794 unidades más.

En "vehículos remolcados" en su conjunto, aumentaron en 2024 produciéndose un alza en el apartado de remolques del 2,9 % y del 2,2 % en semirremolques.

En cuanto a las matriculaciones, hay un aumento del 9,3 % para el total de vehículos automóviles respecto a 2023, continuando la tendencia creciente que se viene observando desde el año 2020, que acompaña la recuperación económica tras la pandemia del COVID-19. En total, se matricularon 1.603.357 vehículos. Este aumento se explica principalmente por la subida del 8,7 % de turismos matriculados, ya que esta clase de vehículo representa el 70,6 % del total, con 1.131.794 unidades.

La segunda clase más relevante, las motocicletas, aumentan en un 11,9 %, alcanzando 231.653 unidades, al igual que los camiones y furgonetas, que lo hacen en un 7,9 %, sumando un total de 198.921 unidades.

Por su parte, los autobuses y microbuses, los tractores industriales y otros vehículos, aumentan respecto a 2023 en un 8,3 %, 12,7 % y 26,2 %, respectivamente.

En el gráfico 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 2018, donde se produce un punto de inflexión que se agudiza en 2020 como consecuencia la crisis sufrida por la pandemia del COVID-19, recuperando la tendencia ascendente a partir del año 2021 hasta 2024.

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 2.8, se observa un descenso del 5,1 % en el número de empresas, quedando la cifra de 2.675 frente a las 2.818 del año anterior. Por tamaño de empresas, presenta una estructura similar al año anterior. Respecto al número total de autocares se produce un descenso del 0,9 % con respecto al año anterior, registrando un total de 44.434 autocares en 2023, dando como resultado que el número de autocares por empresa sube un 4,4 %, tal como se puede observar en el gráfico 2.5.

En la tabla 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 un incremento del número de empresas que pasan de 57.234 a 58.226, que supone un aumento del 1,7 %, así como del número de vehículos, que suman la cifra de 63.001, con un aumento del 2,2 % interanual. Este aumento del número de



vehículos se produce en diferentes proporciones: las empresas con un solo taxi aumentan en 747 unidades; las empresas con un número de vehículos entre 2 y 5, suben en 536 unidades; las empresas con un número entre 6 y 20 taxis crecen en 56 unidades; y las empresas con más de 20 taxis, suben 46 unidades.

La tabla 2.10, refleja la evolución durante los últimos cinco años 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 2024 la cifra de 290.678 unidades, superior en un 8,7 % a la del año anterior. Los vehículos rígidos aumentaron un 7,8 %, lo que supone 6.170 vehículos más de este tipo. Los tractores MDP subieron un 9,1 % hasta alcanzar los 204.932 vehículos, con un aumento de 17.063 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 8,6 % alcanzando la cifra de 7.474 vehículos. Los tractores MDP subieron en un 8,2 % y los vehículos rígidos aumentaron un 8,7 % alcanzando la cifra de 6.184 unidades.

En conjunto, se alcanza un aumento del 8,7 % en el total del parque de vehículos pesados de transporte público de mercancías por carretera respecto a 2023, con 298.152 vehículos, lo que supone una subida del 9,1 % en el apartado de tractores MDP, con 206.222 unidades; por su parte, los vehículos rígidos que totalizan 91.930 unidades registran un incremento del 7,8 %.

El parque de vehículos ligeros de mercancías provistos de autorización de transporte de servicio público experimenta una subida del 16 % respecto al año anterior, alcanzando la cifra de 124.101 vehículos, de los cuales 119.505 pertenecen al ámbito nacional y 4.596 corresponden a los de ámbito comarcal y autonómico. 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 2.11, en el apartado correspondiente al ámbito nacional se observa una bajada del 4,3 %, pasando de 103.952 vehículos en 2023 a 99.492 al finalizar 2024. Los vehículos pesados de ámbito nacional de tracción propia experimentan igual retroceso, como consecuencia de que los tractores-MPC cayeron un 3,8 % y los vehículos rígidos-MPC un 4,4 %.

En el ámbito comarcal y autonómico, donde solamente quedan los vehículos provistos de autorizaciones

de transporte expedidas por las Comunidades Autónomas, en virtud de sus propias competencias, los vehículos pesados experimentaron un aumento del 0,7 %, respecto al año anterior, alcanzando la cifra en 4.366 vehículos.

El apartado total de vehículos pesados es el que ofrece una idea de la situación real de los vehículos pesados autorizados para realizar servicio privado. Se observa un descenso global del 4,1 % debido a la variación en el mismo porcentaje de los vehículos con tracción propia y, dentro de éstos, caen en igual proporción los tractores-MPC y la rúbrica vehículos rígidos-MPC. El parque total de vehículos pesados autorizados para realizar servicio privado es de 104.052 vehículos de tracción propia y, dentro de éstos, 18.297 corresponden a vehículos tractores MPC y 85.755 a vehículos rígidos MPC.

Los vehículos ligeros autorizados para realizar servicio privado disminuyeron globalmente en un 6,8 %, debido al decremento del parque de este tipo de autorizaciones, tanto en el ámbito nacional como en el comarcal y autonómico que bajaron un 9 % y un 0,6 %, respectivamente.

La tabla 2.12 muestra la estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Globalmente, en 2024 ha aumentado en un 2,3 % el número de empresas, que pasa de 63.034 a 64.465 empresas. Por su parte, el número de vehículos también aumenta, en un 8,4 %, de 316.401 vehículos en 2023 a 343.046 en 2024.

Los vehículos por tamaño de empresas suben en todas las categorías salvo en empresas con 2 a 5 vehículos y las de 11 a 20, que bajan ligeramente. El número medio de vehículos pesados autorizados para la prestación de servicio público de mercancías por empresa ha pasado a ser de 5,02 vehículos por empresa en 2023 a 5,32 vehículos por empresa en 2024.

El gráfico 2.6 muestra la evolución en el año 2024 del número de empresas en todos los tamaños considerados, con relación al año anterior.

### 2.3. Tráficos

La tabla 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 2024, el tráfico de titularidad estatal, que comprende el 53,0 % del total, alcanza los 138.833 millones de vehículos-kilómetro, lo que implica un ligero descenso de 0,24%, mientras que el tráfico de titularidad autonómica, que comprende el 41,9 % del total, ha subido un 1,7 % hasta los 109.734 millones de vehículos-kilómetro, y el tráfico de titularidad provincial que

solo es el 5,1 % del total, ha aumentado un 1,5 % hasta los 13.454 millones de vehículos-kilómetro.

El tráfico total en el conjunto de las redes de carreteras, por tipo de vía, se contiene en la tabla 2.14.A, de donde se desprende que el 53,2 % del tráfico total transcurre por autovías y autopistas libres hasta alcanzar la cifra de 139.398,3 vehículos-kilómetro. Por otro lado, el 36,3 % se da por la red convencional, llegando a los 95.147 millones de vehículos-kilómetro.

La tabla 2.14.B, que es complementaria de la 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 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 138.833 millones de vehículos-kilómetro, el 53,0 % del tráfico total.

En la tabla 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 2.15.2 y 2.15.3 recogen el tráfico en la red de carreteras del Estado; crecimiento por tipo de vehículo y Comunidad Autónoma; y longitud total recorrida por corredores por tipo de vehículo, respectivamente, durante el año 2024. Por último, la tabla 2.15.4 muestra el crecimiento del tráfico en dicha Red por corredores, desde el año 1993 hasta 2024.

En la tabla 2.16, figura el tráfico en la red de carreteras del Estado según la clase de vehículo. El total del tráfico real apenas ha sufrido variaciones respecto al año anterior, con un descenso del 0,2 %, idéntico a la bajada del tráfico de vehículos ligeros. El tráfico de vehículos pesados también desciende, en un 0,3 %; estas variaciones se obtienen sobre la red comparable en los años 2023 y 2024. 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 2.16.1; en ella se puede observar cómo crecen los niveles de tráfico, con un aumento del 3,6 %, siendo la

subida superior en el tráfico de vehículos ligeros, que aumenta un 3,6 %, habiendo un aumento del 2,9 % de los vehículos pesados.

La tabla 2.16.2, que complementa la 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 la variación del tráfico en el total de la red de carreteras del Estado ha descendido muy ligeramente, en un 0,4 %; dentro de las Autopistas libres y Autovías el descenso ha sido del 0,2 %, en carreteras Multicarril del 3,4 % y en la red convencional del 4,6 %. Por el contrario, se da un aumento del tráfico IMD en las Autopistas de peaje, registrando un aumento del 5,1 %.

El transporte de viajeros según clase de vehículo y de mercancías en el conjunto de las redes de carreteras se indica en la tabla 2.17. Por tipo de vehículo, el turismo, que es el medio transporte más utilizado alcanzando el 87,1 % del total, subió un 1,3 % y en autobuses un 7,4 %, mientras que el transporte en motocicletas disminuyó un 8,6 %; el transporte de mercancías, por su parte, se mantuvo estable con relación a la red comparable del año anterior. Para la obtención de estos datos, el de ocupación de autobuses (27,84 pasajeros/autobús) se ha obtenido del Observatorio de Transporte de viajeros de 2023 del actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; el dato de la carga media (11,0110 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2024 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 motocicletas 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 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 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 aumentado un 1,0 % sobre el año anterior, alcanzando la cifra de 213.552 millones





de viajeros-kilómetro en 2024, de los cuales corresponde, 29.668 millones a viajeros-kilómetro transportados en autobús, 180.434 a viajeros-kilómetro en turismos y 3.811 millones a viajeros-kilómetro en motocicletas. El transporte de mercancías ha descendido ligeramente, en un 0,5 % respecto al año anterior, hasta alcanzar los 213.803 millones de toneladas-kilómetro.

El transporte interior de mercancías en vehículos pesados y referido exclusivamente a operaciones interurbanas, figura en la tabla 2.18, poniéndose de manifiesto en 2024 un ligero 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 las toneladas transportadas suben más que las toneladas-kilómetro producidas, mientras que por cuenta propia aumenta la distancia media al aumentar más las toneladas-kilómetro producidas que las toneladas transportadas. Las toneladas transportadas por cuenta propia disminuyen un 1,7 %, mientras que las toneladas-kilómetro producidas aumentan un 0,5 %, mientras que en el transporte por cuenta ajena se manifiesta un incremento del 1,3 % en las toneladas transportadas y del 0,1 % en las toneladas-kilómetro producidas. En números absolutos, las toneladas transportadas por cuenta propia han disminuido en 2,68 millones y por cuenta ajena han subido en 14,10 millones, mientras que las toneladas-kilómetro resultantes aumentaron, pasando de 9.132 a 9.175 millones para el servicio por cuenta propia y de 166.692 a 166.829 millones para el servicio por cuenta ajena.

Las tablas 2.19.1 a 2.19.4 muestran la distribución anual y mensual de velocidades para distintos tipos de vía y ámbito de las mismas en el año 2024.

Las tablas 2.19.5 y 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 leves aumentos interanuales del 0,9 % en el número de víctimas mortales y del 2,4 % en el número de accidentes con víctimas en 2024.

Las tablas 2.20 y 2.21 son complementarias de la tabla 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 2.20), como en millones de toneladas-kilómetro (tabla 2.21). Del examen de las mismas, se observa que, en 2024, el mayor número de toneladas transportadas para otras Comunidades Autónomas corresponde a transportes realizados con origen en la Co-

munidad Autónoma de Castilla-La Mancha, con 52 millones de toneladas. Le siguen la Comunidad Valenciana con 48,99 millones de toneladas, Cataluña con 44,16 millones, la Comunidad de Madrid con 41,25 y Castilla y León con 38 millones de toneladas. Atendiendo a la proporción de mercancías con origen en cada comunidad, Andalucía, Galicia y Cataluña son las que más cargan para el transporte en la propia comunidad. En el otro extremo, La Rioja, Castilla-La Mancha y Navarra son las que más mercancías cargan para otras comunidades.

En los destinos destaca Cataluña con 238,57 millones de toneladas, Andalucía con 231,8 millones y Comunidad Valenciana con 220 millones. A mayor distancia de las anteriores, Madrid con 119,63 millones de toneladas descargadas y Castilla y León con 115,66 millones. En cuanto a toneladas transportadas procedentes de otras Comunidades Autónomas, es la Comunidad de Madrid la que ocupa el primer lugar con 52,56 millones de toneladas, seguida de la Comunidad Valenciana con 51,35 millones de toneladas, Castilla-La Mancha con 42,1 millones de toneladas, Cataluña con 38,78, Aragón con 33,44 millones de toneladas y Andalucía con 33,17.

Respecto a las toneladas-kilómetro transportadas, indican la mayor importancia del transporte realizado íntegramente dentro de cada Comunidad Autónoma, si bien disminuye su importancia con relación al procedente del conjunto de las otras Comunidades, ya que los recorridos de los primeros son, por regla general, inferiores a los de los segundos. Destaca el transporte interior de mercancía de Andalucía, con 12.855 millones de toneladas-kilómetro, seguida de Cataluña y Comunidad Valenciana, con 9.348 y 6.110 millones de toneladas-kilómetro, respectivamente.

En cualquier caso, debe tenerse en cuenta que en la Encuesta, la población objeto de estudio está formada por los vehículos pesados de más de 3,5 toneladas de carga útil matriculados en España autorizados para el transporte de mercancías por carretera. A partir de 2002, se incluyen también los transportes dentro del mismo municipio.

## 2.4. Tarifas

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, 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. Esta ley ha sido modificada y parcialmente derogada por: Ley 13/1996 de 30 diciembre, Real Decreto-Ley 6/1998 de 5 junio, Ley 14/2000 de 29 diciembre, Resolución de 12 diciembre 2001, Ley 24/2001 de 27 de diciembre, Ley 10/2003 de 20 de mayo, Ley 29/2003 de 8 de octubre, Ley 39/2003 de 17 noviembre, Real Decreto-ley 1/2004 de 7 mayo, Ley 25/2009 de 22 de diciembre.

Destaca también el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.

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, que modifica la citada ley 16/1987, 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:

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

El Real Decreto 70/2019, modificó el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, indicando que el régimen tarifario del servicio podrá establecerse:

- a) Mediante una única tarifa viajero-kilómetro para todas las expediciones que integran el servicio.
- b) Mediante tarifas viajero-kilómetro diferenciadas para cada una de las expediciones o rutas que integran el servicio.
- c) Mediante tarifas zonales por viajero para cada zona por las que discurra el servicio, independientemente del número de kilómetros realizados.
- d) Mediante un precio único por viajero para todas las expediciones que integran el servicio, independientemente de los kilómetros realizados.

Respecto al precio del transporte colectivo urbano e interurbano, el Real Decreto-Ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía, aprobó la concesión de ayudas directas a las comunidades autónomas y entidades locales que presten servicio de transporte colectivo urbano e interurbano, para la reducción del precio de los abonos y títulos multiviaje,



excluido el billete de ida y vuelta, de los servicios de transporte terrestre de su competencia, en un porcentaje mínimo de un 50 % sobre el precio habitual, tendiendo las comunidades autónomas y entidades locales que financiar, con cargo a sus propios presupuestos, el descuento de al menos el 20 % en el precio de los abonos y títulos multiviaje, excluido el billete de ida y vuelta.

Por último, la revisión de tarifas de peajes de las autopistas dependientes de la Administración General del Estado se ha venido realizando según lo establecido en la Ley 14/2000 de 20 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social. El 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, 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.

No obstante, esta manera de revisar las tarifas y peajes en las autopistas de peaje de titularidad de la Administración General del Estado fue derogada por la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, que mantiene su vigencia para aquellos contratos de concesión suscritos con anterioridad a la citada Ley 2/2015.

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.

Al amparo de esta ley, se aprobó el Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, que 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, y que prevé 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.

Finalmente, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, aprobó la actualización de los peajes de las autopistas de titularidad estatal bajo concesión administrativa a finales del año 2023, con efectos a 1 de enero de 2024. De esta forma, el alza de las tarifas se fijó en una horquilla

de entre el 5% y el 6,65% en función de las condiciones específicas de cada concesión administrativa. Al igual que en 2023, se habilitó una subvención de 30 millones de euros para lograr que las subidas sean escalonadas hasta el año 2026; sin estas subvenciones, el alza podría haber superado el 8,5 %. Cabe destacar que en algunos casos estas bonificaciones han sido concertadas con los Gobiernos autonómicos, que contribuyen económicamente a la medida.

Estas subidas no afectaron a las autopistas gestionadas por el SEITT, que no se han elevado desde 2019, cuando se redujeron un 30% de media.

## 2.5. Actividad internacional

Durante 2024 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 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 137.302 en 2024, con un incremento del 2,5 % sobre las concedidas el año anterior en el que se alcanzaron 133.950 copias de licencias. La tabla 2.23 incluye dichas autorizaciones, así como las relativas a los países miembros de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) que para 2024 fueron de 116, un 26,1 % más respecto al año anterior.

Para finalizar, en la tabla 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 2020 y 2021 mostró una tendencia decreciente, acusando la crisis provocada por la pandemia del COVID-19, lleva registrando una fuerte recuperación hasta 2024, con lo que las licencias vigentes al finalizar el año son de 766, frente a las 286 y 229 concedidas en los años 2022 y 2023, respectivamente, lo que supone una gran subida en el último año del 234,5 % y el número de vehículos autorizados igualmente repunta un 253,4 % pasando de

1.372 en 2022 y 1.840 en 2023 a 6.502 en 2024. El fuerte incremento de autorizaciones UE producido en 2024 obedece a que este año fue año de renovación (la licencia caduca cada 5 años); durante los años anteriores, el crecimiento fue del 34 % en 2023, 28 % en 2022, y una reducción en 2021 del 16 %.

En los servicios discrecionales, en lo que respecta a autorizaciones, tuvieron un incremento destacado en 2023, de tal manera que se registró una notable subida del 71,5 %, hasta alcanzar las 1.384 autorizaciones, al igual que ocurrió en los viajes realizados que repuntan también un 71,5 % hasta los 24.912 viajes. En 2024, la variación fue mínima, con un descenso del 0,8 % en ambos casos.



Tabla 2.1. Longitud de la red interurbana de carreteras. Año 2024 (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	130	1.715	84	1.613	0	887	115	9.549	9.201	23.294
Aragón	55	778	45	1.659	0	5	10	5.602	3.722	11.876
Asturias	20	364	17	443	0	74	7	4.202	--	5.127
Illes Balears	--	--	--	--	--	--	--	--	2.154	2.154
Canarias	--	--	--	--	--	--	--	--	4.136	4.136
Cantabria	0	254	3	319	0	0	0	1.984	--	2.560
Castilla-La Mancha	212	1.396	14	2.125	0	237	8	8.362	7.251	19.605
Castilla y León	202	1.975	74	3.427	0	281	18	11.310	16.159	33.446
Cataluña	5	875	41	884	101	501	105	5.254	4.240	12.006
Comunidad Valenciana	79	972	82	754	0	101	224	2.607	3.408	8.227
Extremadura	0	588	39	1.075	0	124	37	3.617	3.827	9.307
Galicia	223	642	82	1.430	54	244	15	5.172	9.721	17.583
Madrid	151	489	8	99	0	97	222	2.147	--	3.213
Murcia	115	331	11	130	0	167	90	2.448	--	3.292
Navarra	40	--	--	--	145	237	26	3.549	--	3.997
País Vasco	--	--	--	--	--	--	--	--	4.115	4.115
La Rioja	119	62	2	244	0	0	3	1.401	--	1.831
Ceuta y Melilla	0	0	1	25	0	0	1	38	--	65
<b>Total</b>	<b>1.351</b>	<b>10.441</b>	<b>503</b>	<b>14.227</b>	<b>300</b>	<b>2.955</b>	<b>881</b>	<b>67.242</b>	<b>67.934</b>	<b>165.834</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 y Movilidad Sostenible), Consejerías de CC.AA. y Diputaciones y Cabildos Insulares.

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

Tipo de carretera	2015	2020	2021	2022	2023	2024 (*)	24/23
Autopistas de peaje	3.040	2.530	2.039	1.809	2.028	1.902	-6,2%
Autovías y autopistas libres (1)	12.296	13.222	13.786	9.476	13.858	13.984	0,9%
Carreteras multicarril (2)	1.686	1.690	1.740	1.810	1.780	1.806	1,5%
<b>Total carreteras especiales</b>	<b>17.021</b>	<b>17.442</b>	<b>17.565</b>	<b>13.095</b>	<b>17.666</b>	<b>17.692</b>	<b>0,1%</b>

(\*) Datos provisionales.

(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 General de Estudios Económicos y Estadísticas. Dirección General de Programación Económica y Presupuestos. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 2.3. Inversiones realizadas en carreteras (miles de euros) (1)**

Organismos	2020	2021 (2)	2022 (2)	2023 (2)	2024 (*)	24/23
<b>Dirección General de Carreteras</b>	<b>2.050.034</b>	<b>2.067.975</b>	<b>2.367.865</b>	<b>2.997.392</b>	<b>2.281.444</b>	<b>-23,9%</b>
<b>Comunidades Autónomas</b>	<b>1.063.053</b>	<b>1.233.378</b>	<b>1.043.886</b>	<b>1.205.634</b>	<b>1.610.739</b>	<b>33,6%</b>
Andalucía	174.388	209.757	150.787	232.751	200.750	-13,7%
Aragón	23.824	25.716	44.772	44.772	35.173	-21,4%
Asturias	31.397	31.872	25.716	44.528	46.682	4,8%
Illes Balears	--	--	--	--	--	--
Canarias	30.176	37.620	--	--	--	--
Cantabria	23.974	23.974	32.099	19.216	26.240	36,6%
Castilla-La Mancha	27.254	49.251	48.573	41.274	38.607	-6,5%
Castilla y León	77.397	74.391	71.853	74.020	87.704	18,5%
Cataluña	146.735	179.086	238.671	227.085	256.763	13,1%
Comunidad Valenciana	106.146	97.147	109.602	105.573	134.732	27,6%
Extremadura	65.846	46.988	20.534	21.263	28.783	35,4%
Galicia	138.037	157.913	153.809	171.022	463.678	171,1%
Madrid	67.836	80.820	49.447	77.887	89.560	15,0%
Murcia	--	41.504	41.900	54.968	64.642	17,6%
Navarra	33.548	33.629	34.269	71.802	109.615	52,7%
País Vasco	105.473	128.895	--	--	--	--
Rioja	11.022	14.815	20.954	19.473	27.810	42,8%
Ceuta y Melilla	--	--	900	--	--	--
<b>Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares</b>	<b>382.597</b>	<b>514.113</b>	<b>1.008.666</b>	<b>1.052.794</b>	<b>1.058.992</b>	<b>0,6%</b>
<b>Total Entes Territoriales</b>	<b>1.445.650</b>	<b>1.747.491</b>	<b>2.052.552</b>	<b>2.258.428</b>	<b>2.669.731</b>	<b>18,2%</b>
<b>Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje</b>	<b>32.921</b>	<b>69.109</b>	<b>35.844</b>	<b>33.196</b>	<b>40.795</b>	<b>22,9%</b>
<b>Sociedad Estatal de Infr. del Tte. Terrestre (SEITT, S.A.)</b>	<b>94.037</b>	<b>73.818</b>	<b>89.281</b>	<b>36.706</b>	<b>48.929</b>	<b>33,3%</b>
<b>Total</b>	<b>3.622.642</b>	<b>3.958.393</b>	<b>4.545.542</b>	<b>5.325.722</b>	<b>5.040.899</b>	<b>-5,3%</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) Se han actualizado las inversiones de los años 2021, 2022 y 2023 de Diputaciones Provinciales y Cabildos de acuerdo con los datos del Anuario Estadístico del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Fuente: Dirección General de Programación Económica y Presupuestos (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), CC.AA., Diputaciones y Cabildos Insulares, Delegación del Gobierno en Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje y SEITT,S.A.

**Tabla 2.4. Inversiones realizadas en carreteras por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (millones de euros) (1)**

Programas (1)	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>TOTAL</b>	<b>2.050,03</b>	<b>2.067,97</b>	<b>2.367,87</b>	<b>2.997,39</b>	<b>2.281,44</b>	<b>-23,9%</b>
Programa 453-B	1.096,86	992,75	1.132,69	1.664,47	821,88	-50,6%
Programa 453-C	953,18	1.075,23	1.235,17	1.332,92	1.459,57	9,5%

(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 y Movilidad Sostenible.


**Tabla 2.5. Resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas (miles de euros) (1) (2)**

Concepto	2020 (4) (5)	2021 (6)	2022 (7)	2023(8)	2024(8)	24/23
Ingresos	955.261,3	981.379,4	659.654,1	744.410,3	796.078,7	6,9%
Gastos de explotación	223.543,9	221.486,4	163.240,0	163.199,5	177.993,1	9,1%
Resultado y deterioro de inmovilizado	2.722,1	370.145,8	1.031,8	288,0	30.028,7	10326,6%
Dotación amortización autopista	185.618,1	169.032,6	124.810,1	128.519,4	134.511,7	4,7%
Resultados financieros (3)	-94.373,3	-37.812,5	-100.893,7	-100.560,3	-172.459,0	-71,5%
<b>Resultados antes de impuestos</b>	<b>454.448,1</b>	<b>923.193,7</b>	<b>271.742,1</b>	<b>352.419,1</b>	<b>341.143,6</b>	<b>-3,2%</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) 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.

(5) 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.

(6) La cifra de 370.145,8 miles € recoge el importe extraordinario por 369.312 miles € que, según Acesa, le ha de abonar la Administración por el RD 457/2006, y que fue expresamente censurado en sentido negativo por esta Delegación. Adicionalmente, dicho importe fue reclamado por Acesa por vía contencioso-administrativa, con motivo de la liquidación del Saldo de Compensación definido por dicho real decreto. En enero de 2024, el Tribunal Supremo dictó Sentencia desestimando la citada reclamación.

(7) El 31 de agosto de 2021, finalizó la concesión de Acesa, por lo que en el ejercicio 2022 no generó ningún ingreso.

Esta concesionaria tenía un peso muy significativo en el conjunto del sector concesional.

(8) En 2024, el resultado final es un -3,2 % inferior al 2023 debido a (i) la reversión del deterioro de Ausur por +25.978,7 miles € (incluido en Resultado y deterioro de inmovilizado)

(ii) los gastos financieros de Acega por importe de - 82.460,8 miles € (incluidos en Resultados financieros)

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

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

Clase de vehículo	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Motocicletas (2)	3.735.920	3.866.220	4.006.804	4.162.850	4.338.881	4,2%
Turismos	24.716.898	24.940.969	25.222.554	25.356.594	25.244.531	-0,4%
Camiones y furgonetas	5.030.927	5.050.416	5.075.068	5.148.231	5.203.435	1,1%
Autobuses y microbuses	63.387	64.447	65.377	66.638	67.432	1,2%
Tractores industriales	235.511	238.456	245.075	253.334	259.417	2,4%
Otros vehículos (3)	484.068	505.800	527.019	546.684	573.496	4,9%
<b>Total vehículos</b>	<b>34.266.711</b>	<b>34.666.308</b>	<b>35.141.897</b>	<b>35.534.331</b>	<b>35.687.192</b>	<b>0,4%</b>
Remolques	213.857	221.907	229.089	235.673	242.515	2,9%
Semirremolques	284.635	290.593	297.457	305.234	312.077	2,2%

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

Clase de vehículo	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Motocicletas (2)	162.260	173.435	183.353	206.942	231.653	11,9%
Turismos	939.096	953.624	914.835	1.040.767	1.131.794	8,7%
Camiones y furgonetas	154.188	168.824	147.367	184.391	198.921	7,9%
Autobuses y microbuses (3)	2.268	2.092	2.853	4.411	4.777	8,3%
Tractores industriales	16.225	17.345	19.006	22.029	24.818	12,7%
Otros vehículos (4)	9.509	10.373	8.980	9.030	11.394	26,2%
<b>Total vehículos automóviles</b>	<b>1.283.546</b>	<b>1.325.693</b>	<b>1.276.394</b>	<b>1.467.570</b>	<b>1.603.357</b>	<b>9,3%</b>
Remolques	7.169	8.485	7.861	7.718	8.478	9,8%
Semirremolques	9.679	12.067	12.791	12.550	13.149	4,8%

(1) Comprende los vehículos matriculados de fabricación nacional, de importación y procedentes de subasta.

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

(3) Incluye transporte urbano e interurbano.

(4) La categoría 'Otros vehículos' no incluye los matriculados con placa de matriculación vehículo especial, con placa de remolque y semirremolque o con placa de ciclomotor.

Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

**Tabla 2.8. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera**

Concepto	Tamaño de las empresas								Total		
	pequeñas		medianas		grandes		2023	2024			
	con 1 autocar	de 2 a 5 autocares	de 6 a 20 autocares	más de 20 autocares	2023	2024					
<b>Número de empresas (1)</b>	<b>389</b>	<b>382</b>	<b>840</b>	<b>735</b>	<b>1.056</b>	<b>1.044</b>	<b>533</b>	<b>514</b>	<b>2.818</b>	<b>2.675</b>	<b>-5,1%</b>
de las cuales:											
-Autorización VR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	--
-Autorización VD	389	382	840	735	1.056	1.044	533	514	2.818	2.675	-5,1%
-Ambas autorizaciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	--
<b>Número total de autocares</b>	<b>389</b>	<b>382</b>	<b>2.866</b>	<b>2.482</b>	<b>11.293</b>	<b>11.346</b>	<b>30.284</b>	<b>30.224</b>	<b>44.832</b>	<b>44.434</b>	<b>-0,9%</b>
de los cuales:											
-Autorización VR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	--
-Autorización VD	389	382	2.866	2.482	11.293	11.346	30.284	30.224	44.832	44.434	-0,9%
-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>3,4</b>	<b>10,7</b>	<b>10,9</b>	<b>56,8</b>	<b>58,8</b>	<b>15,9</b>	<b>16,6</b>	<b>4,4%</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 por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 2.9. Estructura empresarial del transporte público discrecional de viajeros con vehículos de nueve o menos plazas (taxi) (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				
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024			
<b>Número de empresas (1)</b>	<b>54.236</b>	<b>54.983</b>	<b>2.937</b>	<b>3.172</b>	<b>55</b>	<b>64</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>57.234</b>	<b>58.226</b>	<b>1,7%</b>
<b>Número de taxis</b>	<b>54.236</b>	<b>54.983</b>	<b>6.693</b>	<b>7.229</b>	<b>540</b>	<b>596</b>	<b>147</b>	<b>193</b>	<b>61.616</b>	<b>63.001</b>	<b>2,2%</b>
<b>Número total de plazas</b>	<b>295.317</b>	<b>299.158</b>	<b>39.307</b>	<b>42.329</b>	<b>3.129</b>	<b>3528</b>	<b>789</b>	<b>1.023</b>	<b>338.542</b>	<b>346.038</b>	<b>2,2%</b>
<b>Plazas por taxi</b>	<b>5,45</b>	<b>5,44</b>	<b>5,87</b>	<b>5,86</b>	<b>5,79</b>	<b>5,92</b>	<b>5,37</b>	<b>5,30</b>	<b>5,49</b>	<b>5,5</b>	<b>0,0%</b>
<b>Taxis por empresa</b>	<b>1,00</b>	<b>1,00</b>	<b>2,28</b>	<b>2,28</b>	<b>9,82</b>	<b>9,31</b>	<b>24,50</b>	<b>27,57</b>	<b>1,08</b>	<b>1,1</b>	<b>0,5%</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 por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.




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

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Vehículos pesados, ámbito nacional</b>	<b>249.695</b>	<b>257.720</b>	<b>276.933</b>	<b>267.445</b>	<b>290.678</b>	<b>8,7%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	249.695	257.720	276.933	267.445	290.678	8,7%
Tractores	174.164	180.845	195.725	187.869	204.932	9,1%
Tractor-MDP	174.164	180.845	195.725	187.869	204.932	9,1%
Tractor-TD	0	0	0	0	0	--
Rígido-MDP	75.531	76.875	81.208	79.576	85.746	7,8%
<b>Vehículos pesados, ámbito comarcal + autonómico</b>	<b>7.125</b>	<b>7.179</b>	<b>7.280</b>	<b>6.883</b>	<b>7.474</b>	<b>8,6%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	7.125	7.179	7.280	6.883	7.474	8,6%
Tractores	1.304	1.307	1.328	1.192	1.290	8,2%
Tractor-MDP	1.304	1.307	1.328	1.192	1.290	8,2%
Tractor-TD	0	0	0	0	0	--
Rígido-MDP	5.821	5.872	5.952	5.691	6.184	8,7%
<b>Total vehículos pesados</b>	<b>256.820</b>	<b>264.899</b>	<b>284.213</b>	<b>274.328</b>	<b>298.152</b>	<b>8,7%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	256.820	264.899	284.213	274.328	298.152	8,7%
Tractores	175.468	182.152	197.053	189.061	206.222	9,1%
Tractor-MDP	175.468	182.152	197.053	189.061	206.222	9,1%
Tractor-TD	0	0	0	0	0	--
Rígido-MDP	81.352	82.747	87.160	85.267	91.930	7,8%
<b>Total vehículos ligeros (P.M.A. &gt; 2 t) (1)</b>	<b>109.257</b>	<b>110.046</b>	<b>122.153</b>	<b>107.012</b>	<b>124.101</b>	<b>16,0%</b>
Ámbito nacional	104.726	105.617	118.025	102.929	119.505	16,1%
Ámbito comarcal + autonómico	4.531	4.429	4.128	4.083	4.596	12,6%

(1) Vehículos ligeros y súper ligeros.

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

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

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Vehículos pesados ámbito nacional</b>	<b>100.230</b>	<b>105.391</b>	<b>95.703</b>	<b>103.952</b>	<b>99.492</b>	<b>-4,3%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	100.230	105.391	95.703	103.952	99.492	-4,3%
Tractor-MPC	17.410	18.712	17.003	18.774	18.053	-3,8%
Rígido-MPC	82.820	86.679	78.700	85.178	81.439	-4,4%
<b>Vehículos pesados ámbito comarcal + autonómico</b>	<b>4.295</b>	<b>4.643</b>	<b>4.256</b>	<b>4.336</b>	<b>4.366</b>	<b>0,7%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	4.295	4.643	4.256	4.336	4.366	0,7%
Tractor-MPC	219	250	227	243	244	0,4%
Rígido-MPC	4.076	4.393	4.029	4.093	4.122	0,7%
<b>Total vehículos pesados</b>	<b>104.525</b>	<b>110.034</b>	<b>99.959</b>	<b>108.288</b>	<b>103.858</b>	<b>-4,1%</b>
Semirremolque	0	0	0	0	0	--
Vehículos tracción propia	104.525	110.034	99.959	108.288	103.858	-4,1%
Tractor-MPC	17.629	18.962	17.230	19.017	18.297	-3,8%
Rígido-MPC	86.896	91.072	82.729	89.271	85.561	-4,2%
<b>Total vehículos ligeros (P.M.A. &gt; 2 t)</b>	<b>27.015</b>	<b>28.061</b>	<b>24.794</b>	<b>26.453</b>	<b>24.648</b>	<b>-6,8%</b>
Ámbito nacional	20.333	21.321	18.229	19.887	18.103	-9,0%
Ámbito comarcal + autonómico	3.754	3.812	3.637	3.638	3.617	-0,6%
Ámbito local + provincial	2.928	2.928	2.928	2.928	2.928	0,0%

Fuente: Dirección General de Transporte Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 2.12. Estructura empresarial del transporte público de mercancías de radio nacional por carretera. Empresas con vehículos pesados. Año 2024 (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>	32.837	17.994	6.574	4.091	2.007	476	486	64.465
<b>Número de vehículos</b>	32.837	54.662	49.843	59.100	55.414	23.029	68.161	343.046
<b>Vehículos por empresa</b>	1,00	3,04	7,58	14,45	27,61	48,38	140,25	5,32

(1) El tamaño de la empresa viene dado por el número de vehículos pesados con autorización de transporte público.

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.



Tabla 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
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	98.814	50,5%	16,6	85.729	43,8%	9,8	11.145	5,7%	7,6	195.687	13,1
2021	125.909	52,5%	15,5	100.758	42,0%	8,7	13.279	5,5%	7,9	239.946	12,2
2022	134.903	53,0%	14,7	106.306	41,8%	8,6	13.250	5,2%	7,0	254.459	11,8
2023	139.169	53,5%	14,5	107.874	41,4%	8,8	13.255	5,1%	7,0	260.299	11,8
2024 (4)	138.833	53,0%	14,5	109.734	41,9%	8,8	13.454	5,1%	7,2	262.020	11,7

(\*) La unidad empleada en Ingeniería de Tráfico es el vehículo-kilómetro (vh-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 2024 suma 165.756 km.

No se incluye el tráfico por la red de carreteras interurbanas administradas por los Ayuntamientos y otros organismos que según estimaciones de la D.G.C. puede ser el 10% del tráfico total.

En Comunidades y Diputaciones, el dato de longitud considerado corresponde al año 2023 (último dato oficial publicado).

(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 2023/2022 un 3,55% en tráfico total y un 2,94% en pesados.

Fuente: Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 2.14.A. Tráfico en el conjunto de las redes de carreteras por tipo de vía (longitud total recorrida en millones de vehículos-km) (\*) (1)**

Años	Autopistas de peaje (2)	Porcentaje de vehículos pesados	Autovía y Autopista libre	Porcentaje de vehículos pesados	Carretera Multicarril (3)	Porcentaje de vehículos pesados	Red convencional	Porcentaje de vehículos pesados	Total	Porcentaje de vehículos pesados
2004	22.532,3	14,5	88.676,3	15,0	15.190	10,7	115.317	11,9	241.715,0	13,2
2005	23.292,5	14,2	85.029,8	15,5	16.263	9,3	120.488	11,6	245.073,0	13,2
2006	26.057,1	14,4	94.001,1	16,1	15.933	9,5	111.885	10,6	247.877,0	13,0
2007	26.045,7	14,2	105.171,8	15,7	14.250	9,5	111.194	11,5	256.660,5	13,4
2008 (4)	23.793,0	13,5	102.543,4	14,6	19.781	10,1	105.632	10,3	251.749,0	12,5
2009	24.915,1	12,1	100.039,0	13,5	17.333	10,8	107.079	9,6	249.371,0	11,4
2010	22.824,7	12,0	101.437,8	13,5	14.019	8,1	102.850	8,9	241.131,9	11,1
2011	22.358,0	12,0	101.840,0	12,5	14.257	11,7	96.223	9,4	234.678,0	11,0
2012	20.124,7	12,0	96.387,1	12,4	12.643	8,2	95.130	9,1	224.285,1	10,7
2013	20.566,1	12,4	97.940,2	11,9	13.199	7,5	88.672	9,0	220.377,4	10,5
2014	21.037,0	12,9	99.301,0	12,3	14.321	7,7	88.031	8,7	222.689,3	10,6
2015	22.256,4	13,1	104.362,4	12,4	14.771	7,7	89.450	8,8	230.840,0	10,8
2016	23.490,0	12,9	108.927,2	12,6	13.173	6,2	93.762	8,4	239.352,6	10,6
2017	22.875,0	13,1	112.702,3	12,8	14.303	6,9	94.780	8,6	244.661,0	10,9
2018	23.446,5	14,1	116.497,7	13,0	14.399	6,8	95.849	8,4	250.191,8	11,0
2019	21.967,8	14,9	120.995,9	13,4	15.929	6,2	93.162	8,4	252.054,8	11,2
2020	12.647,2	18,5	96.571,7	15,9	11.976	7,8	74.492	9,5	195.687,3	13,1
2021	13.562,7	15,3	125.970,6	15,0	15.554	6,3	84.859	8,7	239.945,8	12,2
2022	9.912,2	11,3	131.768,4	14,8	13.051	10,3	99.727	8,0	254.458,6	11,8
2023	10.277,0	11,1	140.043,0	14,6	16.751	6,4	93.228	8,6	260.299,0	11,8
2024	10.848,9	11,4	139.398,3	14,6	16.625	6,4	95.147	8,5	262.019,9	11,7

(\*) La unidad empleada en Ingeniería de Tráfico es el vehículo-kilómetro (vh-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 2024 suma 165.756 km.

No se incluye el tráfico por la red de carreteras interurbanas administradas por los Ayuntamientos y otros organismos que según estimaciones de la D.G.C. puede ser el 10% del tráfico total.

En Comunidades y Diputaciones, el dato de longitud considerado corresponde al año 2023 (último dato oficial publicado).

(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 Planificación y 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 y Movilidad Sostenible para la RCE y de las CC.AA. y Diputaciones en las redes de su competencia.

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

(4) 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).

Fuente: Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.


**Tabla 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	19.979,6	15,9	19.674,0	7,8	1.378,8	9,5	3.240,1	13,1
2021	20.303,1	15,3	24.882,7	15,0	25.626,9	6,3	1.572,7	8,7	3.975,1	12,2
2022	15.396,0	11,3	25.977,6	14,8	20.069,9	10,3	1.842,3	8,0	4.200,6	11,8
2023	15.963,0	11,1	27.491,7	14,6	25.701,3	6,4	1.722,0	8,6	4.296,6	11,8
2024	16.622,0	11,4	27.463,1	14,6	25.460,2	6,4	1.760,9	8,5	4.330,9	11,7

(\*) Esta tabla es complementaria de la 2.14.A

(1) La red de carreteras es la del Estado, CC.AA. y Diputaciones, que a 31 de diciembre de 2024 suma 165.756 km.

No se incluye el tráfico por la red de carreteras interurbanas administradas por los Ayuntamientos y otros organismos que según estimaciones de la D.G.C. puede ser el 10% del tráfico total.

En Comunidades y Diputaciones, el dato de longitud considerado corresponde al año 2022 (último dato oficial publicado).

(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 Planificación y 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 y Movilidad Sostenible para la RCE y de las CC.AA. y Diputaciones en las redes de su competencia.

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

(4) 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).

Fuente: Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Tabla 2.15. Tráfico. Longitud total recorrida en la red de carreteras por titularidad y provincias. Año 2024 (\*)

Comunidad Autónoma	Estado		Comunidades Autónomas		Diputaciones	
	Total	% pesados	Total	% pesados	Total (*)	% pesados (8)
<b>ANDALUCÍA</b>	<b>24.066</b>	<b>11,2</b>	<b>14.067</b>	<b>9,9</b>	<b>2.821</b>	<b>10,3</b>
Almería	2.125	13,9	1.140	9,8	318	--
Cádiz	2.955	7,3	1.904	10,3	358	10,4
Córdoba	1.931	14,7	965	7,7	376	--
Granada	2.509	8,9	2.803	13,6	652	9,5
Huelva	1.687	11,5	957	6,3	193	5,8
Jaén	2.015	19,5	1.031	6,5	146	9,3
Málaga	6.105	8,6	2.321	8,5	281	15,2
Sevilla	4.739	11,8	2.945	10,5	495	10,5
<b>ARAGÓN</b>	<b>7.797</b>	<b>20,6</b>	<b>1.736</b>	<b>13,7</b>	<b>248</b>	<b>8,3</b>
Huesca	1.761	18,1	677	12,3	39	7,3
Teruel	1.262	20,0	355	14,7	43	12,5
Zaragoza	4.774	21,8	704	15,4	167	6,6
<b>ASTURIAS, PRINCIPADO DE</b>	<b>3.610</b>	<b>9,0</b>	<b>2.011</b>	<b>8,3</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>BALEARS, ILLES</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>10.167</b>	<b>6,9</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>CANARIAS</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>11.921</b>	<b>4,3</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
Las Palmas	--	--	5.853	--	--	--
Sata. Cruz de Tenerife	--	--	6.068	4,3	--	--
<b>CANTABRIA</b>	<b>3.181</b>	<b>9,0</b>	<b>1.032</b>	<b>5,0</b>	<b>--</b>	<b>--</b>
<b>CASTILLA-LA MANCHA</b>	<b>13.500</b>	<b>18,0</b>	<b>4.666</b>	<b>11,6</b>	<b>1.247</b>	<b>10,1</b>
Albacete	2.279	17,8	583	12,6	226	11,3
Ciudad Real	2.031	22,3	1.094	13,2	245	7,3
Cuenca	2.600	20,2	530	14,0	227	8,3
Guadalajara	1.703	20,4	514	9,3	275	--
Toledo	4.888	14,2	1.945	10,3	275	13,0
<b>CASTILLA Y LEÓN</b>	<b>15.043</b>	<b>18,6</b>	<b>4.962</b>	<b>11,9</b>	<b>1.950</b>	<b>11,9</b>
Ávila	1.007	11,3	364	7,7	137	--
Burgos	3.022	23,6	735	10,6	153	6,3
León	2.095	14,9	981	13,2	563	--
Palencia	1.055	18,3	590	13,9	98	6,0
Salamanca	1.505	20,2	489	7,4	231	7,5
Segovia	1.337	14,1	655	12,0	203	15,2
Soria	883	26,0	292	22,6	69	11,6
Valladolid	2.516	16,9	582	10,7	271	18
Zamora	1.621	19,9	276	12,4	225	--
<b>CATALUÑA</b>	<b>17.796</b>	<b>17,9</b>	<b>18.073</b>	<b>7,7</b>	<b>2.094</b>	<b>4,9</b>
Barcelona	8.287	15,4	11.754	7,7	1.296	4,2
Girona	2.848	20,1	2.928	7,4	254	7,2
Lleida	2.138	22,7	1.576	9,2	154	3,6
Tarragona	4.522	19,0	1.814	6,9	389	6
Continúa.						


**Tabla 2.15. (continuación) Tráfico. Longitud total recorrida en la red de carreteras por titularidad y provincias. Año 2024 (\*)**

Comunidad Autónoma	Estado		Comunidades Autónomas		Diputaciones	
	Total	% pesados	Total	% pesados	Total (*)	% pesados (8)
<b>COMUNIDAD VALENCIANA</b>	<b>16.288</b>	<b>14,9</b>	<b>(1) 5.833</b>	<b>5,3</b>	<b>2.222</b>	<b>4,7</b>
Alicante	6.003	9,5	1.786	3,8	757	6,0
Castellón	2.865	23,3	1.110	9,4	93	5,0
Valencia	7.419	16,0	2.936	4,7	1.371	4,0
<b>EXTREMADURA</b>	<b>4.420</b>	<b>16,5</b>	<b>(1) 2.244</b>	<b>8,9</b>	<b>662</b>	<b>7,4</b>
Badajoz	2.419	17,3	1.305	8,7	(4) 358	10,2
Cáceres	2.002	15,5	939	9,3	305	4,1
<b>GALICIA</b>	<b>9.059</b>	<b>10,2</b>	<b>(1) 6.579</b>	<b>6,4</b>	<b>2.209</b>	<b>5,2</b>
A Coruña	3.203	8,0	2.765	6,4	(5) 790	4,7
Lugo	1.695	14,1	891	9,4	379	9,0
Ourense	1.301	14,2	690	7,7	(5) 377	5,6
Pontevedra	2.861	8,6	2.232	4,7	(4) 662	3,5
<b>MADRID, COMUNIDAD</b>	<b>17.052</b>	<b>9,1</b>	<b>(1) 8.052</b>	<b>8,3</b>	--	--
<b>MURCIA, REGIÓN DE</b>	<b>5.214</b>	<b>15,6</b>	<b>(1) 3.155</b>	<b>9,7</b>	--	--
<b>NAVARRA, C. FORAL DE</b>	<b>225</b>	<b>19,5</b>	<b>(3) 4.492</b>	<b>13,5</b>	--	--
<b>PAÍS VASCO</b>	--	--	<b>(1) (6) 10.189</b>	<b>11,8</b>	--	--
Álava	--	--	(3) 1.945	17,0	--	--
Guipúzcoa	--	--	3.621	14	--	--
Vizcaya	--	--	4.623	7,8	--	--
<b>RIOJA, LA</b>	<b>1.581</b>	<b>16,9</b>	<b>(3) 555</b>	<b>11,4</b>	--	--
<b>CEUTA Y MELILLA</b>	--	--	--	--	--	--
Ceuta	--	--	--	--	--	--
Melilla	--	--	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>138.833</b>	<b>14,5</b>	<b>109.734</b>	<b>8,8</b>	<b>13.454</b>	<b>7,2</b>

(\*) El tráfico está expresado en millones de vehículos-kilómetro y corresponde a la longitud total recorrida en cada provincia en el año 2024 (s/d). Sin datos.

El dato de la longitud en km considerado para CCAA y Diputaciones es el último dato oficial publicado, correspondiente al año 2024.

(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 2024 + Aragón 2023. Curva inferior: La Rioja 2023 + Madrid 2023 + La Rioja 2023.

(3) No se ha recibido datos de Álava, Andalucía, Cantabria, La Rioja, Navarra y Cataluña en 2024. Se ha estimado el tráfico aplicando el crecimiento producido por el tráfico de las CCAA comparando el año 2023 y el año 2024.

(4) Se ha calculado aplicando un decrecimiento de 13,6 %, resultado del decrecimiento 2023-2024 de las diputaciones que disponían de datos.

Se mantiene el porcentaje de pesados del año anterior, en el caso que tuviese.

(5) Se ha estimado el tráfico 2024 mediante la curva polinómica  $Y = 0,0058x^2 - 0,0284x$ , basada en los datos de comunidades y diputaciones recibidos en 2024.

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

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

Los tráfico 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: Mallorca 8.820,7 (7,28); Ibiza 783,7 (4,2); Menorca 433,6 (4,81); Formentera 129,1 (s/d). Los datos de Formentera son de 2018 y de Mallorca 2023, incrementado como en el punto 3.

CANARIAS. LAS PALMAS: Fuerteventura 920,05 (s/d); Lanzarote 818,37 (s/d); Gran Canaria 4.114,85 (s/d).

CANARIAS. STA. CRUZ DE TENERIFE: Tenerife: 5.285,54 (4,2); La Palma: 541,46 (5,6); Gomera: 170,4 (s/d); Hierro: 70,42 (s/d).

(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: Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 2.15.1. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Longitud total recorrida por provincia por tipo de vehículo. Vehículos totales. Año 2024 (millones de vehículos-km) (10<sup>6</sup> km) (1) (2) (3)**

Nombre	Longitudes	Total	Motos	Ligeros	Coches	Turismos	C. C/Car.	Camionetas	Tractores	Pesados	Cam. S/R	Cam. C/R	Cam. art	Tren car.	Veh. esp.	Buses
			1	1+2+3+4+5	2+3	2	3	4	5	6+7+8+9+10	6	7+8+9	7	8	9	10
A Coruña	567,62	3.202,6	2.945,9	29,1	2.555,0	2.539,7	15,28	3615	0,35	256,7	76,0	1318	125,58	5,40	0,86	48,8
Albacete	725,32	2.278,9	1874,2	32,6	1706,5	1695,8	10,69	134,5	0,63	404,7	115,7	279,2	263,96	12,71	2,51	9,9
Alicante	636,92	6.003,0	5.434,8	122,4	4.836,5	4.814,8	216,7	475,3	0,69	568,2	280,5	235,8	217,30	17,60	0,87	51,9
Almería	358,23	2.124,7	1828,7	20,2	1657,2	1643,5	13,75	151,0	0,27	295,9	111,8	164,3	156,43	6,73	1,17	19,7
Asturias	844,72	3.609,5	3.283,3	32,9	2.897,5	2.866,2	31,22	352,1	0,87	326,2	81,2	199,7	190,62	7,96	1,14	45,2
Avila	474,69	1.007,4	893,4	23,2	791,3	783,1	8,21	78,5	0,23	114,1	26,2	74,2	70,05	3,64	0,50	13,7
Badajoz	883,24	2.418,8	2.000,8	33,2	1831,4	1817,1	14,36	135,5	0,79	47,9	165,6	250,7	240,71	7,89	2,08	11,6
Barcelona	316,05	8.287,4	7.044,4	200,1	6.372,3	6.369,6	2,71	441,2	0,81	1273,0	392,3	833,7	779,11	24,24	30,37	46,9
Burgos	980,31	3.022,5	2.310,4	49,2	2.043,7	2.016,8	26,85	216,3	1,28	712,1	92,9	597,6	564,44	27,41	5,74	21,6
Cáceres	818,66	2.001,6	1691,2	18,7	1585,1	1572,1	13,05	87,3	0,06	310,4	114,3	187,9	178,10	8,88	0,89	8,3
Cádiz	324,73	2.955,4	2.738,9	77,2	2.519,2	2.515,0	4,25	142,4	0,10	216,5	93,5	104,5	101,84	1,78	0,87	18,5
Cantabria	576,87	3.180,6	2.895,0	80,0	2.609,8	2.585,9	23,97	204,8	0,42	285,6	76,8	187,9	177,19	7,63	3,04	20,9
Castellón	458,27	2.865,4	2.196,4	56,2	1975,1	1962,3	12,72	164,9	0,22	669,0	144,7	512,9	500,29	10,92	1,68	11,4
Ciudad Real	725,59	2.030,9	1579,0	31,5	1393,9	1383,4	10,49	152,2	1,42	451,9	102,9	335,9	316,82	16,21	2,91	13,0
Córdoba	621,67	1931,1	1647,8	29,2	1502,7	1497,6	5,16	115,7	0,12	283,4	122,2	162,5	146,21	6,06	0,27	8,6
Cuenca	981,25	2.599,6	2.074,6	25,1	1928,1	1920,6	7,58	120,4	0,90	525,1	158,8	349,0	332,37	14,89	1,78	17,3
Girona	411,56	2.847,7	2.275,6	52,6	2.066,5	2.056,2	10,23	155,9	0,68	572,1	108,1	445,4	443,74	1,48	0,18	18,5
Granada	408,83	2.508,8	2.285,7	67,0	2.041,0	2.027,7	13,33	177,6	0,16	223,1	94,5	114,0	108,51	4,79	0,67	14,7
Guadalajara	414,48	1702,7	1354,6	41,7	1196,2	1192,9	3,33	116,3	0,31	348,1	129,3	197,2	189,88	6,74	0,55	21,7
Huelva	475,20	1687,4	1494,1	20,9	1380,7	1369,9	10,78	92,4	0,12	193,3	62,1	124,6	121,47	2,75	0,35	6,7
Huesca	886,95	1761,1	1442,9	62,1	1297,8	1285,9	11,85	81,6	1,43	318,2	44,7	263,2	256,33	5,47	1,40	10,3
Jaén	500,91	2.014,8	1621,3	27,1	1443,0	1436,4	6,53	150,8	0,53	393,5	113,0	266,7	246,81	18,53	1,37	13,8
León	926,49	2.095,0	1783,2	17,1	1617,5	1605,9	11,56	147,9	0,73	311,7	91,7	203,8	194,49	8,62	0,68	16,3
Lleida	510,85	2.138,4	1652,5	71,7	1425,3	1416,6	8,70	164,8	0,76	485,9	174,2	301,9	292,40	8,37	1,09	9,9
Lugo	775,92	1694,7	1455,6	12,2	1239,5	1227,4	12,08	203,0	0,88	239,1	68,5	160,1	152,15	7,55	0,37	10,5
Madrid	748,01	17.052,4	15.499,4	239,7	14.350,9	14.331,2	19,74	908,0	0,80	1553,0	615,1	764,5	734,47	26,20	3,82	17,3
Málaga	393,79	6.104,8	5.580,6	150,9	5.009,4	4.990,8	18,63	420,1	0,22	524,2	237,9	241,9	228,53	12,18	1,19	44,4
Murcia	587,40	5.213,9	4.401,1	57,0	4.112,8	4.093,1	19,74	230,8	0,53	812,8	279,4	485,0	463,70	17,47	3,87	48,4
Navarra	39,66	225,1	181,2	10	160,5	159,2	1,29	19,6	0,04	43,9	8,8	29,0	27,59	1,18	0,26	6,1
Orense	498,03	1301,0	1116,7	18,9	1022,2	1019,3	2,89	75,4	0,23	184,3	41,2	137,1	128,70	7,44	0,96	5,9
Palencia	442,39	1055,4	862,6	15,6	777,6	770,2	7,33	68,9	0,47	192,8	59,1	110,4	113,2	8,67	0,44	3,2
Pontevedra	535,44	2.860,8	2.613,5	23,3	2.378,9	2.367,8	11,14	210,9	0,48	247,3	92,8	105,4	100,50	3,98	0,90	49,1
Rioja	427,90	1581,4	1314,5	24,6	1149,9	1142,4	7,43	199,0	1,08	266,9	65,9	175,8	166,67	7,17	1,92	25,2
Salamanca	579,50	1505,5	1202,0	28,3	1024,6	1012,2	12,43	148,4	0,65	303,5	62,9	232,5	221,68	8,91	1,95	8,0
Segovia	371,65	1337,3	1148,2	17,6	1024,1	1017,4	6,71	106,3	0,17	189,1	42,1	132,7	125,16	6,45	1,08	14,3
Sevilla	458,89	4.739,4	4.181,4	53,4	3.814,9	3.792,0	22,91	313,1	0,08	558,0	185,5	352,3	336,29	12,56	3,42	20,2
Soria	586,05	883,4	653,4	17,7	570,8	567,1	3,64	64,1	0,74	230,0	55,8	167,9	159,48	6,87	1,51	6,4
Tarragona	566,57	4.522,1	3.663,5	94,7	3.327,1	3.319,3	7,86	241,4	0,38	858,5	392,2	448,2	429,66	17,02	1,53	18,1
Teruel	682,64	1262,2	1010,3	29,0	910,1	900,8	9,31	70,3	0,80	252,0	38,5	197,7	187,60	8,41	1,74	15,8
Toledo	900,01	4.888,0	4.193,6	64,2	3.764,6	3.751,8	12,79	364,0	0,78	694,5	244,2	407,5	388,56	14,67	4,31	42,7
Valencia	791,77	7.419,2	6.235,5	200,6	5.642,5	5.602,4	40,06	391,9	0,47	1183,8	327,8	823,9	780,63	40,32	2,93	32,1
Valladolid	543,72	2.516,2	2.091,9	35,6	1914,5	1909,2	5,29	114,4	0,42	424,3	128,9	278,2	265,38	12,02	0,80	17,2
Zamora	773,23	1620,8	1297,6	21,4	1129,6	1119,5	10,06	145,9	0,72	323,1	96,2	212,8	193,95	12,16	6,72	14,1
Zaragoza	967,53	4.773,7	3.733,8	69,3	3.403,5	3.387,6	15,89	260,9	0,27	1039,9	223,7	784,8	744,13	36,73	3,90	31,5
<b>Total</b>	<b>26499,5</b>	<b>138.832,5</b>	<b>118.755,2</b>	<b>2.395,9</b>	<b>107.401,4</b>	<b>106.855,8</b>	<b>545,5</b>	<b>8.933,9</b>	<b>24,1</b>	<b>20.077,3</b>	<b>6.229,6</b>	<b>12.782,0</b>	<b>12.170,8</b>	<b>504,7</b>	<b>106,6</b>	<b>1.065,7</b>
% Totales		100,00	85,54	173	77,36	76,97	0,39	6,44	0,02	14,46	4,49	9,21	8,77	0,36	0,08	0,77
% Parciales			100,00	2,02	90,44	89,98	0,46	7,52	0,02	100,00	31,03	63,66	60,62	2,51	0,53	5,31

(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.

(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% y de acuerdo a los aforos normales se procedió posteriormente a su cálculo.

(3) La longitud de la RCE según catálogo son 26.524,524 km pero a efectos de tráfico al no estar cuantificado Ceuta ni Melilla, se consideran 26.498,414 km.

Fuente: Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.



**Tabla 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 2023(2)			vh-km año 2024 (2)			IMD 2024 (vh/día)			Crecimientos (%)		
	2023	2024	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados
ANDALUCIA	3.539,3	3.542,3	23.640,8	21.070,6	2.570,1	24.066,4	21.378,6	2.687,8	18.614,0	16.535,1	2.078,9	4,14	3,93	4,69
ARAGÓN	2.533,4	2.537,1	7.527,1	5.971,9	1.555,3	7.797,1	6.187,0	1.610,0	8.419,7	6.681,1	1.738,6	3,73	3,92	2,99
ASTURIAS	844,4	844,7	3.574,7	3.253,9	320,7	3.609,5	3.283,3	326,2	11.706,8	10.649,0	1.057,9	2,88	3,36	3,24
CANTABRIA	582,9	576,9	3.535,8	3.205,7	330,1	3.180,6	2.895,0	285,6	15.105,4	13.749,2	1.356,2	2,00	1,00	-3,27
CAST. MANCHA	3.729,7	3.746,7	13.293,4	10.950,0	2.343,4	13.500,2	11.075,9	2.424,3	9.871,9	8.099,2	1.772,7	3,30	3,12	3,29
CAST. Y LEON	5.670,6	5.678,0	15.137,3	12.325,1	2.812,1	15.043,4	12.242,7	2.800,7	7.258,7	5.907,3	1.351,4	3,31	3,45	2,67
CATALUÑA	1.790,6	1.805,0	17.546,1	14.405,2	3.140,9	17.795,6	14.606,1	3.189,4	27.010,5	22.169,5	4.841,0	2,28	2,14	3,62
C. VALENCIANA	1.897,8	1.887,0	18.118,8	15.291,1	2.827,7	16.287,6	13.866,6	2.421,0	23.648,4	20.133,3	3.515,1	3,54	3,96	0,99
EXTREMADURA	1.686,9	1.701,9	4.304,1	3.586,2	718,0	4.420,4	3.692,0	728,4	7.115,9	5.943,4	1.172,5	1,50	1,87	-0,17
GALICIA	2.375,3	2.377,0	9.235,1	8.293,0	942,1	9.059,2	8.131,8	927,4	10.441,5	9.372,6	1.068,9	4,33	4,44	3,32
LA RIOJA	431,4	427,9	1.562,3	1.300,3	262,0	1.581,4	1.314,5	266,9	10.125,2	8.416,5	1.708,7	13,97	14,99	8,58
MADRID	746,6	748,0	16.746,0	15.185,0	1.561,0	17.052,4	15.499,4	1.553,0	62.457,5	56.769,3	5.688,3	2,89	3,15	2,76
MURCIA	578,8	587,4	4.735,0	4.018,0	717,0	5.213,9	4.401,1	812,8	24.318,6	20.527,6	3.790,9	6,99	7,72	2,78
NAVARRA	39,7	39,7	213,1	173,1	40,0	225,1	181,2	43,9	15.550,6	12.517,5	3.033,1	34,46	38,51	20,01
<b>Total RCE</b>	<b>26.447,5</b>	<b>27.499,5</b>	<b>139.169,4</b>	<b>119.029,0</b>	<b>20.140,4</b>	<b>138.832,5</b>	<b>118.755,2</b>	<b>20.077,3</b>	<b>14.354</b>	<b>12.278</b>	<b>2.076</b>			
<b>Total Comparable</b>	<b>25.320,8</b>	<b>25.320,8</b>	<b>132.243,4</b>	<b>112.418</b>	<b>19.057,9</b>	<b>136.941,3</b>	<b>116.508,5</b>	<b>19.617,8</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>3,55</b>	<b>3,64</b>	<b>2,94</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 2024 según catálogo son 26.524,524 km pero a efectos de tráfico al no estar cuantificado Ceuta ni Melilla, se consideran 26.498,414 km.

Fuente: Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 2.15.3. Tráfico en la red de carreteras del Estado. Longitud total recorrida por corredores por tipo de vehículo. Vehículos totales. Año 2024 (1)  
(millones de vehículos-kilómetro) (10<sup>6</sup> vh-km) (1)(2)(3)(4)**

Nombre	LONGITUD	TOTAL	MOTOS 1	LIGEROS 1+2+3+4+5	COCHES 2+3	TURISMOS 2	C. C/CAR. 3	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	VEH.ESP. 9	BUSES 10
C1 Madrid - País Vasco y Cantabria	2.525,63	<b>14.358,8</b>	219,1	12.298,0	11.213,6	11.157,0	56,6	862,1	3,2	2.060,8	533,8	1.398,5	1.324,8	61,7	12,0	128,5
C2 Mad-Navarra-Aragón-Cataluña	3.386,39	<b>25.190,8</b>	521,2	20.435,3	18.507,5	18.452,6	54,8	1.404,8	1,8	4.755,6	1.387,2	3.181,4	3.041,7	99,9	39,8	186,9
C3 Madrid - Levante	3.139,19	<b>25.663,0</b>	456,0	21.986,6	20.082,8	19.988,0	94,8	1.445,6	2,2	3.676,4	1.134,6	2.358,3	2.243,1	104,5	10,6	183,5
C4 Madrid - Andalucía oriental	2.164,71	<b>17.295,2</b>	246,8	14.527,9	13.225,5	13.153,7	71,8	1.055,0	0,6	2.767,3	871,4	1.753,9	1.666,0	76,2	11,7	142,0
C5 Madrid - Andalucía Occidental	2.750,85	<b>20.384,4</b>	285,2	17.540,4	16.016,6	15.952,1	64,6	1.237,4	1,2	2.843,9	913,0	1.802,6	1.721,5	68,9	12,1	128,3
C6 Madrid - Extremadura	2.109,91	<b>10.591,2</b>	115,9	9.412,1	8.673,6	8.641,2	32,4	621,7	0,9	1.179,1	438,2	658,6	622,5	29,0	7,1	82,3
C7 Madrid - Galicia y Asturias	3.356,99	<b>13.808,8</b>	137,6	11.950,5	10.790,8	10.729,9	60,9	1.021,3	0,8	1.858,3	527,8	1.208,3	1.136,8	59,3	12,2	122,2
C8 Galicia a Francia por Cantábrico	5.350,79	<b>20.672,4</b>	239,4	18.100,0	16.102,3	15.967,1	135,1	1.752,6	1,1	2.572,4	624,2	1.737,9	1.639,0	82,1	16,9	210,3
C9 País Vasco - Navarra - Cataluña	2.170,34	<b>18.888,4</b>	404,1	15.271,0	13.794,8	13.757,5	37,4	1.071,8	0,2	3.617,4	1.064,1	2.425,2	2.324,5	64,4	36,3	128,1
C10 Juquera y Port-Bou - Murcia	2.135,41	<b>27.109,5</b>	535,2	22.747,4	20.624,4	20.538,8	85,6	1.587,1	0,7	4.362,1	1.335,5	2.858,2	2.730,7	90,4	37,1	168,4
C11 Murcia - Cádiz (Por la costa)	1.256,17	<b>13.262,6</b>	250,7	11.871,7	10.849,4	10.806,8	42,5	771,2	0,5	1.390,9	594,0	709,8	680,4	24,2	5,2	87,1
C12 Andalucía - Levante SO-NE	3.674,60	<b>26.990,7</b>	509,0	23.047,0	20.787,9	20.677,7	110,2	1.749,2	0,9	3.943,6	1.339,2	2.437,7	2.308,0	116,5	13,2	166,7
C13 Ruta de la Plata	4.075,20	<b>16.507,4</b>	194,3	14.361,1	13.050,4	12.967,5	83,0	1.115,6	0,8	2.146,3	655,2	1.382,5	1.315,6	54,0	12,8	108,5
C14 Irún - Fuentes de Oñoro	952,21	<b>4.209,2</b>	66,6	3.190,1	2.834,7	2.799,8	34,8	288,3	0,5	1.019,1	204,3	784,7	744,2	34,9	5,7	30,1
C15 Ebro y Sub-Ebro (Levante N. España)	6.711,41	<b>25.816,7</b>	477,8	21.271,6	19.081,1	18.935,0	146,1	1.711,9	0,7	4.545,1	1.059,8	3.291,0	3.142,8	125,3	22,9	194,3
<b>Total RCE</b>	<b>26.499,51</b>	<b>138.832,5</b>	<b>2.395,9</b>	<b>118.755,2</b>	<b>107.401,4</b>	<b>106.855,8</b>	<b>545,5</b>	<b>8.933,9</b>	<b>24,1</b>	<b>20.077,3</b>	<b>6.229,6</b>	<b>12.782,0</b>	<b>12.170,8</b>	<b>504,7</b>	<b>106,6</b>	<b>1.065,7</b>
% Totales...		<b>100,0</b>	1,7	85,5	77,4	77,0	0,4	6,4	0,0	14,5	4,5	9,2	8,8	0,4	0,1	0,8
% Parciales...			2,0	100,0	90,4	90,0	0,5	7,5	0,0	100,0	31,0	63,7	60,6	2,5	0,5	5,3

(1) La evolución del tráfico (crecimiento anual) en el periodo 1990-2024 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. Elo es debido a que muchos tramos de la red son comunes a varios corredores.

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

(4) La longitud de la RCE según catálogo son 26.524,524 km pero a efectos de tráfico al no estar cuantificado Ceuta ni Melilla, se consideran 26.498,414 km.

Fuente: Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Tabla 2.15.4. Crecimiento del tráfico en la RCE por corredores. Evolución 1992 – 2024. (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
2024	0,9	1,0	2.526	2,3	1,0	3.386	-4,6	-7,5	3.139	2,8	4,2	2.165	2,5	3,8	2.751	2,1	4,6	2.110	-0,4	0,2	3.357	-1,8	-1,3	5.351
2023	3,1	0,1	1.654	2,6	2,2	2.257	2,0	0,7	2.016	1,5	0,6	1.513	1,3	1,1	1.872	2,4	2,0	1.196	2,7	1,2	1.825	2,9	0,7	3.415
2022	7,2	2,9	2.487	6,1	-1,6	2.528	6,2	0,4	2.947	6,6	0,9	2.104	6,8	1,3	2.588	4,1	2,2	2.051	3,4	0,8	3.234	5,2	1,8	5.064
2021	20,0	11,3	1.553	18,5	9,3	2.115	20,0	10,4	2.050	19,9	9,6	1.109	18,8	10,5	1.541	19,5	12,9	1.331	17,8	10,7	2.187	17,6	8,8	3.839
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	2.299	-1,7	-8,0	1.602	0,3	-8,2	2.005	0,8	-6,6	1.704	0,5	-9,3	2.329	1,3	-7,6	4.037
2008	-1,2	-5,2	1.792	-1,3	-5,3	2.558	-1,1	-4,8	1.973	-2,6	-4,0	1.413	-0,4	-4,8	1.822	3,5	-5,8	1.590	-1,4	0,3	2.300	-0,6	-3,4	3.860
2007	3,8	0,7	1.774	3,6	3,1	2.544	1,9	-0,2	2.281	1,9	-0,7	1.439	2,6	0,1	1.919	2,3	-1,8	1.515	3,8	-3,2	2.406	3,8	0,3	4.220
2006	2,4	-0,2	1.782	3,5	3,6	2.463	3,8	2,2	1.909	6,1	-3,5	1.031	5,3	-3,6	1.611	4,1	2,7	1.324	3,9	-0,8	2.398	4,2	-1,6	3.919
2005	2,5	2,8	2.239	2,9	2,0	2.609	2,9	1,1	2.028	2,3	3,9	1.255	2,0	4,3	1.810	1,8	2,2	1.461	0,6	0,9	2.414	2,3	2,0	4.337
2004	4,3	5,3	2.197	3,8	4,2	2.615	3,5	5,7	1.974	5,4	2,8	1.097	6,2	5,0	1.818	3,9	1,5	1.478	4,1	1,9	2.293	4,7	3,2	4.052
2003	3,9	2,2	2.061	2,4	2,8	2.511	4,1	4,2	1.863	4,0	6,3	1.207	4,9	7,7	1.817	4,4	5,0	1.528	2,9	0,6	2.186	3,4	1,5	3.993
2002	3,9	3,3	1.972	3,5	2,5	2.376	4,6	4,8	1.526	8,6	-4,1	960	6,6	-3,8	1.435	3,1	-1,5	1.372	5,1	2,7	2.041	4,4	1,1	3.847
2001	4,6	4,7	1.977	4,7	1,9	2.175	3,8	4,7	1.800	4,8	6,0	938	5,5	4,8	1.702	5,0	5,1	1.616	5,8	4,8	2.117	5,3	4,6	3.866
2000	4,5	9,6	1.928	5,1	6,5	2.077	5,4	4,9	1.647	5,6	6,1	848	4,3	6,0	1.590	3,2	6,7	1.486	3,2	7,8	2.061	2,9	6,9	3.668
1999	6,6	8,9	1.518	6,2	7,9	2.018	4,5	12,0	1.193	3,9	9,5	550	4,3	8,0	1.248	2,9	16,9	1.122	6,0	9,4	1.302	6,7	9,0	2.693
1998	6,9	3,6	1.529	5,3	3,0	2.152	7,9	1,0	1.362	8,5	1,8	713	8,3	0,2	1.301	6,1	-0,6	1.145	5,1	-2,2	1.316	6,0	1,6	2.665
1997	2,7	1,8	1.439	2,8	6,4	1.836	4,1	6,2	1.081	2,4	1,1	721	4,0	1,2	1.210	3,4	7,4	1.176	3,1	1,2	1.428	3,9	3,0	2.753
1996	2,1	-0,1	1.542	2,7	2,1	2.107	4,9	4,3	1.335	5,0	1,3	782	3,9	-0,2	1.397	4,1	-4,4	1.334	1,9	1,8	1.648	2,3	1,8	2.797
1995	3,3	1,3	1.299	2,6	4,8	1.993	1,5	2,6	1.200	4,6	0,1	709	2,8	1,4	1.317	5,3	2,1	1.259	2,9	-0,3	1.505	3,4	0,1	2.645
1994	3,1	6,6	1.424	1,0	5,4	2.063	0,3	3,4	1.260	5,3	1,5	650	3,9	-1,1	1.189	3,0	-1,6	1.185	2,4	1,0	1.542	3,2	-0,8	2.500
1993	0,1	-0,7	1.392	-1,4	-2,1	1.928	0,6	-1,6	952	5,0	-1,9	527	0,1	-0,2	1.229	0,8	2,3	1.155	0,4	4,7	1.281	2,6	3,3	2.340
<b>Media (*)</b>	<b>2,4</b>	<b>1,3</b>		<b>2,1</b>	<b>1,5</b>		<b>2,1</b>	<b>1,2</b>		<b>2,9</b>	<b>1,1</b>		<b>2,8</b>	<b>0,7</b>		<b>2,3</b>	<b>1,3</b>		<b>1,9</b>	<b>0,7</b>		<b>2,3</b>	<b>0,5</b>	

(Continúa).

Tabla 2.15.4. (Continuación) Crecimiento del tráfico en la RCE por corredores. Evolución 1992 – 2024. (Datos comparables)

Año	9.- PAIS VASCO – NAVARRA – CATALUÑA			10.- LA JUNQUERA Y PORT-BOU – MURCIA			11.- MURCIA – CÁDIZ (por la costa)			12.- ANDALUCIA – LEVANTE SO-NE			13.- RUTA DE LA PLATA			14.- IRÚN – FUENTES DE OÑORO			15.- EBRO Y SUBEBRO (Levante N. de España)			RCE	
	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes	Long	Tot	Pes
2024	2,2	2,3	2.170	-4,2	-5,3	2.135	3,8	6,9	1.256	-2,1	-3,2	3.675	1,0	0,3	4.075	2,3	2,0	952	-5,5	-6,9	6.711	3,6	2,9
2023	3,1	2,8	1.466	2,9	1,0	1.757	1,8	0,3	872	2,2	0,9	2.549	2,3	1,6	2.487	3,1	0,1	540	2,5	0,1	4.320	2,3	0,8
2022	3,8	-4,5	1.336	6,8	0,9	1.629	8,2	4,7	1.120	6,8	0,8	3.530	5,8	1,8	3.824	9,2	5,2	877	6,3	1,6	6.215	2,7	-3,7
2021	17,6	7,6	1.220	18,7	10,4	1.345	21,0	12,2	761	19,8	10,5	2.365	17,1	10,4	2.860	22,2	12,1	579	18,4	8,5	4.602	15,0	8,9
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	4,8	2.796	4,6	2,0	564	4,0	4,3	5.419	7,0	5,8
2003	2,6	3,0	1.770	3,7	3,7	1.480	4,3	6,0	742	4,0	7,1	2.261	3,6	2,2	2.669	3,3	0,0	564	3,8	2,6	5.254	4,8	2,9
2002	3,2	2,0	1.634	4,7	2,7	1.557	8,2	-1,5	625	5,6	1,5	1.973	4,4	1,9	2.443	8,1	-4,3	529	3,7	2,8	5.057	4,4	1,8
2001	6,0	1,3	1.568	4,8	3,1	1.489	7,8	4,1	610	5,6	3,2	2.129	6,9	3,1	2.514	4,3	3,7	555	3,9	5,2	5.375	5,5	5,4
2000	5,7	7,8	1.481	6,5	5,3	1.397	5,5	6,0	576	5,9	4,0	2.162	2,3	7,2	2.363	6,6	8,8	537	4,5	6,5	5.172	4,6	6,3
1999	6,5	8,4	1.569	6,7	8,5	1.309	5,7	9,6	391	5,2	11,5	1.471	4,5	9,7	1.867	5,1	7,9	417	7,1	7,6	4.477	4,4	7,3
1998	5,8	3,0	1.604	7,0	2,3	1.261	11,2	-0,1	463	8,7	4,0	1.797	8,5	-1,2	1.782	6,0	2,5	381	6,2	2,2	4.799	4,8	7,1
1997	3,3	7,3	1.361	3,9	8,5	1.039	2,5	11,5	437	3,5	4,1	1.438	3,1	1,4	1.799	4,9	6,3	344	2,9	4,5	4.480	3,7	6,5
1996	1,9	2,5	1.627	3,2	2,5	1.305	5,1	3,5	473	4,5	2,9	1.788	2,1	1,7	2.049	2,0	7,8	375	2,9	1,8	4.758	2,7	3,9
1995	2,7	4,6	1.484	2,0	4,2	1.282	2,2	2,6	483	1,5	3,8	1.763	1,9	1,4	1.918	4,5	0,2	317	3,6	1,5	4.494	2,7	6,3
1994	0,6	5,9	1.516	2,4	5,1	1.257	2,3	-1,5	403	4,1	2,7	1.726	2,5	-2,5	1.849	5,6	4,1	401	2,6	4,2	4.523	4,2	5,9
1993	-1,3	-4,6	1.471	-1,0	-1,3	1.201	-1,9	-8,1	387	0,8	-3,4	1.440	-1,6	2,8	1.586	2,7	4,0	291	0,5	0,5	4.507	-0,8	-0,2
<b>Media (*)</b>	<b>2,0</b>	<b>1,3</b>		<b>2,2</b>	<b>1,5</b>		<b>3,3</b>	<b>1,7</b>		<b>2,7</b>	<b>1,1</b>		<b>2,4</b>	<b>0,9</b>		<b>2,6</b>	<b>1,2</b>		<b>2,0</b>	<b>1,1</b>		<b>1,9</b>	<b>1,6</b>

(\*) Media periodo 1993-2024 (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 (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 Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.


**Tabla 2.16. Tráfico en la Red de Carreteras del Estado según clase de vehículo (longitud total recorrida) (1) (2)**  
 (millones de vehículos-km)

Clase de vehículo	2020	2021	2022	2023	2024	24/23 (3)
<b>MOTOCICLETAS</b>	<b>1.139</b>	<b>1.833</b>	<b>1.797</b>	<b>2.647</b>	<b>2.396</b>	<b>-9,5%</b>
Turismos	76.667	95.941	104.812	107.041	107.401	0,3%
Camionetas	4.567	8.587	8.444	9.314	8.934	-4,1%
Tractores agrícolas	11	25	15	26	24	-7,4%
<b>TOTAL LIGEROS</b>	<b>82.384</b>	<b>106.386</b>	<b>115.068</b>	<b>119.029</b>	<b>118.755</b>	<b>-0,2%</b>
Camiones sin remolque	8.304	5.637	6.213	6.862	6.230	-9,2%
Camiones con remolque	7.548	13.116	12.742	12.281	12.782	4,1%
Autobuses	578	770	880	997	1.066	6,9%
<b>TOTAL PESADOS</b>	<b>16.431</b>	<b>19.523</b>	<b>19.835</b>	<b>20.140</b>	<b>20.077</b>	<b>-0,3%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>98.814</b>	<b>125.909</b>	<b>134.903</b>	<b>139.169</b>	<b>138.833</b>	<b>-0,2%</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 2024 sumaba 26.524.524 km pero a efectos de tráfico, al no estar cuantificado Ceuta ni Melilla, se consideran 26.498.414 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 estacioneijas 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 Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 2.16.1. Tráfico en la Red a cargo del Estado por tipo de carretera (longitud total recorrida) (\*)**  
 (millones de vehículos-km.) (1) (2)

Años	Autopista de peaje		Autovía y Autopista libre		Multicarril (3)		Red convencional		Total		Crecimientos		
	Tráfico	% Pesados	Tráfico	% Pesados	Tráfico	% Pesados	Tráfico	% Pesados	Tráfico	% Pesados	Total	Ligeros	Pesados
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	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%
2021	10.454	17,0%	93.922	16,4%	3.593	6,6%	17.940	12,0%	125.909	15,5%	15,0%	16,0%	8,9%
2022	7.343	11,4%	104.783	15,8%	3.808	7,0%	18.968	11,3%	134.903	14,7%	2,7%	3,7%	-3,7%
2023 (6)	7.638	11,3%	108.270	15,6%	3.725	6,9%	19.536	10,8%	139.169	14,5%	2,3%	2,4%	0,8%
2024 (6)	8.050	11,5%	108.496	15,6%	3.657	7,1%	18.629	10,7%	138.833	14,5%	3,6%	3,6%	2,9%
<b>Crecimiento 2024/2023 (7)</b>	<b>5,4%</b>	<b>6,9%</b>	<b>0,2%</b>	<b>2,1%</b>	<b>-1,8%</b>	<b>4,0%</b>	<b>-4,6%</b>	<b>0,8%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>0,8%</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</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 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 RCE 2024 es 26.524.524 km. En 2024 se han inaugurado 159.966 km de autovía y 6.125 km de convencional y se han cedido 76.189 km de convencionales y 18.323 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 Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 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	14.052	20,9%	19.748	17,4%	17.426	6,8%	3.076	12,7%	10.242	16,6%
2021	16.516	17,0%	25.036	16,4%	20.565	6,6%	3.445	12,0%	13.051	15,5%
2022	14.211	11,4%	27.633	15,8%	20.052	7,0%	3.659	11,3%	13.932	14,7%
2023	14.782	11,3%	28.537	15,6%	20.580	6,9%	3.768	10,8%	14.417	14,5%
2024 (5)	15.538	11,5%	28.466	15,6%	19.880	7,1%	3.594	10,7%	14.354	14,5%
<b>Crecimiento 2024/2023 (6)</b>	<b>5,1%</b>	<b>6,9%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>2,1%</b>	<b>-3,4%</b>	<b>4,0%</b>	<b>-4,6%</b>	<b>0,8%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>0,8%</b>

- (1) No se contempla el tráfico en ramales y vías de servicio.
- (2) Esta tabla es complementaria de la 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 2023 es de 26.524,524 km. En 2023 se han inaugurado 159,966 km de autovía y 6,125 km de convencional y se han cedido 76,189 km de carreteras convencionales y 18,323 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 Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 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	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Viajeros (millones de vh-km)</b>	<b>331.970</b>	<b>392.596</b>	<b>395.332</b>	<b>366.092</b>	<b>287.851</b>	<b>353.627</b>	<b>386.108</b>	<b>396.151</b>	<b>403.133</b>	<b>1,8%</b>
Motocicletas (4) (5)	1.707	1.623	2.802	2.150	3.384	5.226	5.051	7.356	6.722	-8,6%
Turismos (4)	279.985	337.797	341.629	317.553	265.538	318.719	343.196	346.636	351.112	1,3%
Autobuses (2) (6)	50.278	53.176	50.902	46.389	18.929	29.683	37.862	42.159	45.300	7,4%
<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>273.186</b>	<b>319.275</b>	<b>323.078</b>	<b>328.126</b>	<b>328.333</b>	<b>0,1%</b>

- (1) Las redes de carreteras de referencia son las del Estado, CCAA, y Diputaciones, que a 31 de diciembre de 2024 suma 165.756 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 (27,84 pasajeros/autobús) se ha obtenido del Observatorio de transporte de viajeros por carretera 2023 del MITMS. Esta cifra es inferior a la media real dado que no se dispone de información del transporte discrecional.
- (3) El dato de la carga media (11,0110 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2024 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 motocicletas 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.
- (6) El importante descenso de los vh-km totales de autobuses a partir del año 2017 se debe a la implantación de un nuevo sistema de afinidades para los aforos manuales.

Fuente: Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.


**Tabla 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	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Viajeros (millones de vh-km)</b>	<b>161.319</b>	<b>193.899</b>	<b>203.586</b>	<b>190.603</b>	<b>142.416</b>	<b>183.580</b>	<b>203.773</b>	<b>211.401</b>	<b>213.552</b>	<b>1,0%</b>
Motocicletas (4) (5)	865	1.030	1.436	1.113	1.640	2.640	2.588	3.811	3.450	-9,5%
Turismos (4)	135.144	165.572	170.152	160.102	128.647	161.180	176.084	179.830	180.434	0,3%
Autobuses (2) (6)	25.310	27.297	31.997	29.388	12.130	19.760	25.100	27.760	29.668	6,9%
<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>174.321</b>	<b>211.181</b>	<b>212.945</b>	<b>214.799</b>	<b>213.803</b>	<b>-0,5%</b>

(1) La Red de Carreteras del Estado suma a 31/12/2024, 26.524.524 km y recoge el 53% del tráfico total y el 65,5% del tráfico de pesados por carretera (Tabla 2.13).

(2) El dato de ocupación de autobuses (27,84 pasajeros/autobús) se ha obtenido del Observatorio de transporte de viajeros por carretera 2023 del MITMS.

(3) El dato de la carga media (11,0110 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2024 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 a partir del 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 a partir del año 2017 se debe a la implantación de un nuevo sistema de afinidades para los aforos manuales.

Fuente: Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 2.18. Transporte interior de mercancías según tipo de servicio. Vehículos pesados. Operaciones interurbanas**

Tipo de servicio	Toneladas transportadas (miles)			Toneladas-km producidas (millones)		
	2023	2024	24/23	2023	2024	24/23
Cuenta propia	157.148	152.611	-1,7%	9.175	9.228	0,5%
Cuenta ajena	1.093.282	1.141.050	1,3%	166.829	171.647	0,1%
<b>TOTAL</b>	<b>1.250.430</b>	<b>1.293.661</b>	<b>3,5%</b>	<b>176.004</b>	<b>180.874</b>	<b>2,8%</b>

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

**Tabla 2.19.1. Distribución de velocidades por tipo de vía y ámbito en la red de carreteras del Estado. Año 2024 (\*) (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>Autovia</b>	1.405	5.985.715	182.496	4.158.369	1,41	10,01	29,31	37,41	18,6	3,26	1,58	11,45	71,35	11,38	3,18	1,06
Interurbano	792	2.110.102	95.814	2.186.355	0,37	1,95	14,70	44,15	32,18	6,65	0,61	6,55	77,55	11,41	3,13	0,75
Accesos	613	3.875.613	86.682	1.972.014	2,10	13,71	36,11	34,15	12,12	1,81	2,41	15,14	66,78	11,41	2,41	1,85
<b>Convencional</b>	985	795.633	102.351	2.350.618	14,51	47,53	28,01	8,32	1,39	0,24	12,83	45,08	35,91	4,32	0,85	1,01
Interurbano	613	325.602	68.597	1.602.104	13,43	43,81	30,72	10,01	1,71	0,32	10,71	39,85	42,01	4,83	0,91	1,69
Accesos	372	470.031	33.754	748.514	15,14	49,79	26,14	7,51	1,28	0,14	17,14	50,26	27,01	3,99	0,76	0,84
<b>Total</b>	2.390	6.781.348	284.847	6.508.987	3,11	14,45	29,05	33,92	16,49	2,98	2,56	13,99	68,24	11,06	2,88	1,27
Interurbano	1.405	2.435.704	164.411	3.788.459	2,35	8,22	17,10	39,34	27,45	5,54	1,45	9,72	74,05	10,93	2,89	0,96
Accesos	985	4.345.644	120.436	2.720.528	3,65	17,85	34,51	31,15	11,14	1,70	3,38	18,71	62,14	11,03	2,97	1,77

(\*) En esta tabla desde el año 2012 se recoge la totalidad de estaciones fijas en España se ha multiplicado por 1,5.

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

Fuente: Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 2.19.2.A. Distribución mensual de velocidades en autopistas libres y autovías. Año 2024 (1)**

TIPO	N° Estación	N° horas (miles)	N° vehículos (miles)	Velocidad media	% Velocidad Km/h															% Velocidad				
					<20	20-30	30-40	40-50	50-65	65-80	80-90	90-100	100-110	110-120	120-130	130-140	140-150	150-160	160-200	>110	>120			
<b>ENERO</b>	516	347																						
Resumen			L	528.077	102,68	0,3	0,3	0,4	2,5	2,4	7,7	11,5	18,1	17,1	17,8	11,5	5,7	3,5	0,6	0,5	39,6	21,7		
			P	104.151	87,50	0,5	4,2	0,3	0,4	1,5	8,6	39,5	31,3	5,4	3,0	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0	8,3	5,3		
<b>FEBRERO</b>	509	318																						
Resumen			L	463.188	103,07	0,3	0,3	0,5	0,7	1,9	7,6	12,0	19,2	18,7	19,1	11,5	5,2	2,0	0,6	0,3	38,8	19,6		
			P	90.983	88,19	0,8	0,4	0,4	0,5	1,8	9,7	41,6	34,1	6,0	3,2	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	4,6	1,4		
<b>MARZO</b>	533	367																						
Resumen			L	559.856	103,85	0,3	0,3	0,5	0,6	1,8	7,3	11,4	18,7	18,6	19,8	12,2	5,6	2,1	0,6	0,3	40,6	20,8		
			P	100.792	88,44	0,9	0,3	0,4	0,6	1,8	9,5	40,6	34,3	6,5	3,5	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	5,1	1,6		
<b>ABRIL</b>	533	356																						
Resumen			L	563.878	103,18	0,3	0,4	0,6	0,8	2,0	7,7	11,4	18,5	18,3	19,6	12,0	5,4	2,0	0,6	0,3	40,0	20,4		
			P	105.988	88,33	0,8	0,4	0,4	0,6	2,0	9,7	40,3	34,2	6,5	3,5	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	5,1	1,6		
<b>MAYO</b>	524	367																						
Resumen			L	590.441	103,94	0,3	0,4	0,5	0,7	1,9	7,3	11,0	18,1	18,3	20,0	12,5	5,8	2,2	0,6	0,3	41,4	21,4		
			P	107.655	88,45	0,9	0,4	0,5	0,6	2,0	9,4	39,8	34,5	6,6	3,6	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	5,3	1,7		
<b>JUNIO</b>	518	353																						
Resumen			L	584.479	103,94	0,3	0,4	0,5	0,7	1,9	7,4	11,1	18,0	18,1	19,9	12,6	5,9	2,2	0,6	0,3	41,6	21,7		
			P	98.263	88,38	0,9	0,4	0,5	0,7	2,1	9,7	39,4	34,0	6,8	3,8	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5	1,7		
<b>JULIO</b>	520	362																						
Resumen			L	647.606	104,58	0,3	0,3	0,5	0,6	1,8	7,1	10,7	17,7	18,0	20,5	13,1	6,1	2,3	0,6	0,3	43,0	22,4		
			P	104.973	88,29	1,0	0,4	0,5	0,7	2,2	9,9	39,4	33,6	6,7	3,9	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	5,7	1,8		
<b>AGOSTO</b>	513	359																						
Resumen			L	633.820	107,61	0,2	0,1	0,2	0,3	1,0	5,7	9,1	16,8	18,4	22,6	14,8	7,0	2,7	0,8	0,4	48,2	25,7		
			P	84.914	89,69	0,9	0,2	0,2	0,4	1,4	8,7	39,3	34,5	7,6	4,5	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	6,7	2,2		
<b>SEPTIEMBRE</b>	518	348																						
Resumen			L	563.143	103,69	0,3	0,4	0,6	0,8	2,0	7,6	11,1	17,8	18,0	20,1	12,5	5,7	2,1	0,6	0,3	41,4	21,3		
			P	93.930	88,75	0,6	0,4	0,5	0,6	2,0	9,7	39,9	33,5	7,0	4,0	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0	5,9	1,9		
<b>OCTUBRE</b>	523	359																						
Resumen			L	564.996	102,11	0,4	0,5	0,8	1,0	2,5	8,3	11,7	18,0	17,8	19,3	11,7	5,2	2,0	0,6	0,3	39,0	19,7		
			P	105.807	88,38	0,6	0,4	0,6	0,7	2,2	10,0	39,8	33,4	6,7	3,8	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	5,6	1,8		
<b>NOVIEMBRE</b>	522	340																						
Resumen			L	523.435	101,92	0,4	0,5	0,7	0,9	2,4	8,6	12,1	18,5	18,0	18,8	11,3	5,1	1,9	0,6	0,3	38,0	19,2		
			P	99.227	88,30	0,7	0,4	0,5	0,7	2,1	10,1	40,2	33,4	6,3	3,8	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	5,6	1,8		
<b>DICIEMBRE</b>	512	352																						
Resumen			L	560.753	102,60	1,0	1,1	0,5	0,9	2,1	7,6	11,0	17,6	17,4	19,1	12,2	5,5	2,1	0,6	1,1	40,7	21,5		
			P	97.788	86,39	0,9	0,4	0,4	4,9	2,0	9,6	38,9	31,0	6,2	3,8	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0	5,7	1,9		

(1) La velocidad se ha obtenido exclusivamente en las estaciones de la RCE que recogen el 77,83% del tráfico registrado en la totalidad de las autovías del conjunto de redes.

Fuente: Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.



Tabla 2.19.2.B. Distribución mensual de velocidades en carreteras convencionales y multicarril. Año 2024 (1)

TIPO	Nº Estación	Nº horas (miles)	Nº vehículos T	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	184	149	L	35.633	74,01	0,2	2,2	3,2	7,4	21,0	26,6	16,6	12,0	6,0	3,0	1,1	0,4	0,2	0,0	0,0	22,8	10,8
			P	3.205	73,91	0,3	1,8	2,6	6,4	17,2	29,0	25,7	12,5	2,7	1,3	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	17,1	4,5
<b>FEBRERO</b>																						
Resumen	188	139	L	36.241	73,71	0,4	2,2	3,2	7,4	21,2	27,1	16,3	11,6	5,8	2,9	1,0	0,4	0,2	0,1	0,1	22,2	10,5
			P	3.549	73,44	1,1	2,3	3,2	6,7	16,8	27,7	23,3	11,7	4,5	1,7	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	18,9	7,2
<b>MARZO</b>																						
Resumen	195	153	L	40.707	74,25	0,4	2,2	3,0	6,8	20,8	27,3	16,7	12,0	5,9	3,0	1,1	0,5	0,2	0,1	0,1	22,8	10,9
			P	3.728	73,89	1,0	2,3	3,0	6,4	16,8	27,3	23,5	12,0	4,8	1,9	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	19,6	7,7
<b>ABRIL</b>																						
Resumen	205	154	L	39.623	74,95	0,3	1,9	2,7	5,4	21,0	28,6	17,1	12,3	5,9	3,0	1,1	0,5	0,2	0,1	0,0	23,0	10,7
			P	3.935	74,47	0,3	1,7	2,4	5,8	18,4	28,7	24,0	12,3	4,1	1,6	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	18,8	6,5
<b>MAYO</b>																						
Resumen	201	164	L	44.934	74,72	0,3	1,8	2,8	6,4	20,7	27,8	17,0	12,4	5,8	3,0	1,1	0,5	0,2	0,1	0,0	23,1	10,7
			P	4.365	73,96	0,3	1,6	2,3	6,1	19,0	28,9	24,0	12,6	2,9	1,5	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	17,7	5,1
<b>JUNIO</b>																						
Resumen	200	156	L	43.736	74,91	0,3	2,0	2,7	6,4	20,7	27,3	16,9	12,6	6,0	3,2	1,1	0,5	0,2	0,1	0,0	23,7	11,1
			P	4.177	74,01	0,3	2,2	2,3	6,1	18,6	28,2	23,7	12,6	3,3	1,8	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	18,6	6,0
<b>JULIO</b>																						
Resumen	198	159	L	47.474	74,69	0,3	2,0	2,5	6,7	21,1	26,9	16,9	12,6	5,9	3,1	1,1	0,5	0,2	0,1	0,0	23,5	10,9
			P	4.530	74,41	0,5	1,8	2,2	6,2	18,1	28,0	23,8	13,0	3,3	1,9	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	19,3	6,3
<b>AGOSTO</b>																						
Resumen	198	158	L	49.041	74,64	0,4	2,5	2,7	6,7	20,5	26,1	17,1	12,9	6,1	3,2	1,1	0,5	0,2	0,1	0,0	24,0	11,2
			P	3.936	74,90	0,6	1,8	2,0	6,1	17,6	27,6	23,8	13,4	3,8	2,1	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	20,5	7,1
<b>SEPTIEMBRE</b>																						
Resumen	197	151	L	44.056	73,99	0,3	2,0	2,9	7,3	21,5	26,8	16,8	12,3	5,7	2,9	1,0	0,4	0,2	0,0	0,0	22,5	10,2
			P	4.106	73,53	0,4	1,8	2,6	6,8	18,5	28,6	23,6	12,5	2,9	1,5	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	17,7	5,1
<b>OCTUBRE</b>																						
Resumen	204	153	L	44.764	71,79	0,4	2,2	3,1	8,4	24,4	26,9	15,0	11,0	5,0	2,4	0,8	0,3	0,1	0,0	0,0	19,6	8,7
			P	3.985	71,81	0,5	2,1	2,6	7,8	20,8	29,2	21,0	11,6	2,6	1,1	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	15,9	4,3
<b>NOVIEMBRE</b>																						
Resumen	198	155	L	43.350	71,81	0,4	1,9	3,3	9,0	24,7	26,6	14,7	10,6	4,9	2,4	0,8	0,4	0,2	0,1	0,1	19,5	8,9
			P	4.186	71,27	1,4	2,7	3,5	8,3	19,8	27,2	19,7	11,1	3,2	1,8	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	17,4	6,3
<b>DICIEMBRE</b>																						
Resumen	208	164	L	43.980	72,02	0,3	2,0	2,9	8,6	24,4	27,2	15,1	10,8	5,1	2,4	0,8	0,3	0,1	0,0	0,0	19,6	8,8
			P	3.461	72,13	0,4	2,0	2,6	7,8	20,4	28,8	21,3	12,2	3,1	1,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	16,6	4,4

(1) La velocidad se ha obtenido exclusivamente en las estaciones permanentes de la RCE que recoge el 19,94% del tráfico registrado en la totalidad de las carreteras convencionales y multicarril del conjunto de redes.

Fuente: Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 2.19.3. Evolución 2002-2024 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
2003	(*)	21,38	22,52	28,09	19,10	9,09	538
2004	(*)	26,13	18,97	27,79	18,90	6,06	496
2005	(*)	19,89	21,66	31,27	19,10	6,09	528
2006	15,91	9,98	24,52	29,97	19,10	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
2021 (8)	1,63	10,20	28,46	36,90	19,20	3,61	220
2022 (9)	1,52	10,07	29,34	37,27	18,48	18,48	267
2023 (10)	1,75	10,12	28,84	37,36	18,56	3,37	231
2024 (11)	1,41	10,01	29,31	37,41	18,60	3,26	264

(\*) 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.

(8) En 2021 se tomaron datos de velocidades en autovías a 6.659 millones de vehículos en 1.300 estaciones durante 4.750.026 horas.

(9) En 2022 se tomaron datos de velocidades en autovías a 5.676 millones de vehículos en 1.310 estaciones durante 3.959.921 horas.

(10) En 2023 se tomaron datos de velocidades en autovías a 5.914 millones de vehículos en 1.376 estaciones durante 3.932.848 horas.

(11) En 2024 se tomaron datos de velocidades en autovías a 5.986 millones de vehículos en 1.405 estaciones durante 4.158.369 horas.

Fuente: Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 2.19.4. Evolución 2002-2024 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
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
2021 (8)	12,95	49,40	27,89	8,07	1,47	0,22	166
2022 (9)	14,65	47,76	27,78	8,22	1,37	0,22	188
2023 (10)	14,46	47,30	27,96	8,51	1,51	0,26	211
2024 (11)	14,51	47,53	28,01	8,32	1,39	0,24	182

(\*) 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.

(8) En 2021 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 714 millones de vehículos en 891 estaciones durante 2.232.483 horas.

(9) En 2021 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 753 millones de vehículos en 897 estaciones durante 2.221.480 horas.

(10) En 2023 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 789 millones de vehículos en 953 estaciones durante 2.276.556 horas.

(11) En 2024 se han tomado velocidades en carreteras convencionales a 796 millones de vehículos en 985 estaciones durante 2.350.618 horas.

Fuente: Subdirección General de Sostenibilidad e Innovación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 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
2021*	386	29	191	166
2022*	455	23	244	188
2023*	442	13	218	211
2024*	446	15	249	182

(\*) VM a 30d

Fuente: Subdirección General de Planificación y Explotación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.


**Tabla 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
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
2021	9.964	555	6.145	3.264
2022	10.641	268	6.994	3.379
2023	11.032	305	7.225	3.502
2024	11.298	322	7.486	3.490

Fuente: Subdirección General de Planificación y Explotación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 2.20. Transporte interior de mercancías según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (miles de toneladas). Año 2024 (1)**

ORIGEN \ DESTINO	DESTINO																		Total cargado	Cargado para otras C.C.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	198.631	853	128	..	..	55	3.856	1.553	3.468	5.127	4.867	479	4.304	4.592	673	484	105	..	229.400	30.769
Aragón	980	48.104	159	..	..	228	1.760	2.125	10.797	7.447	57	326	1.804	458	2.054	2.203	1.475	..	80.082	31.978
Asturias	218	177	26.336	..	..	939	419	1.872	263	209	58	1.338	503	119	218	831	77	..	33.577	7.241
Illes Balears	..	..	..	22.673	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	23.943	1.270
Canarias	..	..	..	..	41.557	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	41.557	..
Cantabria	112	381	1.036	..	..	15.590	251	2.425	432	199	47	255	631	26	459	3.660	146	..	25.652	10.062
Castilla-La Mancha	6.204	1.770	270	..	..	422	56.584	2.951	2.902	7.927	1.720	715	22.904	3.052	332	662	118	..	108.629	52.045
Castilla y León	1.829	2.043	2.063	..	..	3.631	3.195	82.664	2.581	2.394	902	4.790	6.387	567	1.741	4.883	1.037	..	120.706	38.042
Cataluña	3.582	14.547	330	..	..	428	2.485	2.200	199.785	8.496	285	1.004	4.022	1.497	1.237	2.453	508	..	243.946	44.162
C. Valenciana	5.462	4.580	97	..	..	303	8.059	2.024	8.393	168.659	498	600	5.959	9.028	684	1.377	196	..	217.645	48.987
Extremadura	2.859	99	53	..	..	53	1.094	905	450	551	26.031	107	1.198	164	95	208	59	..	33.941	7.911
Galicia	729	379	2.182	..	..	302	694	3.366	839	920	181	78.904	1.365	169	217	1.456	..	..	91.704	12.800
Madrid	5.024	1.981	493	..	..	466	15.378	4.724	2.918	4.661	1.087	1.294	67.073	1.025	482	1.547	97	..	108.319	41.245
Murcia	5.099	347	60	..	..	47	3.108	495	1.494	10.270	105	117	1.238	48.550	246	299	102	..	71.583	23.033
Navarra	408	2.942	62	..	..	386	561	1.223	1.325	841	59	167	581	241	18.707	4.159	2.296	..	33.957	15.251
País Vasco	576	2.169	774	..	..	2.553	859	5.643	2.158	1.328	97	1.235	1.398	324	4.967	44.871	1.964	..	70.915	26.045
La Rioja	70	1.155	68	..	..	122	363	1.485	266	243	66	117	253	47	1.574	1.162	6.195	..	13.186	6.990
Ceuta y Melilla	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	714	744	30
<b>Total Descargado</b>	<b>231.800</b>	<b>81.548</b>	<b>34.112</b>	<b>25.825</b>	<b>41.559</b>	<b>25.524</b>	<b>98.685</b>	<b>115.657</b>	<b>238.564</b>	<b>220.006</b>	<b>36.060</b>	<b>91.449</b>	<b>119.629</b>	<b>69.865</b>	<b>33.687</b>	<b>70.254</b>	<b>14.374</b>	<b>891</b>	<b>1.549.488</b>	<b>-</b>
<b>Descargado de otras CC.AA.</b>	<b>33.170</b>	<b>33.444</b>	<b>7.775</b>	<b>3.152</b>	<b>1</b>	<b>9.934</b>	<b>42.101</b>	<b>32.993</b>	<b>38.779</b>	<b>51.348</b>	<b>10.029</b>	<b>12.545</b>	<b>52.556</b>	<b>21.315</b>	<b>14.980</b>	<b>25.383</b>	<b>8.179</b>	<b>176</b>	<b>397.858</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 y Movilidad Sostenible.

**Tabla 2.21. Transporte interior de mercancías según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (millones de toneladas-km). Año 2024 (1)**

ORIGEN \ DESTINO	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	12.855	701	125	..	..	47	1.516	1.047	3.165	2.759	1.260	471	2.259	1.274	538	429	88	..	28.575	15.720
Aragón	783	2.028	105	..	..	99	629	650	2.402	1.748	43	273	596	241	356	666	250	..	10.898	8.870
Asturias	194	101	752	..	..	191	234	439	236	173	34	305	251	103	97	252	35	..	3.397	2.645
Illes Balears	..	..	..	519	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	626	108
Canarias	..	..	..	..	1.259	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1.259	..
Cantabria	98	172	187	..	..	387	114	520	291	150	32	118	293	22	121	392	25	..	2.921	2.534
Castilla-La Mancha	2.534	543	153	..	..	219	3.651	811	1.769	2.278	464	475	1.923	712	152	337	47	..	16.114	12.462
Castilla y León	1.177	637	409	..	..	538	910	4.483	1.643	1.382	303	1.408	1.221	369	389	976	138	..	15.984	11.501
Cataluña	3.343	2.994	283	..	..	291	1.476	1.424	9.348	2.667	256	1.056	2.434	851	507	1.412	216	..	28.644	19.296
C. Valenciana	2.994	1.219	82	..	..	240	2.262	1.183	2.823	6.110	323	573	2.243	1.419	331	862	86	..	22.847	16.737
Extremadura	686	67	38	..	..	33	302	338	411	340	1.091	75	379	99	65	155	38	..	4.129	3.039
Galicia	719	310	443	..	..	128	481	1.106	873	887	127	3.861	806	173	155	830	..	..	10.901	7.040
Madrid	2.576	647	242	..	..	193	1.327	1.043	1.811	1.726	377	786	1.886	411	177	655	33	..	13.923	12.038
Murcia	1.284	176	53	..	..	40	891	322	880	1.346	67	119	503	1.537	165	237	67	..	7.688	6.151
Navarra	348	432	31	..	..	104	232	291	546	415	42	117	207	162	487	425	120	..	3.959	3.472
País Vasco	523	634	233	..	..	325	413	1.318	1.237	882	67	729	588	254	630	1.565	240	..	9.638	8.074
La Rioja	59	179	28	..	..	31	147	151	112	125	44	80	86	30	106	131	135	..	1.445	1.310
Ceuta y Melilla	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	5	29	24
<b>Total Descargado</b>	<b>30.179</b>	<b>10.847</b>	<b>3.164</b>	<b>848</b>	<b>1.259</b>	<b>2.866</b>	<b>14.591</b>	<b>15.126</b>	<b>27.609</b>	<b>23.033</b>	<b>4.530</b>	<b>10.447</b>	<b>15.679</b>	<b>7.659</b>	<b>4.276</b>	<b>9.322</b>	<b>1.520</b>	<b>22</b>	<b>182.979</b>	<b>-</b>
<b>Descargado de otras CC.AA.</b>	<b>17.324</b>	<b>8.819</b>	<b>2.412</b>	<b>329</b>	<b>0</b>	<b>2.478</b>	<b>10.940</b>	<b>10.644</b>	<b>18.260</b>	<b>16.923</b>	<b>3.440</b>	<b>6.586</b>	<b>13.794</b>	<b>6.122</b>	<b>3.789</b>	<b>7.758</b>	<b>1.385</b>	<b>17</b>	<b>131.020</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 y Movilidad Sostenible.

Tabla 2.22. Relación de autorizaciones bilaterales internacionales expedidas a los transportistas españoles durante el año 2024

País	Meses														Total
	Cupo	dic.-23	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	
Albania (BI)	300	0	5	0	4	3	2	4	2	2	1	0	2	0	<b>25</b>
Albania (TG)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Alemania (TG)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Andorra (TM)	2.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>231</b>
Argelia (BI)	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Austria (TG)	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Bielorrusia (BI)	1.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Bielorrusia (TG)	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Bosnia-Herzegovina (BI)	1.000	0	5	8	3	6	4	7	6	0	3	3	0	0	<b>45</b>
Bulgaria (TG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Estonia (TG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Irán (TR)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Irán (ZL)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Kazajistan (BI)	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Kazajistan (TG)	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Kirguizistan (BI)	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Lituania (TG)	250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Macedonia (BI)	750	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	<b>5</b>
Marruecos (BI)	80.000	356	408	1.165	931	754	805	844	673	335	305	723	1.236	285	<b>8.820</b>
Marruecos (FC)	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Marruecos (TM)	1.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>649</b>
Moldavia (BI)	300	0	3	1	2	0	0	7	0	0	0	0	0	0	<b>13</b>
Moldavia (TG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Montenegro (BI)	125	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Rusia (BI)	5.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Serbia (TR)	450	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Serbia (ZL)	3.200	0	61	63	7	66	72	65	5	17	65	12	55	56	<b>544</b>
Túnez (BI)	1.000	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	<b>6</b>
Turquía (BI)	14.000	10	0	8	1	37	1	0	0	14	0	0	0	0	<b>71</b>
Ucrania (BI)	3.200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>

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

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

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.




**Tabla 2.23. Número de autorizaciones (Comunitarias y CEMT) para el transporte internacional de mercancías (\*)**

Autorizaciones	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
U.E. (1)	123.115	127.935	131.572	133.950	137.302	2,5%
CEMT (2)	248	253	179	92	116	26,1%

(1) Incluye el número de copias auténticas de licencias comunitarias en vigor en cada año.

(2) Incluye las autorizaciones CEMT emitidas por España en cada año. CEMT: Conferencia Europea de Ministros de Transportes.

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 2.24. Transporte internacional de viajeros realizado por transportistas españoles en la U.E.**

Tipo de servicio	Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
U.E. (1)	Licencias (2)	230	214	286	229	766	234,5%
	Vehículos (3)	1.276	1.068	1.372	1.840	6.502	253,4%
Discrecionales U.E.	Autorizaciones (4)	305	242	807	1.384	1.373	-0,8%
	Viajes (5)	7.755	4.356	14.526	24.912	24.714	-0,8%
Lanzaderas no U.E.	Autorizaciones (4)	--	--	--	--	--	--
	Viajes (5)	--	--	--	--	--	--

(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 el número de licencias comunitarias emitidas cada año.

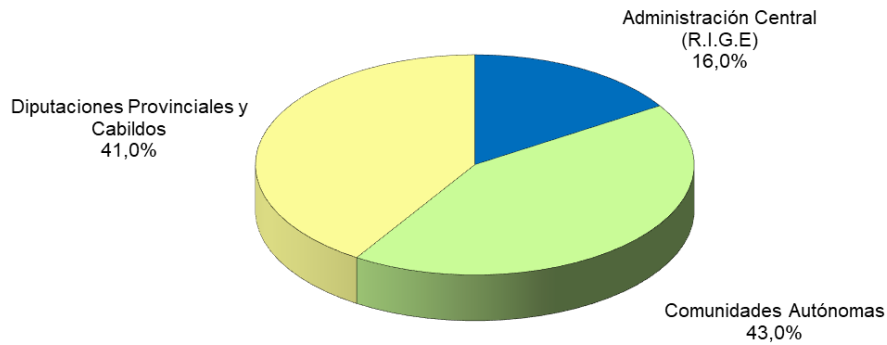
(3) Incluye el número de copias auténticas de licencias comunitarias emitidas cada año.

(4) Incluye sólo los documentos emitidos por la Dirección General de Transporte por carretera y ferrocarril.

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

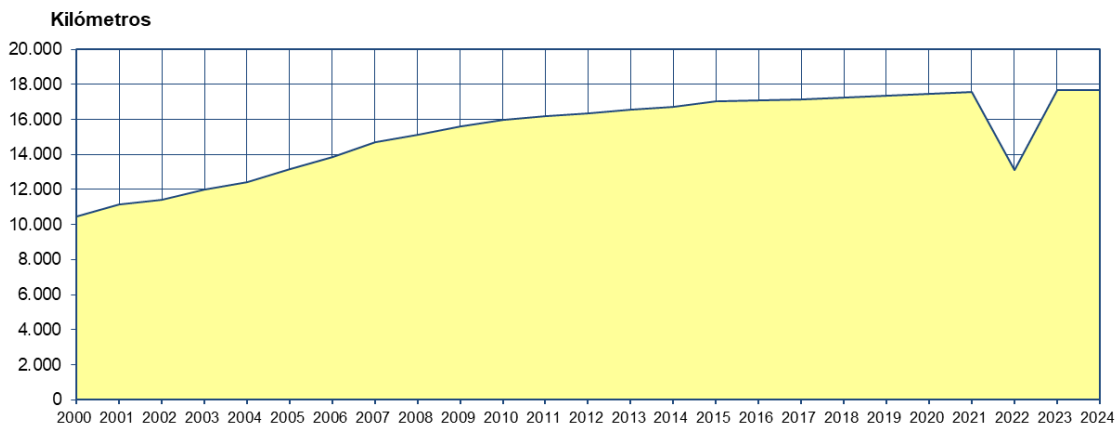
Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Gráfico 2.1. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones. Año 2024**



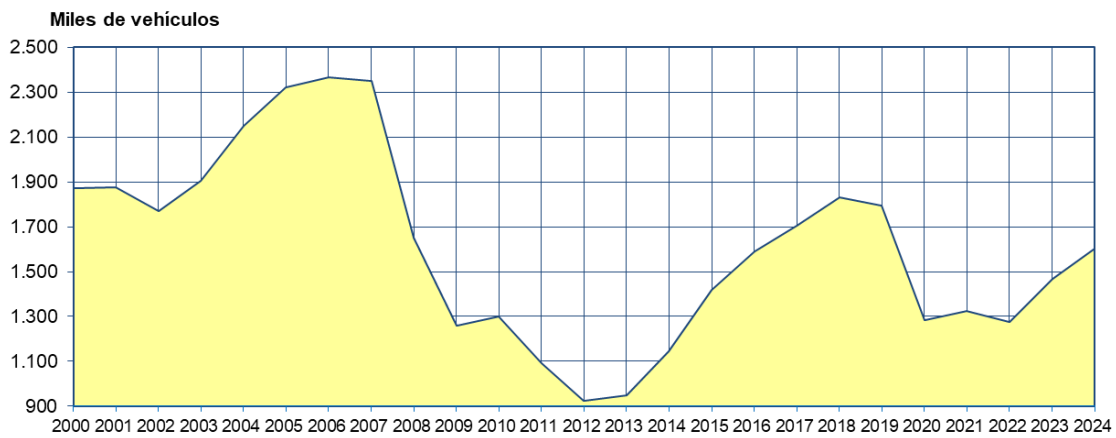
Fuente: Dirección General de Carreteras (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), Consejerías de CC.AA., y Diputaciones y Cabildos Insulares.

**Gráfico 2.2. Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad**



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

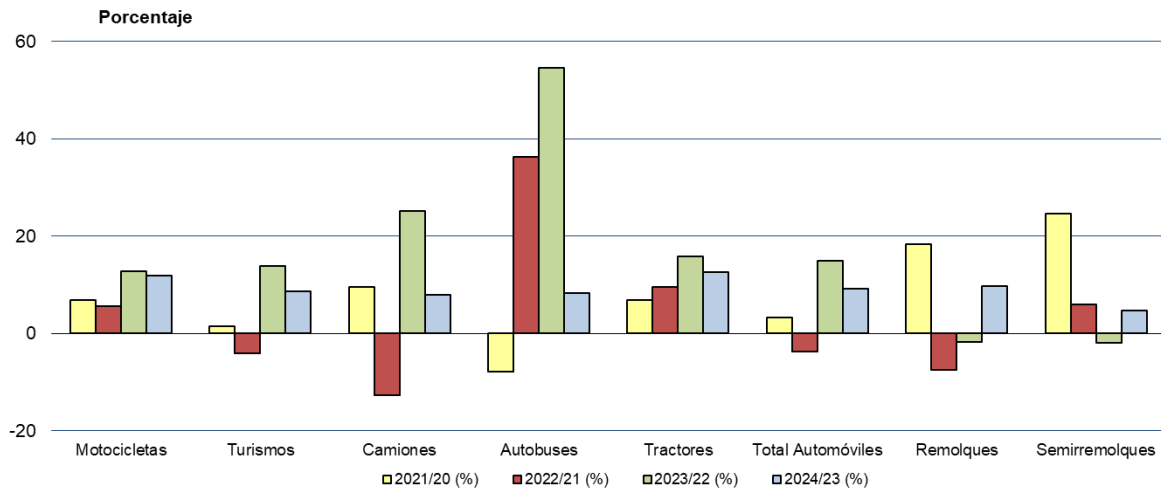
**Gráfico 2.3. Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles**



Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.



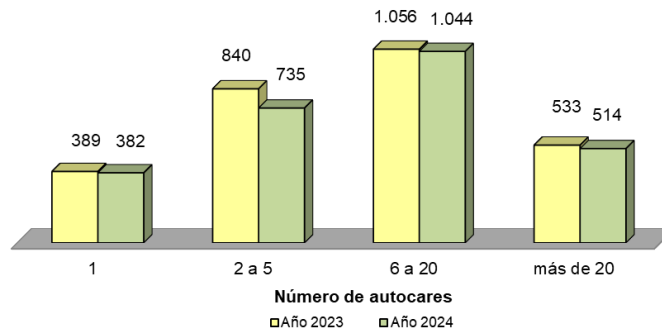
**Gráfico 2.4. Evolución anual de las matriculaciones de vehículos de carretera. Años 2023 a 2024**



Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

**Gráfico 2.5. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera (autocares por empresa). Años 2023 y 2024**

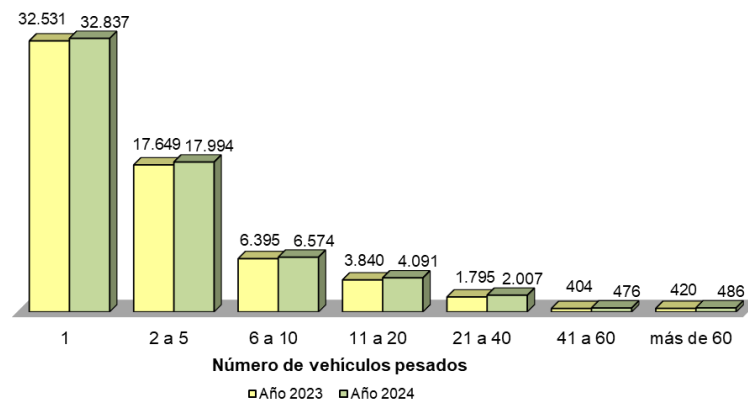
Número de empresas



Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Gráfico 2.6. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera (vehículos pesados por empresa). Años 2023 y 2024**

Número de empresas



Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

### 3. Transporte e infraestructuras ferroviarias

En el año 2024, los resultados del tráfico ferroviario han estado marcados por el aumento de la actividad que se ha venido registrando los últimos años, con un aumento evidente de los viajeros y un volumen de transporte de mercancías contenido, tras la gran recuperación de actividad que se terminó de materializar en 2023, tras la pandemia del COVID-19.

La longitud de la red ferroviaria ha experimentado en 2024 un pequeño incremento con respecto a 2023, alcanzando los 16.520,4 kilómetros, de los cuales 15.674 pertenecen a ADIF y 846 kilómetros a las CCAA.

En cuanto al personal empleado, el número de agentes, en promedio anual (excluido el personal empleado en las compañías privadas de ferrocarriles) para 2024, alcanzó la cifra de 34.160, de los cuales 16.378 corresponden a Renfe Operadora, 12.860 a ADIF, y 4.922 a los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas.

Las inversiones en el sector ferroviario durante 2024 ascendieron a 5.426,5 millones de euros, lo que supone un incremento del 24,3 % respecto a las realizadas en 2023. La mayor inversión la realizó Adif, que invirtió 2.032,68 millones de euros en Alta Velocidad y 2.458,99 millones de euros en red convencional, seguido de Renfe Operadora que realizó inversiones por valor de 918,59 millones de euros, de los Ferrocarriles de Vía Estrecha de las Comunidades Autónomas por importe de 180,3 millones de euros, de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre por importe de 896.000 euros, de la Dirección General del Sector Ferroviario por valor de 8,76 millones de euros y de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) con 3,69 millones de euros. A fecha de cierre del presente Informe, no se dispone de los datos de las Direcciones Generales de las CC.AA.

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 2024 con cifras que indican una clara consolidación de la recuperación iniciada los ejercicios anteriores, marcado por la crisis provocada por la pandemia del COVID-19; así, el número de viajeros que utilizaron los trenes AVE y Larga Distancia, registran un total de 35,18 millones de viajeros, lo que supone un 14,4 % más que en 2023. En total, sumados los 51,94 millones correspondientes a Media Distancia, los

442,17 millones de Cercanías y los 6,09 millones de Ancho Métrico, en 2024 Renfe ha contabilizado 535,38 millones de viajeros, un 2,3 % más que en 2023.

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, modificada por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre; 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, por el Real Decreto 271/2018 de 11 de mayo y por el Real Decreto 448/2022 de 14 de junio; Real Decreto-ley 23/2018 de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados; 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-ley 15/2013 de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico; 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; la Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil; 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



Ferrovial, modificado por el Real Decreto 292/2016, de 15 de julio, por el Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre, por el Real Decreto 695/2018, de 29 de junio, por el Real Decreto 469/2021, de 29 de junio, y por el Real Decreto 606/2023, de 11 de julio; el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias; la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material; 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 (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros del ferrocarril (versión refundida); el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 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; el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/572 de la Comisión de 24 de abril de 2020 relativo a la estructura de presentación de información a la que deberán atenderse los informes de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios; el Reglamento (UE) 698/2020 del

Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de mayo de 2020 por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia del brote de COVID-19; el Reglamento (UE) 2020/1530 de 21 de octubre de 2020 por el que se modifica la Directiva (UE) 2016/798 en lo que respecta a la aplicación de las normas de seguridad e interoperabilidad ferroviarias en la conexión fija a través del canal de la Mancha; el Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2021 por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia de la persistencia de la crisis de la COVID-19; 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; el Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2024 relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013; 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; el Reglamento 1078/2012 de 16 de noviembre, sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento; el Reglamento 402/2013 de 30 de abril, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento 352/2009; la Decisión de la Comisión de 28 de marzo de 2006 sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad referente al subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional; la Decisión de la Comisión de 7 de noviembre de 2006 sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa al subsistema «control-mando y señalización» del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y por la que se modifica el anexo A de la Decisión 2006/679/CE sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa al subsistema de control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional; la Decisión de la Comisión Europea de 20 de diciembre de 2007 sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad (ETI) del

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

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

Con fecha 20 de julio de 2012, el Gobierno aprobó en Consejo de Ministros el Real Decreto Ley 22/2012, por el que se adoptan una serie de medidas para liberalizar el transporte ferroviario nacional de viajeros, que establece un calendario en virtud del cual se fija la apertura del mercado del tráfico de viajeros nacional por ferrocarril a partir del 31 de julio de 2013, tanto para servicios que discurren 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.

El actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, mediante Orden TMA/1338/2022, de 23 de diciembre, ha aprobado la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria para el periodo 2021-2026.

En el contexto del Programa de Actividad de Adif, que abarca los años 2022 a 2026, las novedades más importantes en la modernización de la Red de titularidad de Adif han sido los siguientes:

- Impulso a red convencional. Además de las inversiones en los diferentes núcleos de Cercanías, se financian los trabajos para impulsar el tráfico de mercancías por tren: adecuación de líneas para acoger circulaciones de Autopistas Ferroviarias, renovación y digitalización de nodos logísticos (Vicálvaro, Valladolid, Fuente de San Luis, La Llagosta, Júndiz o Can Tunis) o conexiones con puertos (Sagunt, Castellón o A Coruña). También se trabaja en la renovación y modernización de los diversos corredores de líneas de ferrocarril convencional, y en la renovación de sistemas de señalización, electrificación y comunicaciones de la red.
- Desarrollo de la mayor red de alta velocidad de Europa. En concreto destacan las inversiones para los corredores de alta velocidad en desarrollo -Líneas de Alta Velocidad (LAVs) a Cantabria, País Vasco, Navarra, Extremadura y Almería- y las actuaciones para mejorar la conectividad de la red en servicio: conexiones transversales como el bai-pás de Olmedo o el enlace con el aeropuerto Madrid-Barajas, y ampliaciones y remodelaciones de grandes estaciones.



### 3.1. Inversiones e infraestructuras

En el año 2024 las inversiones realizadas en los ferrocarriles españoles ascendieron a 5.426,5 millones de euros, lo que supone un incremento del 24,3 % respecto del año anterior. En el ámbito del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la inversión de la Dirección General del Sector Ferroviario, Programa 453A-Infraestructura del transporte ferroviario, alcanza la cifra de 8,76 millones de euros, mientras que las inversiones de Renfe Operadora, Adif AV y Adif, fueron de 918,59, 2.458,9 y 2.032,68 millones de euros, respectivamente; por su parte, SEITTSA Ferrocarriles, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) y las Filiales Ferroviarias y Fundación FF.CC. Españoles, invirtieron 0,896, 3,69 y 2,69 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 180,3 millones de euros. A fecha de cierre del presente Informe no se dispone de los datos de las Direcciones Generales de las CC.AA. (gráfico 3.8).

El desglose de las inversiones realizadas durante 2024 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: 84,5 millones de euros la Generalitat de Cataluña, 50,04 millones de euros la Generalitat de Valencia, 12,92 millones de euros el Gobierno Vasco y 32,82 millones de euros el Gobierno de las Islas Baleares, lo que supone un total de 180,3 millones de euros (tabla 3.21).

La longitud de la red ferroviaria de ADIF ha aumentó en el año 2024 en 5 km respecto a 2023. De los 16.256 kilómetros de que disponía, 6.400 kilómetros corresponden a vía doble y 9.856 kilómetros a vía única. Por otra parte, 10.938 kilómetros de esta red estaban electrificados lo que representa el 67 % del total de la red. De estos kilómetros electrificados, 4.554 kilómetros corresponden a vía única y 6.384 a vía doble. La longitud de vía sin electrificar es de 5.318 kilómetros que suponen el 33 % restante sobre el total; en este caso la mayor parte, 5.302 kilómetros corresponden a vía única y sólo 16 kilómetros a vía doble. Hay que añadir que la mayor parte de los kilómetros de esta red están provistos de bloqueo automático y CTC o LZB (tabla 3.3).

A continuación, se detallan las inversiones con mayor detalle, relativas al año 2024. Las inversiones realizadas por ADIF en infraestructura y otras inversiones ascendieron a un total de 4.491,67 millones de euros, de los cuales 2.458,99 millones, un 24,54 % más que la realizada en el año anterior, corresponden a inversiones en infraestructura de alta velocidad y 2.032,68 millones, un

42,16 % 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: 1.294,53 millones de euros en obras de plataforma, 151,29 millones de euros en la vía, 134,82 millones de euros en electrificación y comunicación, 335,38 millones de euros en estaciones y terminales de mercancías, 96,75 millones de euros en instalaciones de seguridad, 24,14 millones de euros en reposiciones de servicio y 355,86 millones de euros en otras inversiones en infraestructura.

Las inversiones de ADIF en infraestructura de la red convencional se distribuyeron con el desglose siguiente: 597,41 millones de euros se invirtieron en plataforma, 427,22 millones de euros en vía, 205,27 millones de euros en electrificación y comunicación, 135,22 millones de euros en estaciones y terminales de mercancías, 287,91 millones de euros en instalaciones de seguridad y 295,47 millones de euros en otras inversiones de infraestructura (tabla 3.12.B).

En cuanto a Renfe Operadora, en 2024 la inversión total aumentó un 62,5 % respecto de la realizada en el año anterior, registrando un total de 918,59 millones de euros, aumentando considerablemente su principal componente, automotores, en un 98,02 %. Igualmente, aumenta la cuantía para material remolcado en un 12,63 %. Sin embargo, disminuye significativamente la inversión en material motor, que cae un 88,2 %. Por su parte, en otras inversiones (terrenos, equipos informáticos, etc.) subió un 5,2 % respecto a la inversión realizada en el ejercicio 2023 (tabla 3.12.A).

### 3.2. Renfe operadora

La participación de Renfe Operadora en el volumen de tráfico ferroviario español de viajeros continúa siendo la más importante en 2024, ya que representa alrededor del 78 % del total en el tráfico de viajeros transportados. Por otra parte, el personal de Renfe Operadora representa el 56 % del total del personal empleado en el sector a nivel nacional. En cuanto a ingresos de tráfico, los de Renfe Operadora ascendieron en 2024 a 3.839,17 millones de euros, un 4,4 % superior al año anterior. Los ingresos de Renfe Operadora alcanzaron en 2024 los 4.372,36 millones de euros, un 8,32 % más que el año anterior (tabla 3.13).

En cuanto al material móvil utilizado por Renfe Operadora, el parque de locomotoras disminuyó ligeramente respecto al año anterior, registrando un total de 318 unidades en 2024. Por el contrario, el número de automotores ha aumentado en un 9,8 %, situándose la cantidad total de los mismos en 1.348 unidades, debido principal-

mente al aumento en un 12,9 % de automotores eléctricos, descendiendo el resto de tipos de automotor. El parque de vehículos para transporte de mercancías disminuye un 0,5 %, registrando 8.479 vagones (tabla 3.4.A).

El transporte de mercancías en régimen de carga de vagón completo durante 2024 llegó a los 6.341 miles de toneladas, un 4,6 % menos que en 2023. Sumando el transporte intermodal, se alcanzó un total de 10.383 miles de toneladas transportadas, un 12 % menos que el año anterior.

Destacan las mercancías registradas en la dirección de siderúrgicos, que representan un 23 % del total, los graneles con un 16 %, multiproducto con un 32,2 % y automóvil con el 5,3 %. En cuanto a las mercancías, el mayor volumen transportado es cereales, cementos, productos químicos, aceites y combustibles líquidos (tabla 3.6).

La carga bruta remolcada, expresada en toneladas-kilómetro, se mantiene respecto al año anterior, con un ligero descenso del 0,3 %, con un aumento el 4,2 % en trenes de viajeros y un descenso del 15,2 % en los de mercancías. El 92 % de la carga bruta remolcada lo ha sido por tracción eléctrica y el 8 % restante por tracción diésel. El consumo energético ha sido de 47,8 millones de litros de gasóleo, un 6,6 % inferior a 2023, y de 2.395,1 millones de kwh en la tracción eléctrica, un 6,8 % más que el año anterior (tablas 3.8 y 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 aumento del 0,2 % en locomotoras diésel, y del 0,1 % en locomotoras eléctricas, del 7,9 % en automotores diésel, del 12,6 % en unidades y automotores eléctricos, y un descenso del 3 % en coches, respecto a 2023 (tabla 3.10).

A 31 de diciembre de 2024 la plantilla referida a Renfe Operadora ascendía a 16.756 agentes, siendo de 16.378 el promedio anual de agentes durante el año (tabla 3.11).

Durante el ejercicio 2024, Renfe Operadora realizó inversiones en material móvil por un importe de 740,53 millones de euros, de los cuales 4,69 millones de euros corresponden a material motor, 8,18 millones de euros a material remolcado y 727,67 millones a automotores. La inversión total realizada en material móvil durante 2024 experimenta un aumento del 78,7 % respecto del ejercicio anterior. El descenso mayor en términos porcentuales se produce en la partida destinada a material motor que baja un 88,2 %. Por otro lado, la inversión en automotores aumenta en un 98,02 % y un 12,63 % en material remolcado. La partida de otras inversiones, que incluyen inversiones financiadas mediante aportación de

activos (terrenos, equipos informáticos, ...) repuntó en un 5,2 %, con lo que la inversión total realizada por Renfe Operadora se situó en 918,59 millones de euros, un 62,5 % superior a la registrada en el ejercicio anterior (tabla 3.12.A).

La tabla 3.15 muestra el resultado del ejercicio 2024 del grupo Renfe Operadora por áreas de actividad. El grupo Renfe Operadora incluye Renfe Viajeros, SME, S.A., Renfe Mercancías y Logística, SME, S.A., Renfe Ingeniería y Mantenimiento, SME, S.A., Renfe Alquiler de Material, SME, S.A., Renfe Of América, LLC y la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

Los ingresos totales del grupo ascendieron en 2024 a 4.372.36 millones de euros, un 8,32 % más que en el año 2023, y el total de los gastos a 3.902,91 millones de euros, un 4,21 % más que el año anterior, con lo que, conjugando ambas partidas, el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA), resulta positivo con un valor de 469,95 millones de euros, frente al resultado de 291,12 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 superávit de 37,94 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 8,31 millones de euros, frente a las generadas el año anterior de 126,74 millones de euros.

A continuación, se analizan los resultados de las distintas entidades que conforman el Grupo Renfe operadora registrados en 2024:

### ***Renfe Viajeros***

Los ingresos totales de Renfe Viajeros, que suponen el 86,26% del total de Grupo, ascendieron a 3.771,54 millones de euros y el total de los gastos a 3.393,92 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 377,93 millones de euros. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de 17,08 millones de euros. Renfe Viajeros cerró el ejercicio con unas ganancias de 5,42 millones de euros, frente al déficit de 65,01 millones de euros obtenido el año anterior.

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

Los ingresos totales de Renfe Mercancías y Logística ascendieron a 191,68 millones de euros y el total de los gastos a 203,70 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e





impuestos resulta negativo con un valor de 12,02 millones de euros. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros del inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de 35,47 millones de euros. El resultado final alcanza un déficit de 32,16 millones de euros, frente al déficit de 36,09 millones de euros obtenido el año anterior.

### ***Renfe Ingeniería y Mantenimiento***

Los ingresos totales de Renfe Ingeniería y Mantenimiento ascendieron a 584,60 millones de euros y el total de los gastos a 561,89 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 22,71 millones de euros, frente a los 0,47 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 4,25 millones de euros. El resultado final, gracias al resultado financiero y de ejercicios anteriores arroja un beneficio de 2,52 millones de euros, frente al déficit de 12,17 millones de euros obtenido el año anterior.

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

Los ingresos totales de Renfe Alquiler de Material Ferroviario ascendieron a 22,72 millones de euros y el total de los gastos a 14,44 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 8,28 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 4,82 millones de euros. El resultado final alcanza un superávit de 4,68 millones de euros, cerca de los 4,01 millones obtenidos el año anterior.

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

Los ingresos totales de la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora ascendieron a 379,19 millones de euros y el total de los gastos a 305,32 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 73,87 millones de euros, claramente superior al año anterior, con un valor de 5,23 millones de euros. Una vez añadidas las amortizaciones y retiros de inmovilizado, el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de 55,56 millones de euros. El resultado final, una vez imputado el resultado financiero y de ejercicios anteriores e impuesto sobre beneficios presenta un beneficio de 10,85 millones de

euros, frente al déficit de 17,96 millones de euros obtenido el año anterior.

### ***Renfe Of América, LLC***

Los ingresos totales de Renfe Of América, LLC, filial de Renfe en Estados Unidos, ascendieron a 1,62 miles de euros, muy por debajo del 1,07 millones del año anterior, y el total de los gastos a 4,56 millones de euros, con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta con un valor negativo de 4,56 millones de euros. En 2024 no se han registrado amortizaciones ni retiros del inmovilizado, y siendo el resultado financiero de 0,09 millones de euros, el resultado final presenta un saldo negativo de 4,48 millones de euros, muy superior con el déficit de 0,08 millones de euros obtenido el año anterior.

Durante el año 2024 Renfe transportó 535,38 millones de viajeros, un 2,3 % más que el año anterior, alcanzando el tráfico total de viajeros-km la cifra de 29,453 millones de viajeros-Km, lo que supone un aumento del 7 % respecto a los viajeros-km transportados en 2023 (tabla 3.7).

Las tablas 3.5.A y 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, en el año 2024.

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 2024 se transportaron 35,19 millones de viajeros y 15.441,6 millones de viajeros-km, lo que supone incrementos del 14,4 % y 12,3%, respectivamente, respecto del ejercicio anterior. Del total del número de viajeros-km transportados en estas líneas, el 23,86 % corresponde a la Gerencia Sur, el 23,32 % a la Gerencia Nordeste, el 18,52 % a la Gerencia Norte, el 17,11 % a la Gerencia Este, el 10,22 % a la Gerencia Transversal, el 4,98 % a la Gerencia Mediterráneo y el 2 % al resto.

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

A lo largo de 2024 se transportaron 51,94 millones de viajeros y 6.007,3 millones de viajeros-km, cifras superiores en un 3 % y 2,8 %, respectivamente, a la registrada el ejercicio anterior. Del total del número de viajeros-km transportados en estas líneas, el 74,4 % corresponde a Media Distancia y el 25,6 % restante a AVE Lanzaderas.

El total del número de viajeros-km transportados en Media Distancia ascendió a 4.291,3 millones, un 2,2 % más que el año anterior. En Ave lanzaderas, se transportaron un total de 1.716,1 millones de viajeros-km, un 4,5 % más que el año anterior, con el desglose siguiente: 151,8 millones de viajeros-km al de Madrid-Toledo, 26,5 millones de viajeros-km al de Alicante-Murcia, 82,6 millones de viajeros-km al corredor de Madrid-Segovia-Salamanca, 55,3 millones de viajeros-km al corredor de Madrid-Cuenca, 376,1 millones de viajeros-km al corredor Madrid-Segovia-Valladolid, 68,9 millones de viajeros-km al corredor Zaragoza-Lleida-Barcelona, 170,3 millones de viajeros-km al recorrido Sevilla-Córdoba-Málaga, 6,7 millones de viajeros-km al corredor Zaragoza-Calatayud, 219,5 millones de viajeros-km correspondió al recorrido Madrid-Puertollano, 4 millones de viajeros-km al corredor de Valencia-Utiel-Requena, 150,5 millones de viajeros-km al recorrido Figueres-Barcelona, 150,3 millones de viajeros-km al recorrido Orense-Santiago-Coruña, 35,6 millones de viajeros-km al recorrido Málaga-Granada, 12,5 millones para Madrid-Burgos, 30,1 de Madrid a Ourense, 37,7 millones para el recorrido de Madrid-León y 134 millones de viajeros-km al recorrido Sevilla-Granada.

El total del número de viajeros-km transportados en cercanías ascendió a 7.892,6 millones, lo que supone un aumento del 1 % respecto del ejercicio 2023. En porcentaje, el mayor número de viajeros-km transportados correspondió a las áreas metropolitanas de Madrid con un 47,79 % del total, seguido de las áreas metropolitanas de Barcelona con un 29,34 % y del resto de núcleos urbanos e interurbanos que alcanzaron el 22,87 %.

### *Ancho métrico*

El total del número de viajeros transportados en Ancho Métrico ascendió a 6,1 millones de viajeros y 111,8 millones de viajeros-km, con una subida del 2,3 % y una bajada del 2,4 %, respectivamente, con respecto a 2023.

### *Mercancías*

Durante 2024, el tráfico de Renfe Operadora ha ascendido a 10,38 millones de toneladas y 3,9 millones de toneladas-km, un 12 % y 11 %, respectivamente, inferiores al registrado en 2023, continuando el descenso registrado en los últimos años.

El transporte de mercancías en régimen de cargas (vagón completo), ha experimentado un descenso del 2,7 % respecto del ejercicio 2023, registrando un total de 2.410 millones de toneladas-km.

Por lo que respecta al transporte intermodal de mercancías, ha tenido un retroceso del 21,7 % respecto al

ejercicio anterior, pasando de 1.907,1 millones de toneladas-kilómetro en 2023 a 1.493 millones de toneladas-kilómetro en 2024.

Durante 2024, en la red de Ancho Métrico no se han registrado transporte de mercancías, siendo de 2021 el último registro.

### *Cuenta de resultados*

La cuenta de resultados de Renfe operadora del ejercicio de 2024 (tabla 3.13), refleja los resultados siguientes:

El total de ingresos de tráfico, incluyendo las subvenciones percibidas, ha alcanzado la cifra de 3.839,17 millones de euros, superiores en un 4,4 % a los ingresos obtenidos en 2023, que fueron de 3.77,36 millones de euros. De los ingresos totales obtenidos, 1.848,02 millones de euros proceden de ingresos por actividad, 42,61 millones de los Convenios específicos suscritos con las Comunidades Autónomas y 1.948,54 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 533,19 millones de euros de otros ingresos, incluyendo 5,55 millones de euros de subvenciones de capital, lo que lleva el total de ingresos del Grupo a 4.372,36 millones de euros, un 8,32 % superior al año 2023.

Los gastos propios alcanzaron la cifra de 3.902,91 millones de euros, un 4,21 % superiores a los de 2023, con lo que el resultado antes de intereses e impuestos arroja un superávit de 37,94 millones de euros; añadidos los intereses, impuestos y resultados extraordinarios, el resultado del ejercicio registra un déficit de 8,31 millones de euros, frente a un déficit de 126,74 millones de euros del año anterior.

### **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 878 kilómetros, representa el 5,3 % del conjunto de la red ferroviaria española (tabla 3.17).

Durante el ejercicio de 2024, el tráfico de viajeros en esta red ha alcanzado la cifra de 257,78 millones y de 2.804 millones de viajeros-km, lo que supone incremento del 7,1 % y 10 %, respectivamente, respecto del ejercicio 2023. El transporte de mercancías fue de 10,4 millones de toneladas en 2023, que representa un aumento del 3,2 % respecto al año anterior y las toneladas-km transportadas ascendieron a 4.930,8 millones, que supone una disminución del 2,6 % 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 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 Cercadilla y Cotos (Madrid).

El tráfico de viajeros en 2023 ha alcanzado la cifra de 6,77 millones y de 114,5 millones de viajeros-kilómetro, lo que supone un incremento del 33,1 % y 35,8 %, respectivamente, respecto del ejercicio 2022.

En cuanto a mercancías, las toneladas transportadas por esta red no se han registrado cifras en 2023.

Por lo que se refiere al material móvil, motor y remolcado, el parque de locomotoras no ha cambiado respecto al año anterior, contando con 9 unidades, de las cuales 2 son diésel y 7 híbridas, al igual que el número de automotores, que se mantiene constante en 111 unidades, quedando formado por 62 eléctricos y 49 diésel; el número de coches trenes turísticos permanece constante, contando con 46 unidades y el número de vagones también continua siendo de cero unidades, frente a las 535 unidades de 2021 (tablas 3.4.A, 3.5.A, 3.5.B y 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 incrementado en un 7,4 %, alcanzando en 2024 la cifra de 99,6 millones. También se ha visto aumentado en un 13,8 % el tráfico de viajeros-kilómetro hasta alcanzar la cifra de 1.214,8 millones. Las toneladas transportadas han subido un 46,7 %, hasta los 997,7 miles de toneladas y las toneladas-km realizadas han aumentado un 52,9 % pasando de 46,3 a 7 millones en 2024 (tabla 3.22).

En cuanto al consumo energético, ha sido de 104,69 millones de kwh en tracción eléctrica y de 795,81 toneladas de gasóleo. El personal, la plantilla media, sin incluir el correspondiente a los ferrocarriles de cremallera Ribes-Núria y Monistrol-Montserrat ni Ferrocarril Turístico del Alt Llobregat, está integrado por 1.663 agentes, lo que supone un aumento del 1,9 % respecto a 2023. Asimismo, las inversiones realizadas alcanzaron la cifra de 84,5 millones de euros, de los que 45,24 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 24,53 millones de euros en material motor y remolcado y 14,73 millones de euros en otras inversiones (tablas 3.19, 3.20 y 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, continua una tendencia positiva de aumento de los ingresos que, con una cifra de 107,02 millones de euros, supone un 16 % más de los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha experimentado un incremento del 6,5 %, que supone un total de 237,11 millones de euros. Con estas cifras, el resultado antes de subvención muestra un déficit de 130,1 millones de euros. La subvención a la explotación ha sido de 128,94 millones de euros, un 0,2 % inferior al año anterior, con lo que el resultado final muestra pérdidas por importe de 1,15 millones de euros (tabla 3.23).

### *Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana*

La longitud de sus líneas no ha variado desde 2022, registrando la cifra de 275 kilómetros.

El número de viajeros transportados ha aumentado un 5,8 %, superando en 2024 la cifra de 115 millones, y el tráfico de viajeros-kilómetro aumenta también en un 5,8 %, hasta los 874,8 millones (tabla 3.22).

El personal está integrado por 1.763 agentes, lo que supone un 5,1% menos respecto al año anterior. En cuanto al consumo energético, ha sido de 66,69 millones

de kwh en tracción eléctrica y de 684,35 toneladas de gasóleo. Las inversiones realizadas alcanzaron la cifra de 50,04 millones de euros, un 32,1 % inferior al año anterior, de los cuales 30,7 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 0,8 millones de euros en material motor y remolcado y 18,5 millones de euros en otras inversiones (tablas 3.19, 3.20 y 3.21).

La cuenta de resultados de la compañía indica un aumento de ingresos que, con una cifra de 93,10 millones de euros supone un 2,8 % más que los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha subido un 6,8 %, alcanzando la cifra de 263,2 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 170,1 millones de euros. Al no haber recibido subvención alguna a la explotación, el resultado final muestra pérdidas por dicho importe, mayores a las obtenidas en 2023, que ascendieron a 155,9 millones de euros (tabla 3.24).

### *Ferrocarriles del Gobierno Vasco*

La longitud de sus líneas, que incluye el tranvía, la línea 3 de metro y el funicular de Larreineta, gestionados por Euskotren, no ha variado durante los últimos años, registrando la cifra de 188,6 kilómetros.

El número de viajeros transportados se ha incrementado un 10,3 %, alcanzando la cifra de 32,39 millones. El tráfico de viajeros-kilómetro ha subido un 8,8 %, registrando la cifra de 579,3 millones en 2024. Asimismo, las toneladas transportadas han aumentado un 94,5 %, pasando de 22,3 miles en 2023 a 43,3 miles en 2024. El tráfico en toneladas-km igualmente ha aumentado un 94,4 % respecto del ejercicio anterior, pasando de 1,56 a 3,03 millones en 2024 (tabla 3.22).

El personal está integrado por 1.327 agentes, lo que supone un aumento del 1,3 % respecto a 2023. En cuanto al consumo energético, ha sido de 50,03 millones de kwh en tracción eléctrica y de 107,14 toneladas de gasóleo. Las inversiones realizadas alcanzaron la cifra de 12,92 millones de euros, de los cuales 11,93 millones de euros se han invertido en material motor y remolcado y 0,99 millones de euros en otras inversiones (tablas 3.19, 3.20 y 3.21).

La cuenta de resultados de la compañía indica una subida de ingresos que, con una cifra de 29,80 millones de euros supone un 15,4 % más que los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha experimentado un aumento del 11,1 % registrando la cifra de 150,39 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 108,53 millones de euros.

### *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 kilómetros.

En 2024 el número de viajeros transportados ha aumentado un 8,5 %, alcanzando la cifra de 10,7 millones, mientras que el tráfico de viajeros-kilómetro subió un 9,8 % alcanzando la cifra de 135,1 millones (tabla 3.22).

El personal está integrado por 169 agentes, lo que supone una disminución del 1,2% respecto a 2023. En cuanto al consumo energético, ha sido de 16,24 millones de kwh en tracción eléctrica. Las inversiones realizadas alcanzaron la cifra de 32,82 millones de euros, lo que supone una disminución del 29,8 % respecto al año anterior. Del total invertido, 27,85 millones de euros se han destinado a instalaciones fijas y 4,97 millones de euros en material motor y remolcado (tablas 3.19, 3.20 y 3.21).

La cuenta de resultados de la compañía indica un descenso de ingresos que, con una cifra de 31,87 millones de euros, supone un 8,4 % menos que los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha registrado una bajada del 12,3 % con un total de 50,83 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 18,96 millones de euros, un 18,1 % menos que el ejercicio anterior. La subvención a la explotación ha sido de 28,79 millones de euros, un 9,1 % inferior al año anterior, con lo que el resultado final muestra un superávit de 9,83 millones de euros, resultado superior en un 15,2 % al del ejercicio 2023 que presentaba un superávit de 8,53 millones de euros (tabla 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. Desde 2019 ferrocarril de Sóller no ha aportado datos de viajeros transportados. Respecto al tráfico de mercancías, se incluye las compañías privadas en régimen de liberalización que, desde 2006/2007, disponen de licencia de operador ferroviario en España y de las compañías en régimen de concesión, las toneladas transportadas han subido un 3,19 % respecto al año anterior, registrando la cifra de 10,5 millones de toneladas y las toneladas-km realizadas han disminuido un 2,6 % respecto al año anterior hasta alcanzar los 4.930,8 millones en 2023 (tabla 3.22).



Los 31,8 kilómetros de líneas, todos ellos de vía sencilla estaban electrificados. En cuanto a consumo energético y de gasóleo, así como al importe de inversiones realizadas, en 2023 ferrocarril de Sóller no ha aportado datos. (tablas 3.17, 3.20 y 3.21).

### 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 y Movilidad Sostenible, 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 y Movilidad Sostenible. 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.

Tras el impacto de la pandemia, España tiene por delante la oportunidad de realizar una fuerte transformación económica, digital, social y ecológica. El futuro económico y social de los próximos diez años en España estará firmemente marcado por la tramitación y ejecución de los fondos europeos por la reconstrucción y recuperación de los países. Este objetivo también debe servir de base para la definición de las líneas estratégicas de actuación de Adif y Adif AV que aprovecharán este impulso transformador y que entre sus líneas de actuación se encuentra la de avanzar hacia una descarbonización de la economía, contribuyendo a los objetivos de reducción de emisiones marcados por la Agenda 2030 y el Plan de Energía y Clima 2030 de España.

En cuanto al material móvil utilizado por Adif en 2024, aumenta con respecto al año anterior. El parque de locomotoras registra 131 unidades, 19 más que en 2023, todas ellas locomotoras diésel. Igualmente, la potencia

del total de locomotoras aumenta respecto al año anterior, registrando un total de 82,09 millones de kw. El parque de vehículos para transporte de material remolcado ferroviario se mantiene constante, contando en 2024 con 235 coches de automotores (2 menos que en 2023), 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 3.4.B).

### **Tarifas**

La Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ha introducido modificaciones en su capítulo II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio.

Se actualiza 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 la modificación introducida en la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica el artículo 93.6 la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Asimismo, se actualizan 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 octava, modificación temporal de las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios previstas en el artículo 86 de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.

No obstante, de conformidad con la Disposición transitoria primera de la precitada Ley 26/2022, Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones, seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

Los Precios por la prestación de Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares en la RFIG y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, son aprobadas por acuerdo del Consejo de Administración de Adif, de conformidad con el Artículo 102 de la Ley del Sector Ferroviario. De conformidad con la disposición transitoria primera de la

Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones: seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de entrada en vigor de dicha ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma. Consecuentemente, se mantienen 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 octava, Modificación temporal de las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios previstas en el artículo 86 de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, (BOE de 24 de diciembre de 2022). Por ello, durante 2024 serán de aplicación los Precios por la prestación de Servicios básicos, complementarios y auxiliares en la RFIG y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, aprobadas por acuerdo del Consejo de Administración de Adif de fechas 26 de julio de 2022 y 28 de noviembre de 2023, de conformidad con el Artículo 102 de la Ley del Sector Ferroviario.



### *Cuenta de resultados*

El total de ingresos de explotación en 2024 ha alcanzado la cifra de 2.185,04 millones de euros para Adif y de 1.693,66 millones de euros para Adif AV, resultados superiores en un 33,3 % en el caso de Adif, y un 17,7 % inferiores en el caso de Adif AV, en comparación con los obtenidos en 2023. La partida que supone un mayor nivel de ingresos para ambas entidades es la de Otros Ingresos Comerciales, que comprende ingresos por Beneficios por venta de inmovilizado, Alquileres y servicios, Ingresos por Convenios con Comunidades Autónomas y Otros, así como la de Canon por utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General.

Los gastos de explotación alcanzaron la cifra de 1.803,91 millones de euros para Adif y de 1.406,56 millones de euros para Adif AV, superiores en un 3,8 % para Adif y en un 7,4 %, para Adif AV, respecto a los obtenidos en 2023. Las partidas que suponen un mayor gasto corresponden a Materiales y Servicios, dentro de la cual destacan Servicios externos y gastos diversos, gastos de Personal, en el caso de Adif, y Amortizaciones, en el caso de Adif AV.

Con estos componentes, la cuenta de resultados de explotación durante el ejercicio de 2024 refleja un superávit de 381,13 millones de euros para Adif y de 287,10 millones de euros para Adif AV, mientras que en 2023 el resultado reflejaba un déficit de 98,96 millones de euros para Adif y un superávit de 128,63 millones de euros para Adif AV. La cuenta de resultados financieros refleja ganancias por importe de 1,77 millones de euros para Adif y pérdidas de 388 millones de euros para Adif AV. El resultado final para 2024 presenta un superávit de 381,79 millones de euros para Adif y un déficit de 100,89 millones de euros para Adif AV, mientras que en 2023 presentó un déficit de 96,82 millones de euros para Adif y de 136,20 millones de euros para Adif AV (tabla 3.14).


**TABLA 3.1. Evolución de las características de explotación de las redes ferroviarias**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024 (P)	24/23
Longitud de las líneas (Km)	16.121,9	16.235,0	16.422,8	16.250,9	16.520,4	1,7%
Personal empleado (Promedio anual) (1)	31.126	30.453	32.175	33.758	34.160	1,2%
Viajeros (millones)	377,0	461,1	626,1	666,2	682,0	2,4%
Viajeros-km (miles)	12.409,5	17.280,2	26.284,5	34.632,0	38.163,0	10,2%
Toneladas (millones) (2)	22,2	24,8	24,8	22,3	21,0	-5,6%
Toneladas-km (miles) (2)	9.060,7	10.207,6	10.553,8	9.314,1	8.896,4	-4,5%
Inversiones (millones de euros) (3)	2.723,5	2.962,6	3.388,2	4.364,2	5.426,5	24,3%

(P) Datos provisionales. Datos trimestrales del INE. La suma de los datos trimestrales de pasajeros y mercancías puede no coincidir con los datos anuales de pasajeros y mercancías debido a que los datos trimestrales no tienen que ser proporcionados por las compañías ferroviarias cuyo volumen total de transporte de mercancías o pasajeros sea inferior a 500 millones de toneladas-km o 200 millones de pasajeros-km, respectivamente.

Longitud de líneas: suma de los 15.674 km de la red de Adif (Observatorio de los ferrocarriles de España, informe 2024), y los 846 km de las redes de las CC.AA.

(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 y Movilidad Sostenible, Programa 453A-Infraestructura del transporte ferroviario (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), Comunidades Autónomas, RENFE Operadora, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF y ADIF AV), Compañías de las CC.AA. y Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre (SEITT).

Fuente: RENFE Operadora, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y Adif.AV (A partir de 2013 datos Ancho métrico, Feve, se incluyen en Renfe operadora y Adif), Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, C.A. Valenciana, C.A. del País Vasco, C.A. de las Illes Balears, OTLE, Compañías privadas vía estrecha y Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre (SEITT).

**TABLA 3.2. Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril (1)**

Concepto	2020	2021	2022	2023 (*)	2024 (*)	24/23
<b>Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)</b>						
RENFE operadora	11.188,6	15.809,6	24.269,5	27.522,2	29.453,4	7,0%
Comunidades Autónomas	1.220,9	1.470,6	2.019,9	2.549,9	2.804,0	10,0%
Compañías particulares	5,3	112,1	1.783,2	5.387,3	6.655,8	23,5%
<b>Total viajeros</b>	<b>12.414,8</b>	<b>17.392,3</b>	<b>28.072,6</b>	<b>35.459,5</b>	<b>38.913,2</b>	<b>9,7%</b>
<b>Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km)</b>						
RENFE operadora	5.132,9	5.646,8	5.493,2	4.383,3	3.903,0	-11,0%
Comunidades Autónomas	14,0	37,7	50,3	47,8	73,8	54,3%
Compañías privadas vía estrecha	3.913,8	4.536,0	5.010,3	4.883,0	5.137,0	5,2%
<b>Total mercancías</b>	<b>9.060,7</b>	<b>10.220,5</b>	<b>10.553,9</b>	<b>9.314,1</b>	<b>9.113,8</b>	<b>-2,2%</b>

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

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

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



TABLA 3.3. Longitud de la red, según características de las líneas (km) (1)

Años	Sin electrificar			Electrificadas			TOTAL	CTC (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
2021	5.473	16	5.489	4.091	6.053	10.144	15.632	12.794
2022	5.481	105	5.586	4.217	6.017	10.234	15.820	13.040
2023	5.305	16	5.321	4.567	6.363	10.930	16.251	12.784
2024 (P)	5.302	16	5.318	4.554	6.384	10.938	16.256	12.961

(P) Datos provisionales.

(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. Hasta 2022 se la serie hace referencia a "Control automático y CTC o LBZ", a partir de 2023 se refiere únicamente a CTC: Control de Tráfico Centralizado.

Fuente: RENFE operadora y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

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

Concepto	2020		2021		2022		2023		2024 (2)		24/23	
	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)	Número	Potencia (Kwx1000)
<b>Locomotoras</b>												
-Eléctricas	189	1.065	187	1.060	187	1.020	199	1.094	196	1.077	-1,5%	-1,6%
-Diésel	120	--	115	--	115	227	114	224	114	224	0,0%	0,0%
Ancho Métrico	32	54	33	54	9	8	9	10	8	9	-11,1%	-10,0%
- Diésel	15	29	16	29	2	5	2	2	1	1	-50,0%	-50,0%
- Híbridas	17	25	17	25	8	3	7	8	7	8	0,0%	0,0%
<b>Total locomotoras</b>	<b>341</b>	<b>1.119</b>	<b>335</b>	<b>1.114</b>	<b>311</b>	<b>1.255</b>	<b>322</b>	<b>1.328</b>	<b>318</b>	<b>1.310</b>	<b>-1,2%</b>	<b>-1,4%</b>
<b>Automotores</b>												
-Eléctricos (4)	981	5.736	978	5.736	978	5.736	979	2.967	1.105	4.074	12,9%	37,3%
-Diésel y sistemas especiales	160	145	146	145	146	145	124	152	122	150	-1,6%	-1,3%
-Híbridos	15	120	14	120	14	153	14	67	14	67	0,0%	0,0%
Ancho Métrico	107	0	111	0	111	100	111	54	107	52	-3,6%	-3,7%
- Eléctricos	58	--	62	--	62	67	62	33	58	31	-6,5%	-6,1%
- Diésel	49	--	49	--	49	33	49	21	49	21	0,0%	0,0%
<b>Total automotores</b>	<b>1.263</b>	<b>6.001</b>	<b>1.249</b>	<b>6.001</b>	<b>1.249</b>	<b>6.134</b>	<b>1.228</b>	<b>3.240</b>	<b>1.348</b>	<b>4.343</b>	<b>9,8%</b>	<b>34,0%</b>
<b>Coches</b>												
Coches remolcados de viajeros	475	--	176	--	144	--	144	--	126	--	-12,5%	--
<b>Coches Trenes Turísticos</b>	<b>61</b>	<b>--</b>	<b>61</b>	<b>--</b>	<b>61</b>	<b>--</b>	<b>61</b>	<b>--</b>	<b>59</b>	<b>--</b>	<b>-3,3%</b>	<b>--</b>
- Ancho Métrico	46	--	46	--	46	--	46	--	44	--	-4,3%	--
- Ancho Convencional	15	--	15	--	15	--	15	--	15	--	0,0%	--
<b>Total coches</b>	<b>536</b>	<b>--</b>	<b>237</b>	<b>--</b>	<b>205</b>	<b>--</b>	<b>205</b>	<b>--</b>	<b>185</b>	<b>--</b>	<b>-9,8%</b>	<b>--</b>
Concepto	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)
<b>Vagones (3)</b>												
-De RENFE	9.476	548	9.305	538	8.928	517	8.524	493	8.479	491	-0,5%	-0,4%
-Ancho Métrico	535	10	535	10	0	0	0	--	0	--	--	--
<b>Total vagones</b>	<b>10.011</b>	<b>558</b>	<b>9.840</b>	<b>548</b>	<b>8.928</b>	<b>517</b>	<b>8.524</b>	<b>493</b>	<b>8.479</b>	<b>491</b>	<b>-0,5%</b>	<b>-0,4%</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.

(4) Se contabiliza solo el parque de SS.CC.

Fuente: RENFE Operadora.

**TABLA 3.4.B. ADIF. Parque de material motor y remolcado (1)**

Concepto	2020		2021		2022		2023		2024 (2)		24/23	
	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	0	0
Ancho Ibérico	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Ancho UIC	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Ancho Métrico	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
-Diésel	114	80.830	113	79.286	112	79.286	112	79.286	131	82.086	17,0%	3,5%
Ancho Ibérico	106	72.243	105	70.699	104	70.699	104	70.699	101	70.699	-2,9%	0,0%
Ancho UIC	8	8.587	8	8.587	8	8.587	8	8.587	30	11.387	275,0%	32,6%
Ancho Métrico	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
<b>Total locomotoras</b>	<b>114</b>	<b>80.830</b>	<b>113</b>	<b>79.286</b>	<b>112</b>	<b>79.286</b>	<b>112</b>	<b>79.286</b>	<b>131</b>	<b>82.086</b>	<b>17,0%</b>	<b>3,5%</b>
Concepto	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)	Número	Capacidad (tx1000)
<b>Material remolcado ferroviario</b>												
-Coches de viajeros	3	--	3	--	3	--	3	--	3	--	0,0%	--
Ancho Ibérico	3	--	3	--	3	--	3	--	3	--	0,0%	--
Ancho UIC	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Ancho Métrico	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
-Coches de automotores (3)	239	--	239	--	237	--	237	--	235	--	-0,8%	--
Ancho Ibérico	227	--	227	--	225	--	225	--	223	--	-0,9%	--
Ancho UIC	5	--	5	--	5	--	5	--	5	--	0,0%	--
Ancho Métrico	7	--	7	--	7	--	7	--	7	--	0,0%	--
-Vagones (4)	344	21.369	344	21.369	344	21.369	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	109	7.194	109	7.194	109	7.194	109	7.194	109	7.194	0,0%	0,0%
Ancho Métrico	20	1.060	20	1.060	20	1.060	20	1.060	20	1.060	0,0%	0,0%
-Furgones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	--	0	0
Ancho Ibérico	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Ancho UIC	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Ancho Métrico	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
<b>Total material remolcado</b>	<b>586</b>	<b>21.369</b>	<b>586</b>	<b>21.369</b>	<b>584</b>	<b>21.369</b>	<b>584</b>	<b>21.369</b>	<b>582</b>	<b>21.369</b>	<b>-0,3%</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 3.5.A. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024 (1)	24/23
<b>Tráfico de viajeros (miles de viajeros)</b>						
<b>Larga distancia + AVE larga distancia</b>	<b>11.888</b>	<b>18.855</b>	<b>30.016</b>	<b>30.756</b>	<b>35.178</b>	<b>14,4%</b>
Gerencia Norte	1.719	2.698	4.801	5.122	6.514	27,2%
Gerencia Transversal	1.413	2.049	2.721	2.910	3.594	23,5%
Gerencia Nordeste	2.615	4.438	7.417	7.642	8.203	7,3%
Gerencia Mediterráneo	910	1.269	1.828	1.851	1.751	-5,4%
Gerencia Sur	2.882	4.491	7.081	7.273	8.394	15,4%
Gerencia Este	2.111	3.557	5.916	5.639	6.018	6,7%
Resto	238	353	252	319	704	120,4%
<b>Media distancia + AVE lanzaderas</b>	<b>14.748</b>	<b>19.939</b>	<b>34.438</b>	<b>50.422</b>	<b>51.943</b>	<b>3,0%</b>
Media distancia	11.330	15.412	25.874	37.815	38.667	2,3%
AVE lanzaderas	3.418	4.527	8.565	12.608	13.276	5,3%
Alicante-Murcia	--	--	4	325	397	22,2%
Madrid-Cuenca	4	6	92	322	313	-2,8%
Madrid-Toledo	538	706	1.603	1.910	2.033	6,4%
Madrid-Segovia-Salamanca	3	2	98	352	398	13,1%
Madrid-Segovia-Valladolid	801	1.059	1.874	2.758	2.746	-0,4%
Zaragoza-Lleida-Barcelona	142	168	294	430	488	13,5%
Sevilla-Córdoba-Málaga	398	539	886	1.021	983	-3,7%
Zaragoza-Calatayud	30	36	47	72	78	8,2%
Madrid-Puertollano	484	632	1.007	1.302	1.396	7,2%
Valencia-Utiel-Requena	4	5	9	24	31	29,0%
Figueres-Barcelona	559	607	1.057	1.350	1.522	12,7%
Orense-Santiago-Coruña	366	504	1.056	1.484	1.547	4,3%
Málaga-Granada	--	--	103	211	246	16,4%
Madrid-Burgos	--	--	--	46	56	20,7%
Madrid-Ourense	--	--	--	149	140	-6,0%
Madrid-León	--	--	--	211	204	-3,4%
Zaragoza-Huesca	--	--	--	0	0	--
Sevilla - Granada	89	264	433	640	697	8,9%
<b>Cercanías</b>	<b>234.744</b>	<b>279.508</b>	<b>367.837</b>	<b>435.225</b>	<b>442.166</b>	<b>1,6%</b>
Madrid	137.099	160.116	205.070	229.967	241.691	5,1%
Barcelona	62.183	76.653	100.483	120.001	117.478	-2,1%
Resto Núcleos	35.462	42.738	62.284	85.256	82.997	-2,6%
<b>Ancho Métrico</b>	<b>4.032</b>	<b>4.583</b>	<b>5.089</b>	<b>6.771</b>	<b>6.093</b>	<b>-10,0%</b>
<b>Total viajeros</b>	<b>265.412</b>	<b>322.884</b>	<b>437.380</b>	<b>523.175</b>	<b>535.380</b>	<b>2,3%</b>
<b>Tráfico de mercancías (miles de toneladas)</b>						
Cargas (Vagón completo)	7.937	8.436	8.107	6.649	6.341	-4,6%
Intermodal (nacional e internacional)	6.335	6.897	6.527	5.145	4.042	-21,4%
Ancho Métrico	560	476	0	0	0	--
<b>Total mercancías</b>	<b>14.832</b>	<b>15.808</b>	<b>14.634</b>	<b>11.794</b>	<b>10.383</b>	<b>-12,0%</b>

(1) Cifras provisionales.

Fuente: RENFE Operadora.

**TABLA 3.5.B. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)</b>						
<b>Larga distancia + AVE larga distancia</b>	<b>5.320,9</b>	<b>8.441,4</b>	<b>13.525,4</b>	<b>13.747,3</b>	<b>15.441,6</b>	<b>12,3%</b>
Gerencia Norte	623,6	1.004,5	1.845,2	1.988,3	2.504,3	26,0%
Gerencia Transversal	819,3	1.147,5	1.547,1	1.641,3	1.965,8	19,8%
Gerencia Nordeste	1.273,1	2.180,8	3.668,7	3.767,0	3.914,7	3,9%
Gerencia Mediterráneo	320,7	452,0	652,3	648,0	593,9	-8,4%
Gerencia Sur	1.318,3	2.078,5	3.269,8	3.325,7	3.742,7	12,5%
Gerencia Este	812,6	1.359,4	2.082,6	2.237,0	2.392,8	7,0%
Resto	153,2	218,7	459,6	140,1	327,4	133,7%
<b>Media distancia + AVE lanzaderas</b>	<b>1.419,7</b>	<b>1.977,2</b>	<b>3.671,2</b>	<b>5.842,9</b>	<b>6.007,3</b>	<b>2,8%</b>
Media distancia	1.002,5	1.411,8	2.598,9	4.200,1	4.291,3	2,2%
AVE lanzaderas	417,2	565,5	1.072,3	1.642,8	1.716,1	4,5%
Alicante-Murcia	--	--	0,3	22,3	26,5	18,9%
Madrid-Toledo	40,4	53,0	120,0	143,1	151,8	6,1%
Madrid-Segovia-Salamanca	0,7	0,4	22,0	79,0	86,2	9,2%
Madrid-Cuenca	0,8	1,2	17,5	52,0	55,3	6,4%
Madrid-Segovia-Valladolid	106,4	142,3	250,6	388,9	376,1	-3,3%
Zaragoza-Lleida-Barcelona	21,2	25,2	44,2	64,1	68,9	7,5%
Sevilla-Córdoba-Málaga	62,8	84,1	145,3	174,7	170,3	-2,5%
Zaragoza-Calatayud	2,5	3,1	4,0	6,2	6,7	8,1%
Madrid-Puertollano	78,4	102,7	162,1	207,0	219,5	6,0%
Valencia-Utiel-Requena	0,3	0,3	0,6	1,9	4,0	106,6%
Figueres-Barcelona	55,8	61,1	105,9	134,3	150,5	12,1%
Orense-Santiago-Coruña	33,1	46,3	101,7	144,3	150,3	4,2%
Málaga-Granada	--	--	16,2	30,8	35,6	15,3%
Madrid-Burgos	--	--	--	11,0	12,5	14,3%
Madrid-Ourense	--	--	--	31,7	30,1	-4,9%
Madrid-León	--	--	--	25,0	37,7	50,7%
Zaragoza-Huesca	--	--	--	0,03	0,01	-64,4%
Sevilla - Granada	14,8	45,8	81,8	126,6	134,0	5,9%
<b>Cercanías</b>	<b>4.382,1</b>	<b>5.315,5</b>	<b>6.988,5</b>	<b>7.817,5</b>	<b>7.892,6</b>	<b>1,0%</b>
Madrid	2.365,0	2.762,0	3.537,5	3.560,7	3.772,0	5,9%
Barcelona	1.230,6	1.597,4	2.090,4	2.441,8	2.315,8	-5,2%
Resto Núcleos	786,5	956,1	1.360,7	1.815,0	1.804,9	-0,6%
<b>Ancho Métrico</b>	<b>66,0</b>	<b>75,5</b>	<b>84,3</b>	<b>114,5</b>	<b>111,8</b>	<b>-2,4%</b>
<b>Total viajeros</b>	<b>11.188,6</b>	<b>15.809,6</b>	<b>24.269,5</b>	<b>27.522,2</b>	<b>29.453,3</b>	<b>7,0%</b>
<b>Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km)</b>						
Cargas (Vagón completo)	2.793,9	3.112,9	3.065,7	2.476,2	2.410,0	-2,7%
Intermodal (nacional e internacional)	2.247,9	2.525,5	2.427,5	1.907,1	1.493,0	-21,7%
Ancho Métrico	91,1	8,4	0,0	0,0	0,0	--
<b>Total mercancías</b>	<b>5.132,9</b>	<b>5.646,8</b>	<b>5.493,2</b>	<b>4.383,3</b>	<b>3.903,0</b>	<b>-11,0%</b>

(1) Cifras provisionales.

Fuente: RENFE Operadora.



TABLA 3.6. Transporte de mercancías en régimen de cargas (vagón completo)

Concepto	Toneladas Transportadas (miles)			Toneladas-km (millones)		
	2023	2024	24/23	2023	2024	24/23
<b>Ancho Métrico</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>--</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>--</b>
<b>Dirección del Automóvil</b>	<b>738,5</b>	<b>554,5</b>	<b>-24,9%</b>	<b>341,7</b>	<b>244,9</b>	<b>-28,3%</b>
<b>Dirección Siderúrgicos</b>	<b>2.258,2</b>	<b>2.447,6</b>	<b>8,4%</b>	<b>1.121,7</b>	<b>1.123,6</b>	<b>0,2%</b>
<b>Dirección Multiproducto</b>	<b>3.652,2</b>	<b>3.339,0</b>	<b>-8,6%</b>	<b>1.012,8</b>	<b>1.041,1</b>	<b>2,8%</b>
Nacional	3.460,1	3.165,2	-8,5%	963,3	990,4	2,8%
Transportes excepcionales	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
Cualquier mercancía	1,8	1,5	-13,2%	1,2	1,3	1,2%
Transportes militares	17,1	14,5	-15,3%	11,6	7,8	-32,4%
Sal	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
Bebidas	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
Butano y propano	201,1	220,9	9,9%	92,7	118,3	27,7%
Maderas	98,0	113,7	16,0%	78,9	90,7	15,1%
Combustibles líquidos	134,1	243,0	81,2%	41,2	82,5	100,3%
Aceites	316,7	299,6	-5,4%	118,3	103,4	-12,6%
Productos químicos	438,4	508,9	16,1%	169,8	166,6	-1,9%
Papel	38,3	35,5	-7,3%	31,6	29,3	-7,3%
Material móvil FF.CC.	0,0	0,0	--	0,0	0,0	--
<b>Dirección Graneles</b>	<b>2.214,8</b>	<b>1.727,7</b>	<b>-22,0%</b>	<b>418,0</b>	<b>390,4</b>	<b>-6,6%</b>
Cereales	1.162,0	1.005,8	-13,4%	254,6	237,2	-6,8%
Combustibles minerales	43,5	25,0	-42,6%	8,4	8,1	-3,4%
Cementos	679,7	653,0	-3,9%	121,6	117,1	-3,7%
Cenizas y Calizas (1)	28,5	0,0	--	0,9	0,0	--
Material de construcción	14,5	3,7	-74,5%	2,9	0,4	-85,4%
Piedras y tierras	260,4	11,1	-95,8%	7,4	4,1	-44,8%
Minerales	12,6	21,7	72,8%	9,7	16,7	72,7%
Abonos	13,6	7,4	-46,0%	12,6	6,8	-45,8%
Resto	0,02	0,00	-100,0%	0,0	0,0	-100,0%
Internacional	192,1	173,9	-9,5%	49,5	50,7	2,4%
<b>Subtotal</b>	<b>6.648,9</b>	<b>6.341,2</b>	<b>-4,6%</b>	<b>2.476,2</b>	<b>2.409,6</b>	<b>-2,7%</b>
<b>Dirección Intermodal</b>	<b>5.145,3</b>	<b>4.041,8</b>	<b>-21,4%</b>	<b>1.907,1</b>	<b>1.493,4</b>	<b>-21,7%</b>
<b>Total</b>	<b>11.794,2</b>	<b>10.383,0</b>	<b>-12,0%</b>	<b>4.383,3</b>	<b>3.903,0</b>	<b>-11,0%</b>

(1) Desde 2024 el transporte de calizas se encuadra en la Dirección de Siderúrgicos.  
Fuente: RENFE Operadora.

**TABLA 3.7. RENFE. Evolución de los tráficos, recorridos y ocupaciones**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024 (1)	24/23
Viajeros (miles)	265.412	322.884	437.354	523.175	535.379	2,3%
Viajeros-km (millones)	11.189	15.810	24.265	27.522	29.453	7,0%
Toneladas (miles) (2)	14.272	15.332	14.634	11.794	10.383	-12,0%
Toneladas-km (millones) (2)	5.133	5.638	5.493	4.383	3.903	-11,0%
Recorrido medio del viajero (Km)	42	49	56	53	55	4,6%
Viajeros-km/trenes-km (nº viajeros por tren)	92	121	163	175	186	6,3%
Recorrido medio de la tonelada (t-km neta/t-neta)	353	368	375	372	376	1,1%
Toneladas-km (Brutas)/trenes-km (Nº de t por tren)	912	969	906	867	814	-6,1%
Recorridos totales trenes-km (millones)	135	145	164	170	171	0,3%
Viajeros	121	131	149	157	159	0,9%
Mercancías	13	14	15	13	12	-6,3%
Toneladas-km brutas (miles de millones)	46,50	51,04	58,22	58,07	57,54	-0,9%
Viajeros	34,19	37,62	44,71	46,61	47,46	1,8%
Mercancías	12,31	13,42	13,51	11,45	10,08	-12,0%

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

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
- Trenes de viajeros	34,19	37,62	44,71	46,61	47,46	4,2%
- Trenes de mercancías	12,31	13,42	13,51	11,45	10,08	-15,2%
Total	46,50	51,04	58,22	58,07	57,54	-0,3%
- Por tracción eléctrica (%)	88,50	88,72	90,31	91,46	91,99	1,3%
- Por tracción diésel (%)	11,50	11,27	9,71	8,52	7,99	-12,2%

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

Fuente: RENFE Operadora.

**TABLA 3.9. Consumos energía de tracción RFIG (2)**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024 (1)	24/23
<b>RENFE Operadora</b>						
Gasóleo en transporte de viajeros (millones de litros)	30,7	35,0	36,1	37,9	35,6	-6,0%
Gasóleo en transporte de mercancías (millones de litros)	16,3	17,7	17,1	13,3	12,2	-8,4%
Energía eléctrica de tracción en transporte de viajeros (millones kwh)	1.669,9	1.764,9	2.221,5	2.059,5	2.202,0	6,9%
Energía eléctrica de tracción en transporte de mercancías (millones kwh)	171,0	196,3	193,1	182,9	193,0	5,5%
<b>Total: (2)</b>						
Gasóleo (millones de litros)	47,0	52,8	53,2	51,2	47,8	-6,6%
Energía eléctrica (millones de kwh)	1.840,9	1.961,3	2.414,6	2.242,4	2.395,1	6,8%

(1) Datos Provisionales.

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

No están incluidos consumos adquiridos directamente por los Operadores Ferroviarios.

Fuente: RENFE Operadora y ADIF.

**TABLA 3.10. RENFE. Disponibilidad del material motor y remolcado (en porcentaje) (1) (2)**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Locomotoras diésel	86,8	100,0	95,7	97,8	98,0	0,2%
Locomotoras eléctricas	92,6	96,4	96,3	92,7	92,9	0,1%
Unidades y automotores eléctricos	95,8	93,8	94,0	85,0	95,7	12,6%
Automotores diésel	85,2	85,4	76,5	74,4	80,3	7,9%
Coches	100,0	79,0	65,7	96,3	93,4	-3,0%

(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 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	ADIF (2)	Total	RENFE	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	14.416	11.661	26.077	14.883	11.727	26.610	16.230	609.921
2021	14.490	11.331	25.821	14.585	11.349	25.934	21.448	827.022
2022	16.082	12.435	28.517	15.630	11.699	27.329	29.688	1.086.319
2023	15.872	12.806	28.678	16.061	12.619	28.680	31.906	1.112.452
2024 (3)	16.756	13.429	30.185	16.378	12.860	29.238	33.356	1.140.871

(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 3.12.A. RENFE Operadora. Inversiones realizadas (millones de euros)

Concepto	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (1)	24/23
Material motor	1,86	3,58	11,78	42,15	39,76	4,69	-88,20%
Material remolcado	106,90	199,61	262,51	98,50	7,26	8,18	12,63%
Automotores	107,78	90,71	303,05	312,76	367,47	727,67	98,02%
Ancho Métrico	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	--
<b>Total material móvil</b>	<b>216,55</b>	<b>293,90</b>	<b>577,35</b>	<b>453,42</b>	<b>414,49</b>	<b>740,53</b>	<b>78,7%</b>
Otras inversiones (2)	74,89	89,76	67,24	148,92	169,20	178,06	5,2%
<b>Total RENFE Operadora</b>	<b>291,44</b>	<b>383,66</b>	<b>644,58</b>	<b>602,33</b>	<b>583,69</b>	<b>918,59</b>	<b>62,5%</b>

(1) Datos provisionales.

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

Fuente: RENFE Operadora.

TABLA 3.12.B. ADIF. Inversiones realizadas (millones de euros)

Concepto	2020		2021		2022		2023		2024 (1)		24/23	
	Alta velocidad	Adif	Alta velocidad	Adif	Alta velocidad	Adif	Alta velocidad	Adif	Alta velocidad	Adif	Alta velocidad	Adif
Plataforma	355,35	138,03	350,13	146,78	791,75	185,82	974,39	350,47	1.294,53	597,41	32,86%	70,46%
Vía	336,87	213,56	102,56	172,06	96,90	209,53	295,51	373,50	151,29	427,22	-48,80%	14,38%
Electrificación y telecomunicación	194,65	59,57	77,49	65,13	76,01	81,57	119,40	139,59	134,82	205,27	12,91%	47,05%
Estaciones y terminales de mercancías	51,94	40,16	202,89	40,58	130,03	37,21	241,56	72,83	335,38	135,22	38,84%	85,67%
Instalaciones de seguridad	94,77	69,30	84,51	135,76	137,43	131,73	119,96	214,62	96,75	287,91	-19,35%	34,15%
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	0,00	0,00	21,25	0,00	19,59	0,00	20,40	0,00	24,14	0,00	18,33%	--
Otras inversiones de infraestructura	47,64	35,55	54,88	122,71	111,54	137,54	50,91	208,14	355,86	295,47	599,00%	41,96%
<b>Total Infraestructura</b>	<b>1.081,22</b>	<b>556,16</b>	<b>893,51</b>	<b>683,02</b>	<b>1.363,27</b>	<b>783,41</b>	<b>1.822,13</b>	<b>1.359,15</b>	<b>2.392,77</b>	<b>1.948,50</b>	<b>31,32%</b>	<b>43,36%</b>
Material móvil	3,83	13,59	27,92	9,74	61,98	44,50	28,77	23,50	22,98	26,99	-20,12%	14,86%
Otras inversiones	187,52	79,44	168,30	15,82	127,95	29,90	123,57	47,16	43,24	57,19	-65,01%	21,26%
<b>Total ADIF</b>	<b>1.272,57</b>	<b>649,20</b>	<b>1.089,73</b>	<b>708,57</b>	<b>1.553,19</b>	<b>857,80</b>	<b>1.974,47</b>	<b>1.429,81</b>	<b>2.458,99</b>	<b>2.032,68</b>	<b>24,54%</b>	<b>42,16%</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 3.13. RENFE Operadora. Resultados económicos (millones de euros)**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024 (1)
<b>Ingresos de tráfico</b>	<b>2.549,33</b>	<b>2.943,74</b>	<b>3.774,38</b>	<b>3.677,36</b>	<b>3.839,17</b>
- Ingresos por actividad	1.095,47	1.484,10	2.086,01	1.773,96	1.848,02
- Convenios específicos CC.AA.	21,76	27,95	32,34	42,25	42,61
- Compensación prestación servicio Cercanías y Media Distancia	1.432,10	1.431,69	1.656,03	1.861,15	1.948,54
<b>Ingresos varios</b>	<b>288,48</b>	<b>293,84</b>	<b>342,26</b>	<b>359,04</b>	<b>533,19</b>
- Alquileres y Cánones	25,45	25,41	30,60	20,35	19,51
- Beneficios Venta de Inmovilizado	16,86	5,74	3,94	3,56	84,13
- Otros ingresos	71,37	70,44	105,83	119,26	154,53
- Convenios Adif	25,12	27,39	29,18	29,67	22,83
- Trabajos para el Inmovilizado	118,24	118,87	130,31	138,06	175,40
- Aplicación de Subvenciones en capital	1,02	0,74	0,93	2,36	5,55
- Ingreso Proyecto Haramain	30,42	45,25	41,47	45,79	71,23
<b>Total ingresos</b>	<b>2.837,81</b>	<b>3.237,58</b>	<b>4.116,64</b>	<b>4.036,39</b>	<b>4.372,36</b>
<b>Gastos</b>					
Personal	881,42	875,17	929,72	988,99	1.049,99
Plan de RR.HH. (ERE)	53,99	52,12	58,03	45,62	35,91
Energía de Tracción	197,88	352,81	631,37	365,20	294,61
Energía UDT y consumo de materiales (almacén)	80,66	74,79	81,61	118,63	130,66
Cánones y servicios Adif (excepto energía de tracción)	905,16	979,05	1.143,80	1.197,06	1.229,13
Otros Materiales y Servicios	761,62	836,29	990,00	1.029,78	1.162,61
<b>Total gastos</b>	<b>2.880,73</b>	<b>3.170,24</b>	<b>3.834,53</b>	<b>3.745,27</b>	<b>3.902,91</b>
Resultado antes de Amortizaciones, Intereses e Impuestos (EBITDA)	-42,92	67,34	282,11	291,12	469,45
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	401,86	387,42	404,08	403,64	431,52
<b>Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)</b>	<b>-444,78</b>	<b>-320,08</b>	<b>-121,97</b>	<b>-112,52</b>	<b>37,94</b>
Intereses Financieros Estructurales	-35,62	-33,62	-9,30	-39,22	-47,73
Resultado de ejercicios anteriores	10,81	14,54	27,90	23,61	26,70
Resultados extraordinarios	0,00	-22,78	0,00	0,00	0,00
Impuesto sobre beneficios	-1,04	-0,02	-0,01	-1,38	25,22
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>-468,55</b>	<b>-361,92</b>	<b>-103,36</b>	<b>-126,74</b>	<b>-8,31</b>
Compensación de Pérdidas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Resultado de gestión</b>	<b>-468,55</b>	<b>-361,90</b>	<b>-103,35</b>	<b>-125,37</b>	<b>-33,54</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., Renfe Of América, LLC y la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora. A partir del año 2013 se incluye Ancho Métrico (Feve).

Fuente: RENFE Operadora.





TABLA 3.14. ADIF. Resultados económicos (millones de euros)

Concepto	2020		2021		2022		2023		2024 (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	513,49	268,08	539,01	326,32	563,70	466,48	571,48	605,82	573,12	644,90
Canon por utilización de las estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	36,88	59,01	31,67	63,74	35,28	96,49	38,48	121,13	45,28	137,64
Ingresos por administración de la red convencional	0,00	0,00	0,00	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	608,63	345,24	766,40	579,66	867,52	910,93	977,26	696,66	1.052,30	708,47
- 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	64,80	91,59	65,69	92,57	59,83	96,79	63,71	112,35	77,38	121,83
- 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	543,83	253,65	700,71	487,09	807,68	814,14	913,55	584,31	974,92	586,64
Trabajos realizados por la empresa	18,77	10,39	18,64	9,19	19,79	9,98	26,71	12,06	42,08	12,72
Tasa de seguridad ferroviaria	0,00	0,31	2,45	0,51	3,97	0,54	3,65	0,59	2,50	0,41
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	35,22	0,00	110,16	0,00	20,56	0,00	15,15	0,00	433,99	188,40
Exceso de provisiones	2,72	0,94	10,26	3,06	12,84	3,19	6,32	1,95	35,77	1,12
<b>Total ingresos explotación</b>	<b>1.215,71</b>	<b>683,96</b>	<b>1.478,59</b>	<b>982,48</b>	<b>1.523,64</b>	<b>1.487,62</b>	<b>1.639,05</b>	<b>1.438,21</b>	<b>2.185,04</b>	<b>1.693,66</b>
<b>Gastos</b>										
Personal	633,97	16,76	617,37	15,02	659,01	15,89	716,99	18,18	752,40	19,21
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	0,00	183,53	0,00	348,03	0,00	632,24	0,00	386,36	0,00	314,39
Materiales y Servicios	701,83	493,35	763,36	546,03	872,99	607,67	962,08	617,27	995,49	720,30
- Energía, usos distintos de tracción	14,40	29,86	23,76	49,36	41,87	83,19	27,38	46,30	28,28	35,87
- Consumo de materiales	50,65	0,00	61,35	0,00	87,90	0,00	80,43	0,00	74,12	0,00
- Servicios externos y gastos diversos	582,85	439,52	638,77	475,96	692,68	504,02	769,74	543,61	810,30	609,87
- Otros	53,94	23,97	39,48	20,71	50,54	20,46	84,53	27,36	82,79	74,56
Provisiones	0,00	-1,17	-4,86	14,67	0,18	0,03	0,46	-14,70	3,20	17,45
Amortizaciones	53,10	253,25	40,20	257,39	55,37	283,81	51,37	299,31	8,38	317,21
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	12,08	-2,17	29,53	3,48	3,29	0,35	7,11	3,16	44,44	18,00
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>1.400,98</b>	<b>943,55</b>	<b>1.445,60</b>	<b>1.184,62</b>	<b>1.590,85</b>	<b>1.539,98</b>	<b>1.738,01</b>	<b>1.309,58</b>	<b>1.803,91</b>	<b>1.406,56</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>-185,27</b>	<b>-259,59</b>	<b>32,99</b>	<b>-202,14</b>	<b>-67,21</b>	<b>-52,37</b>	<b>-98,96</b>	<b>128,63</b>	<b>381,13</b>	<b>287,10</b>
Ingresos financieros	8,44	121,44	8,03	110,12	6,29	87,28	17,58	94,35	25,88	128,14
Gastos financieros	16,72	322,71	12,79	333,42	17,91	331,70	14,67	359,18	24,11	516,13
<b>Resultado financiero (2)</b>	<b>-8,28</b>	<b>-201,27</b>	<b>-4,76</b>	<b>-223,30</b>	<b>-11,62</b>	<b>-244,42</b>	<b>2,91</b>	<b>-264,83</b>	<b>1,77</b>	<b>-387,99</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>-193,55</b>	<b>-460,86</b>	<b>28,23</b>	<b>-425,44</b>	<b>-78,83</b>	<b>-296,79</b>	<b>-96,05</b>	<b>-136,20</b>	<b>382,90</b>	<b>-100,89</b>
Impuesto sobre sociedades	0,17	0,00	0,06	0,00	0,25	0,00	0,77	0,00	1,11	0,00
<b>Resultado</b>	<b>-193,72</b>	<b>-460,86</b>	<b>28,17</b>	<b>-425,44</b>	<b>-79,08</b>	<b>-296,79</b>	<b>-96,82</b>	<b>-136,20</b>	<b>381,79</b>	<b>-100,89</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 3.15. RENFE Operadora. Resultado del ejercicio 2023 por áreas de actividad (millones de euros) (1)**

Concepto	RENFE Viajeros	RENFE Mercancías y Logística	RENFE Ingeniería y Mantenimiento	RENFE Alquiler de Material	Entidad Pública Empresarial RO	Renfe Of América, LLC	GRUPO RENFE Operadora (2)
<b>Ingresos</b>							
- Ingresos por Actividad	1.681,93	167,44	542,05	21,89	224,53		1.848,02
- Convenios específicos CC.AA.	42,61						42,61
- Compensación Prestación Servicio Cercanías y Media Distancia	1.948,54						1.948,54
- Otros ingresos	98,46	24,24	42,55	0,84	154,66	0,00	533,19
<b>Total ingresos</b>	<b>3.771,54</b>	<b>191,68</b>	<b>584,60</b>	<b>22,72</b>	<b>379,19</b>	<b>0,00</b>	<b>4.372,36</b>
<b>Gastos</b>							
- Personal	727,19	70,19	183,44	0,94	99,60		1.085,90
- Energía de tracción	265,48	29,02	0,11				294,61
- Cánones y servicios Adif (excepto energía de tracción)	1.207,07	10,73	0,47	0,21	10,64		1.229,13
- Otros Materiales y Servicios	1.194,17	93,76	377,87	13,29	195,08	4,56	1.293,27
<b>Total gastos</b>	<b>3.393,92</b>	<b>203,70</b>	<b>561,89</b>	<b>14,44</b>	<b>305,32</b>	<b>4,56</b>	<b>3.902,91</b>
<b>Resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA)</b>	<b>377,63</b>	<b>-12,02</b>	<b>22,71</b>	<b>8,28</b>	<b>73,87</b>	<b>-4,56</b>	<b>469,45</b>
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	360,55	23,46	26,96	3,46	18,31		431,52
<b>Resultado antes de intereses e impuestos (EBIT)</b>	<b>17,08</b>	<b>-35,47</b>	<b>-4,25</b>	<b>4,82</b>	<b>55,56</b>	<b>-4,56</b>	<b>37,94</b>
Resultado Financiero	-29,40	-2,53	9,25	1,68	-31,04	0,09	-47,73
Resultado ejercicios anteriores	19,32	4,01	0,07	0,01	3,29		26,70
Resultados excepcionales							
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>7,00</b>	<b>-33,99</b>	<b>5,07</b>	<b>6,50</b>	<b>27,80</b>	<b>-4,47</b>	<b>16,91</b>
Impuesto sobre beneficios	1,58	-1,83	2,56	1,82	16,95	0,01	25,22
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>5,42</b>	<b>-32,16</b>	<b>2,52</b>	<b>4,68</b>	<b>10,85</b>	<b>-4,48</b>	<b>-8,31</b>

(1) Cuentas formuladas (pendientes de auditar)

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

Fuente: RENFE operadora.

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

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<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)	1.432,10	1.431,69	1.656,03	1.861,15	1.948,54	4,7%
- Líneas no rentables	--	--	--	--	--	--
- Obligaciones tarifarias	--	--	--	--	--	--
<b>Total A</b>	<b>1.432,10</b>	<b>1.431,69</b>	<b>1.656,03</b>	<b>1.861,15</b>	<b>1.948,54</b>	<b>4,7%</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>1.432,10</b>	<b>1.431,69</b>	<b>1.656,03</b>	<b>1.861,15</b>	<b>1.948,54</b>	<b>4,7%</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>1.432,10</b>	<b>1.431,69</b>	<b>1.656,03</b>	<b>1.861,15</b>	<b>1.948,54</b>	<b>4,7%</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 3.16.B. RENFE. Contrato-Programa. Aportaciones del Estado (millones de euros)

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Cercanías-Media Distancia	1.432,10	1.431,69	1.656,03	1.861,15	1.948,54	4,7%
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>1.432,10</b>	<b>1.431,69</b>	<b>1.656,03</b>	<b>1.861,15</b>	<b>1.948,54</b>	<b>4,7%</b>

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Contrato Programa Estado-Renfe.

TABLA 3.17. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Longitud total de las líneas. Año 2024 (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	105	0	66	0	42	0	--	--	304	0
Vía sencilla	76	130	129	42	117	6	43	0	32	--	397	178
<b>Total</b>	<b>167</b>	<b>130</b>	<b>233</b>	<b>42</b>	<b>183</b>	<b>6</b>	<b>85</b>	<b>0</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>700</b>	<b>178</b>
<b>Total líneas</b>	297		275		189		85		32		878	

(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 Mnero 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, Illes Balears y Compañías privadas de vía estrecha.

TABLA 3.18. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Parque de material motor y remolcado. Año 2024

Concepto	C.C. A.A.				Total
	Generalitat de Cataluña (1)	Generalitat Valenciana (2)	Gobierno Vasco (3)	Islas Baleares	
<b>Locomotoras</b>					
Eléctricas	0	139	0	0	139
Diésel	8	5	0	0	13
Eléctricas y diésel eléctricas	6	6	0	0	12
Otras	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>150</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>164</b>
<b>Automotores y unidades tren</b>					
Automotores diésel	3	0	124	1	128
Eléctricos	114	0	0	30	144
Diésel	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>117</b>	<b>0</b>	<b>124</b>	<b>31</b>	<b>272</b>
Coches	9	0	96	97	202
Vagones	103	0	42	0	145

(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 Illes Balears.

**TABLA 3.19. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Personal empleado**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña (1)	1.466	1.463	1.599	1.632	1.663	1,9%
Ferrocarriles de la Generalitat de Valencia	1.724	1.664	1.820	1.857	1.763	-5,1%
Ferrocarriles del Gobierno Vasco	1.150	1.217	1.262	1.310	1.327	1,3%
Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares	176	175	165	171	169	-1,2%
<b>Total</b>	<b>4.516</b>	<b>4.519</b>	<b>4.846</b>	<b>4.970</b>	<b>4.922</b>	<b>-1,0%</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) 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 Illes Balears.

**TABLA 3.20. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Consumos energéticos de tracción**

Concepto	2020		2021		2022		2023		2024	
	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)	92,42	650,70	100,46	903,44	104,35	1097,89	106,44		104,69	795,81
Ferrocarriles de la Generalitat de Valencia	61,18	407,58	65,11	460,95	70,34	541,20	70,61	761,57	66,69	684,35
Ferrocarriles del Gobierno Vasco	48,54	14,47	38,42	135,29	50,01	137,60	49,58	61,92	50,03	107,14
Ferrocarriles del Gobierno de las Illes Balears	13,02	0,00	14,26	0,00	15,07	0,00	16,52		16,24	0,00
Compañías privadas (2)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
<b>Total</b>	<b>215,16</b>	<b>1072,75</b>	<b>218,25</b>	<b>1499,68</b>	<b>239,77</b>	<b>1776,69</b>	<b>243,14</b>	<b>823,49</b>	<b>237,65</b>	<b>1587,30</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) Desde el año 2019 ferrocarril de Sóller no ha aportado datos.

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

**TABLA 3.21. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles. Año 2024 (millones de euros) (1)**

Concepto	Generalitat de Cataluña (2)	Generalitat Valenciana	Gobierno Vasco	Gobierno de las Islas Baleares	Compañías privadas (3)	Total
Instalaciones fijas	45,24	30,67		27,85	--	103,76
Material motor y remolcado	24,53	0,82	11,93	4,97	--	42,25
Otras inversiones	14,73	18,55	0,99		--	34,27
<b>Total</b>	<b>84,50</b>	<b>50,04</b>	<b>12,92</b>	<b>32,82</b>	<b>0,00</b>	<b>180,28</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-Núria y Monistrol-Montserrat ni Ferrocarril Turístico del Alt Llobregat.

(3) Ferrocarril de Sóller no ha aportado datos.

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



TABLA 3.22. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Evolución del tráfico

Concepto	2020	2021	2022 (*)	2023 (*)	2024 (*)	24/23
<b>CATALUÑA (1)</b>						
Viajeros (miles)	48.196,6	61.909,8	80.400,3	92.710,6	99.607,6	7,4%
Viajeros-km (millones)	510,9	659,1	887,5	1.067,5	1.214,8	13,8%
Toneladas (miles)	226,3	486,8	656,4	680,1	997,7	46,7%
Toneladas-km (millones)	13,9	32,8	45,5	46,3	70,8	52,9%
Longitud de las líneas (Km)	297,0	297,0	297,0	297,0	297,0	0,0%
<b>VALENCIA</b>						
Viajeros (miles)	44.034,1	51.890,6	76.691,9	108.760,3	115.036,7	5,8%
Viajeros-km (millones)	356,3	394,1	583,2	827,1	874,8	5,8%
Longitud de las líneas (Km)	270,7	270,7	275,0	275,0	275,0	0,0%
<b>PAÍS VASCO (2)</b>						
Viajeros (miles)	16.127,0	19.836,8	24.773,3	29.366,0	32.387,0	10,3%
Viajeros-km (millones)	287,2	358,7	458,4	532,3	579,3	8,8%
Toneladas (miles)	3,7	69,6	68,4	22,3	43,3	94,5%
Toneladas-km (millones)	0,14	4,90	4,84	1,56	3,03	94,4%
Longitud de las líneas (Km)	188,6	188,6	188,6	188,6	188,6	0,0%
<b>ISLAS BALEARES (3)</b>						
Viajeros (miles)	3.199,3	4.581,1	6.862,9	9.903,5	10.744,9	8,5%
Viajeros-km (millones)	66,5	58,8	90,8	123,0	135,1	9,8%
Longitud de las líneas (Km)	85,2	85,2	85,2	85,2	85,2	0,0%
<b>COMPAÑÍAS PRIVADAS (4)</b>						
Viajeros (miles)	--	--	--	--	--	--
Viajeros-km (millones)	--	--	--	--	--	--
Toneladas (miles)	7.668,2	8.900,0	9.423,5	9.770,0	10.230,0	4,7%
Toneladas-km (millones)	3.913,8	4.536,0	5.010,3	4.883,0	5.137,0	5,2%
Longitud de las líneas (Km)	31,8	31,8	31,8	31,8	31,8	0,0%
<b>Totales</b>						
Viajeros (miles)	<b>111.557,0</b>	<b>138.218,3</b>	<b>188.728,4</b>	<b>240.740,4</b>	<b>257.776,2</b>	<b>7,1%</b>
Viajeros-km (millones)	<b>1.220,9</b>	<b>1.470,6</b>	<b>2.019,9</b>	<b>2.549,9</b>	<b>2.804,0</b>	<b>10,0%</b>
Toneladas (miles) (5)	<b>7.898,1</b>	<b>9.456,4</b>	<b>10.148,3</b>	<b>10.472,4</b>	<b>11.271,0</b>	<b>7,6%</b>
Toneladas-km (millones) (5)	<b>3.927,8</b>	<b>4.573,7</b>	<b>5.060,6</b>	<b>4.930,8</b>	<b>5.210,8</b>	<b>5,7%</b>
Longitud de las líneas (Km)	<b>873,3</b>	<b>873,3</b>	<b>877,6</b>	<b>877,6</b>	<b>877,6</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.

(\*) Cifras provisionales

(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) Desde 2019 ferrocarril de Sóller no ha aportado datos.

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

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

**TABLA 3.23. Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña. Cuenta de Resultados (millones de euros) (1)**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<i>Ingresos</i>						
Del tráfico	39,04	49,55	61,05	65,42	77,77	18,9%
Otros ingresos de explotación	9,41	11,36	18,05	26,82	29,25	9,1%
<b>Total ingresos</b>	<b>48,45</b>	<b>60,91</b>	<b>79,10</b>	<b>92,24</b>	<b>107,02</b>	<b>16,0%</b>
<i>Gastos</i>						
De personal	84,15	87,50	96,38	104,80	109,29	4,3%
Otros gastos de explotación	40,63	47,22	67,74	63,12	67,08	6,3%
Amortizaciones	45,27	48,30	52,26	54,92	58,03	5,7%
Gastos financieros	0,54	0,47	0,38	0,76	0,76	0,0%
Previsiones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0%
Otros ingresos y gastos (Saldo)	9,03	5,94	2,04	-0,91	1,95	314,3%
<b>Total gastos</b>	<b>179,62</b>	<b>189,43</b>	<b>218,79</b>	<b>222,69</b>	<b>237,11</b>	<b>6,5%</b>
<b>Resultado antes subvención</b>	<b>-131,17</b>	<b>-128,52</b>	<b>-139,69</b>	<b>-130,45</b>	<b>-130,09</b>	<b>0,3%</b>
Subvención a la explotación	128,68	127,59	137,92	129,26	128,94	-0,2%
<b>Resultado</b>	<b>-2,49</b>	<b>-0,93</b>	<b>-1,77</b>	<b>-1,19</b>	<b>-1,15</b>	<b>3,4%</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 3.24. Ferrocarriles de la Generalitat de Valencia. Cuenta de resultados (millones de euros)**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<i>Ingresos</i>						
Del tráfico	36,37	46,09	63,24	85,03	87,27	2,6%
Otros ingresos de explotación	4,63	4,64	5,94	5,51	5,83	5,9%
<b>Total ingresos</b>	<b>41,00</b>	<b>50,73</b>	<b>69,18</b>	<b>90,54</b>	<b>93,10</b>	<b>2,8%</b>
<i>Gastos</i>						
De personal	80,62	85,49	96,33	103,86	105,55	1,6%
Otros gastos de explotación	46,63	59,77	82,97	79,89	86,30	8,0%
Amortizaciones	48,93	49,18	51,45	55,04	56,29	2,3%
Gastos financieros	5,05	3,62	3,06	3,04	3,24	6,3%
Previsiones	--	--	--	--	--	--
Otros ingresos y gastos (Saldo)	7,40	2,52	2,61	4,65	11,81	154,0%
<b>Total gastos</b>	<b>188,63</b>	<b>200,58</b>	<b>236,42</b>	<b>246,49</b>	<b>263,18</b>	<b>6,8%</b>
<b>Resultado antes subvención</b>	<b>-147,63</b>	<b>-149,85</b>	<b>-167,24</b>	<b>-155,95</b>	<b>-170,08</b>	<b>-9,1%</b>
Subvención a la explotación	--	--	--	--	--	--
<b>Resultado</b>	<b>-147,63</b>	<b>-149,85</b>	<b>-167,24</b>	<b>-155,95</b>	<b>-170,08</b>	<b>-9,1%</b>

Fuente: Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana.


**TABLA 3.25. Ferrocarriles del Gobierno Vasco. Cuenta de resultados (millones de euros) (1)**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Ingresos</b>						
Del tráfico	20,26	25,56	27,56	21,92	24,28	10,8%
Otros ingresos de explotación	1,30	1,58	1,92	3,90	5,52	41,6%
<b>Total ingresos</b>	<b>21,56</b>	<b>27,14</b>	<b>29,48</b>	<b>25,82</b>	<b>29,80</b>	<b>15,4%</b>
<b>Gastos</b>						
De personal	60,43	63,64	70,19	75,42	80,59	6,8%
Otros gastos de explotación	36,53	42,79	51,02	48,59	50,05	3,0%
Amortizaciones	30,56	31,46	18,08	19,56	20,86	6,6%
Gastos financieros	0,00	0,00	0,04	-0,25	-0,43	--
Previsiones	--	--	--	--	--	--
Otros ingresos y gastos (Saldo)	2,92	5,09	-1,31	-7,96	-0,67	91,5%
<b>Total gastos</b>	<b>130,44</b>	<b>142,98</b>	<b>138,01</b>	<b>135,36</b>	<b>150,39</b>	<b>11,1%</b>
<b>Resultado antes subvención</b>	<b>-108,88</b>	<b>-115,84</b>	<b>-108,53</b>	<b>-109,55</b>	<b>-120,59</b>	<b>-10,1%</b>
Subvención a la explotación	104,39	110,72	108,96	48,56		-100,0%
<b>Resultado</b>	<b>-4,49</b>	<b>-5,13</b>	<b>0,43</b>	<b>-60,99</b>	<b>-120,59</b>	<b>-97,7%</b>

(1) Engloba el total de la empresa.

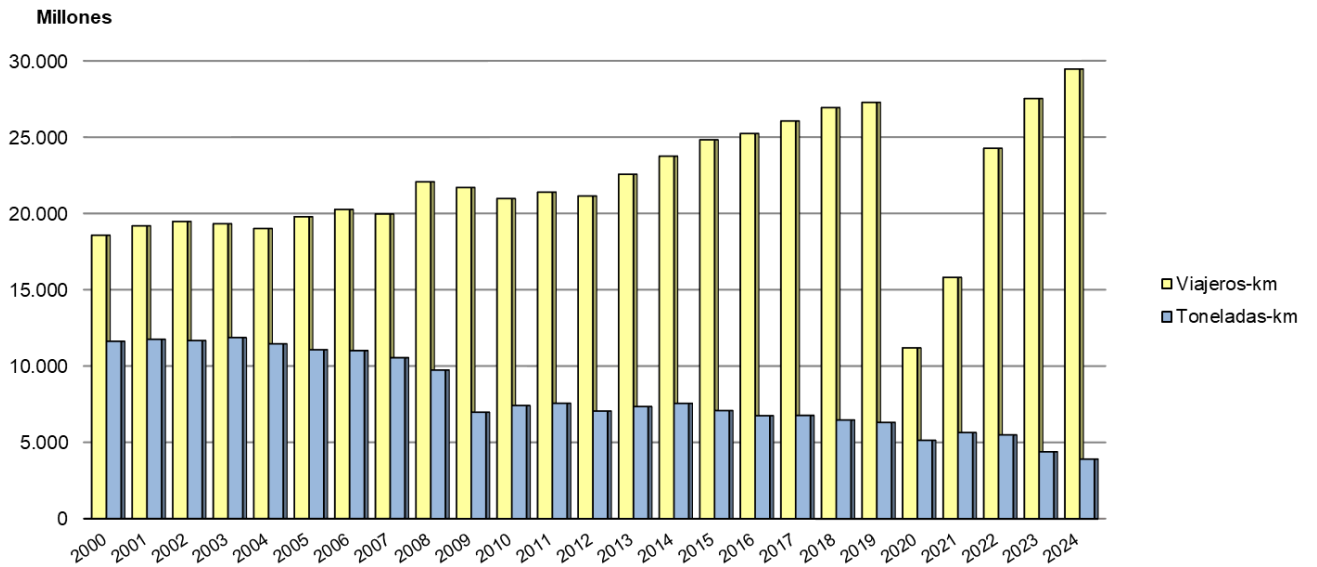
Fuente: Ferrocarriles del Gobierno Vasco.

**TABLA 3.26. Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares. Cuenta de resultados (millones de euros)**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Ingresos</b>						
Del tráfico	4,09	5,21	5,08	1,83	1,92	4,9%
Otros ingresos de explotación	28,31	28,01	31,75	32,95	29,95	-9,1%
<b>Total ingresos</b>	<b>32,40</b>	<b>33,22</b>	<b>36,83</b>	<b>34,78</b>	<b>31,87</b>	<b>-8,4%</b>
<b>Gastos</b>						
De personal	10,52	10,40	10,82	11,40	12,49	9,6%
Otros gastos de explotación	15,46	14,85	19,06	18,32	17,28	-5,7%
Amortizaciones	25,33	25,37	26,15	22,97	22,78	-0,8%
Gastos financieros	8,34	7,13	6,07	5,06	4,08	-19,4%
Previsiones	--	--	--	--	--	--
Otros ingresos y gastos (Saldo)	-7,48	-10,92	-1,28	0,18	-5,80	-3322,2%
<b>Total gastos</b>	<b>52,17</b>	<b>46,83</b>	<b>60,82</b>	<b>57,93</b>	<b>50,83</b>	<b>-12,3%</b>
<b>Resultado antes subvención</b>	<b>-19,77</b>	<b>-13,61</b>	<b>-23,99</b>	<b>-23,15</b>	<b>-18,96</b>	<b>18,1%</b>
Subvención a la explotación	35,78	33,75	30,60	31,68	28,79	-9,1%
<b>Resultado</b>	<b>16,01</b>	<b>20,14</b>	<b>6,61</b>	<b>8,53</b>	<b>9,83</b>	<b>15,2%</b>

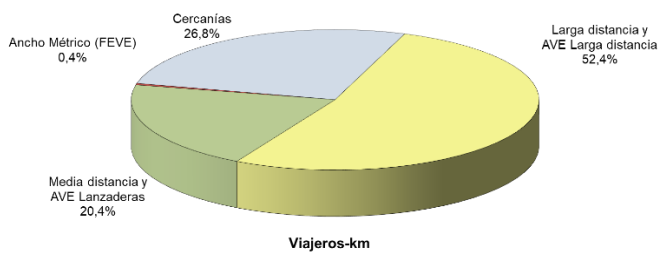
Fuente: Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares.

**Gráfico 3.1. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías**



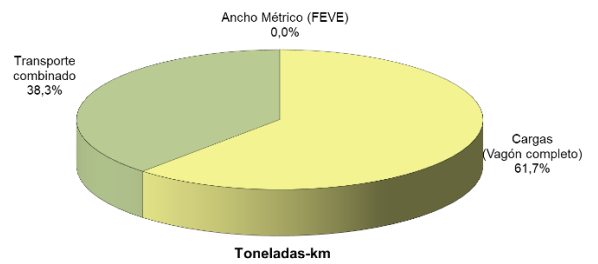
Fuente: RENFE operadora (Desde 2013 incluye tráfico Ancho métrico (Feve))

**Gráfico 3.2. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren (año 2024)**



Fuente: RENFE operadora.

**Gráfico 3.3. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por concepto (año 2024)**

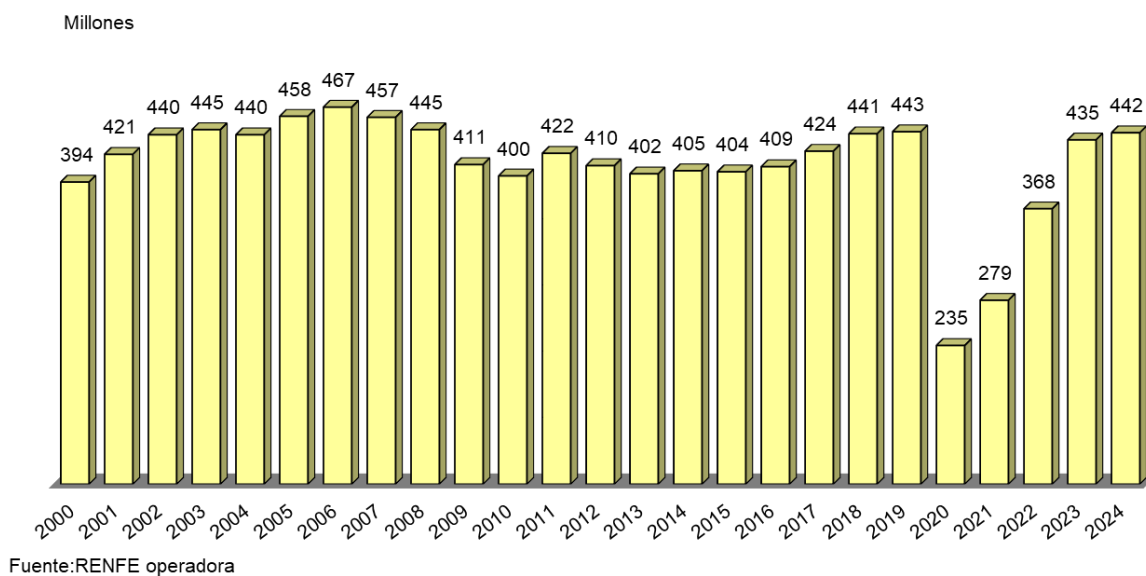


Fuente: RENFE operadora.

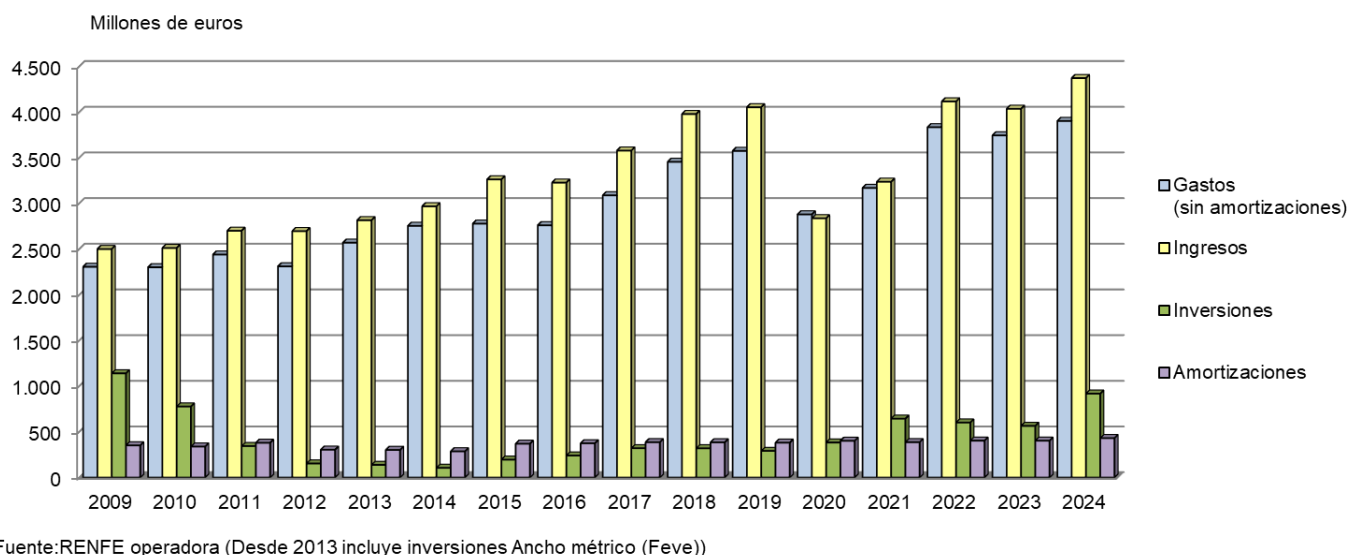




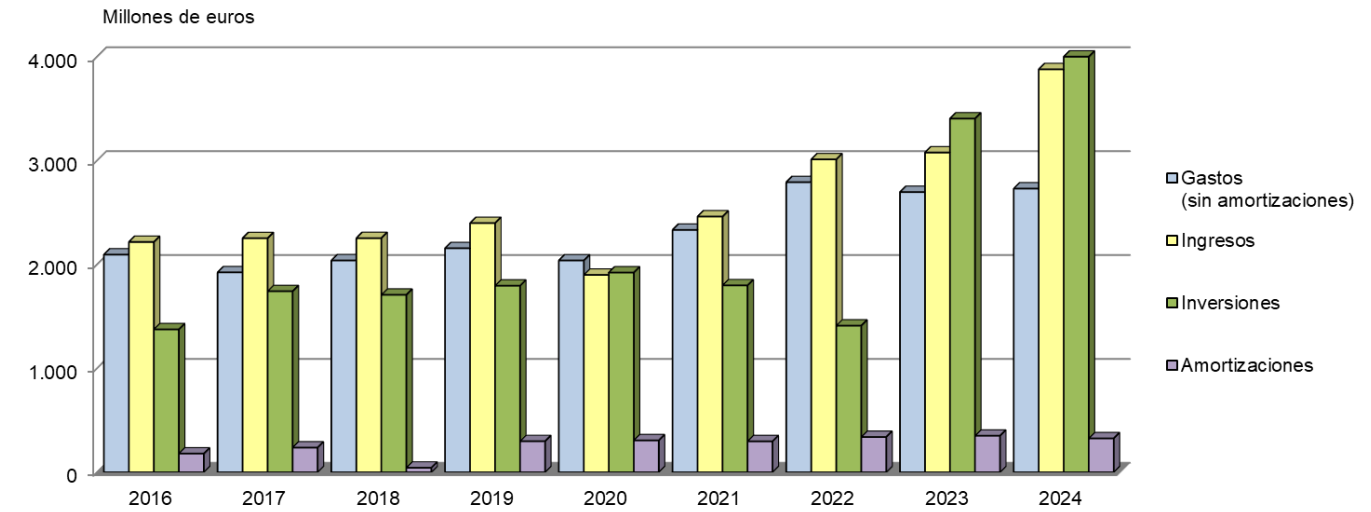
**Gráfico 3.4. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías 2000-2024**



**Gráfico 3.5. RENFE. Evolución de datos económicos**

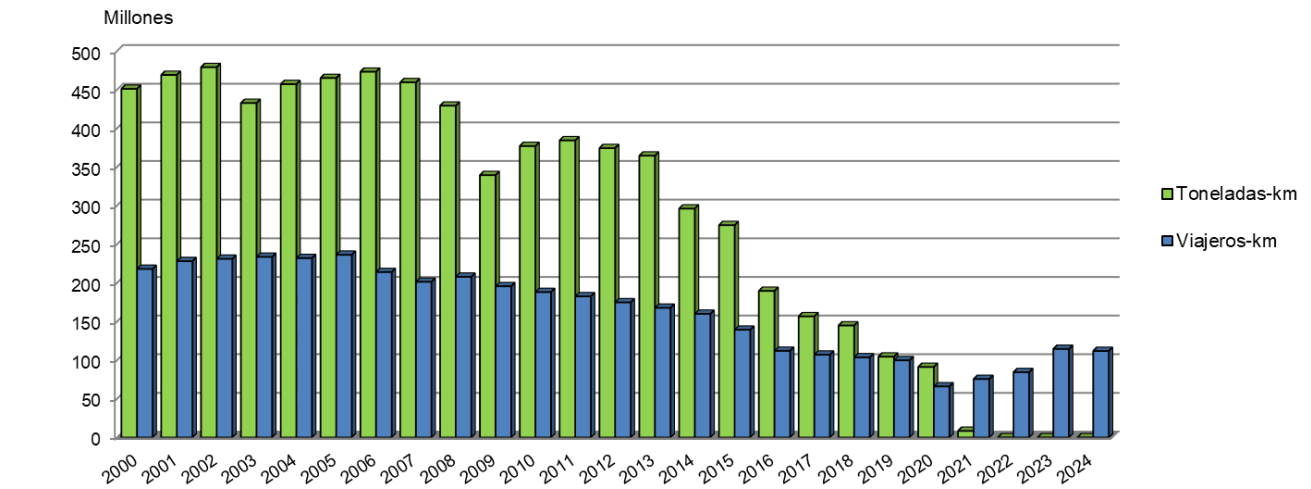


**Gráfico 3.6. ADIF. Evolución de datos económicos**



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

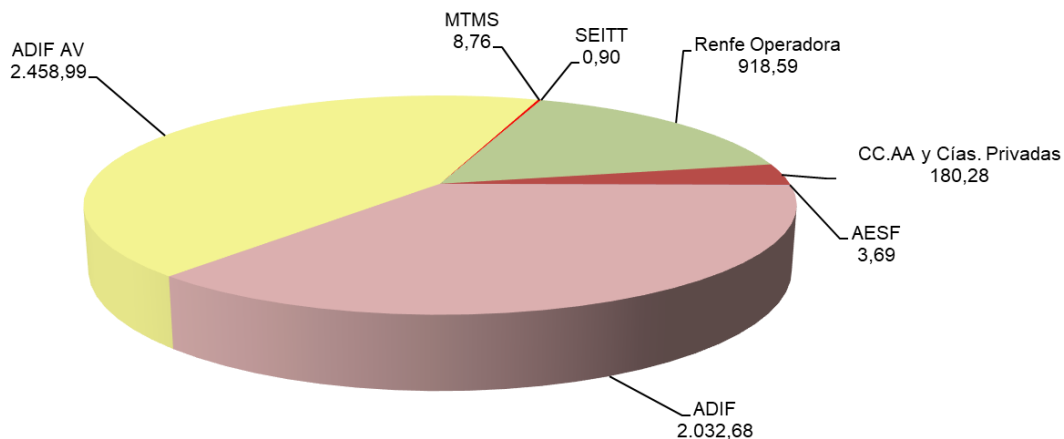
**Gráfico 3.7. Ancho métrico (FEVE). Tráfico de viajeros y mercancías**



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



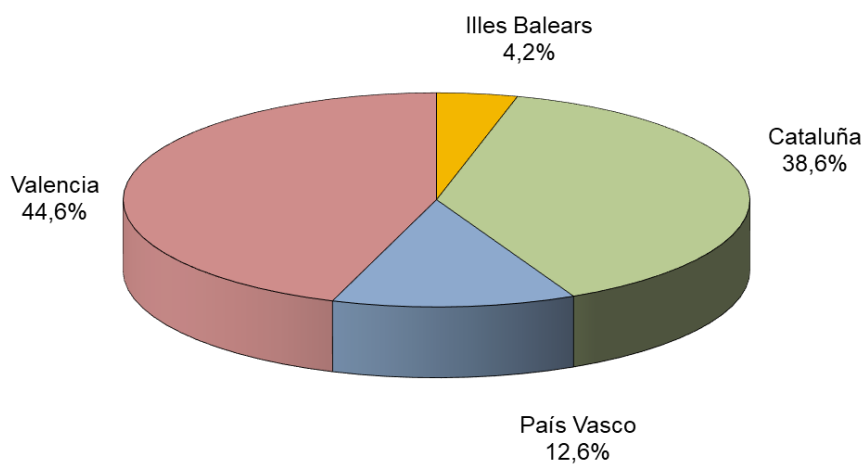
**Gráfico 3.8. Inversiones ferroviarias. Año 2024**



Millones de euros

Fuente: Dirección General del Sector Ferroviario (MITMS), 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 3.9. Ferrocarriles de vía estrecha. Distribución del tráfico de viajeros. Año 2024 (\*)**



(\*) Desde 2019 ferrocarril de Sóller 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.

## 4. Transporte e infraestructuras marítimas

El año 2024 ha sido de continuidad en el ámbito marítimo internacional, en el que se mantienen las cuestiones geopolíticas, económicas y ambientales de años anteriores, y que caracterizan el panorama actual con la fluctuación de los precios de los contenedores, las tensiones en las rutas clave y la necesidad de modernizar las flotas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

La evolución de los precios de los contenedores ha sido un factor crítico en el comercio internacional. Tras la pandemia, los precios experimentaron un incremento exponencial hasta alcanzar su pico en septiembre de 2021. Aunque en 2023 los precios comenzaron a estabilizarse y la tendencia ha continuado en 2024, el impacto de las tensiones geopolíticas sigue generando incertidumbre en los costes del transporte marítimo.

Así, desde finales de 2023, el estrecho de Bab-el-Mandeb ha sido un punto conflictivo debido a los ataques de los insurgentes hutíes de Yemen. Esto ha generado interrupciones temporales en los tránsitos por el Canal de Suez y ha obligado a los operadores a buscar alternativas más largas y costosas, bordeando todo el continente africano, lo que ha provocado un aumento del precio del transporte marítimo en la región.

Por otro lado, la situación en torno a Ucrania sigue generando inestabilidad en las rutas marítimas europeas, lo que afecta al tráfico de mercancías en los puertos españoles.

En el año 2024 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 27,5 % con respecto a la cifra del año anterior, alcanzando en un valor de 572,2 millones de euros. El esfuerzo inversor público en los puertos de interés general se dirige básicamente a mejorar la intermodalidad, especialmente los accesos ferroviarios, destacando los fondos NextGenerationEU. De esta manera, se pretende optimizar la cadena logística para favorecer el transporte de mercancías. Asimismo, cabe destacar las convocatorias del fondo Puertos 4.0, que tiene por objetivo generar un ecosistema innovador abierto que permita el contacto y el conocimiento de los retos y el funcionamiento del sector logístico-portuario a emprendedores, investigadores, startups, spin-off de Universidades, empresas tecnológicas pequeñas y medianas y grandes corporaciones.

La flota abanderada en España tuvo en 2024 una evolución positiva en su tonelaje de registro en el total de los buques de transporte, presentando una cifra de 2,13 millones GT (tonelaje bruto), un 5,88 % menos que

el año anterior. 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 2,25 millones GT en 2023 a 2,11 millones GT en 2024.

El tráfico portuario total de mercancías (no incluido avituallamiento, pesca y tráfico local) en 2024 tuvo un aumento del 2,7 % en relación con el pasado año, registrando un total de 542,37 millones de toneladas. Este aumento se debe principalmente al tráfico de mercancía general y a los graneles líquidos.

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 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 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la



Marina Mercante; 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; el Real Decreto 339/2021, de 18 de mayo, por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo; el Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques; el Real Decreto 784/2021, de 7 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares; Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante; Real Decreto 587/2022, de 19 de julio, por el que se modifican diversas normas reglamentarias en materia de seguridad marítima; Real Decreto 587/2024, de 25 de junio, sobre prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado; Real Decreto 119/2024, de 30 de enero, por el que se modifica 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), para incluir un régimen especial aplicable a la pesca de túnidos; Real Decreto 118/2024, de 30 de enero, por el que se establecen limitaciones a la navegación marítima para la protección y recuperación del Mar Menor; 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) n.º 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) n.º 725/2004 relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias; el Reglamento (CE) n.º

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) n.º 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; la Directiva (UE) 2022/993 del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de junio de 2022, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas; la Directiva (UE) 2017/2397 relativa al reconocimiento de las cualificaciones profesionales en la navegación interior, modificada por la Directiva (UE) 2021/1233; la Directiva 96/98/CE sobre equipos marinos, modificada por la Directiva 2012/32/UE y por la Directiva 2014/90/UE; la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas, modificada por la Directiva 2001/105/CE; la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, modificada por la Directiva (UE) 2017/2108; la Directiva 98/41/CE del Consejo de 18 de junio de 1998 sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasajes procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos, modificada por la Directiva (UE) 2017/2109; la Directiva (UE) 2017/2110 sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular.

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.

#### 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 4.1).

La inversión llevada a cabo en el ejercicio 2024 por el Sistema Portuario de titularidad estatal, ha alcanzado la cifra de 572,2 millones de euros, lo que ha supuesto una subida del 27,5 % en relación con la inversión efectuada en el año 2023. El objetivo fundamental de la inversión es la innovación para la mejora logístico-portuaria y el desarrollo de nuevas tecnologías, la sostenibilidad social y medioambiental y el desarrollo de infraestructuras en coherencia con el Marco Estratégico del sistema portuario.

En la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima aumentó la cifra de las inversiones efectuadas un 8,2 % respecto a 2023, alcanzando la cifra de 34,44 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 subido un 20,5 %, alcanzando los 1,59 millones de euros (tabla 4.2).

En el capítulo económico, los Puertos Españoles tuvieron un resultado de explotación positivo de 280,1 millones de euros en 2024, lo que ha significado un aumento del 4 % respecto a 2023. Igualmente, la cifra de negocio neto subió en un 4 %, alcanzando un valor de 1.287,5 millones de euros, pudiéndose observar un aumento generalizado de las distintas tasas portuarias que, en conjunto, aumentan los ingresos en un 4,8 % respecto al año anterior. Destaca el aumento de la tasa de la pesca fresca, del 28,5 %, y la tasa por utilización de la zona de tránsito, que asciende en un 38,9 %, aunque ambas partidas no suponen unos ingresos muy significativos, solo 9,3 millones de euros del total. Considerando los gastos de personal, amortizaciones del inmovilizado y otros gastos de explotación, el resultado de la explotación de los puertos españoles fue de 280,1 millones de euros en 2024 (tabla 4.3).

#### 4.2. Flota y estructura empresarial

Si bien el transporte marítimo es únicamente responsable del 3% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero, su reducción es esencial para cumplir con los objetivos climáticos internacionales y proteger el medio ambiente. Para alcanzar la descarbonización, es imprescindible modernizar las flotas actuales y adoptar combustibles sostenibles.

Los buques tienen una vida útil media de 25 años, lo que plantea el desafío de modernizar una flota donde

muchos barcos son demasiado viejos para ser reformados, pero demasiado nuevos para ser retirados. Las soluciones más viables hasta ahora incluyen la adopción de combustibles sostenibles como el metanol y el amoníaco, así como la exploración de los corredores marítimos de hidrógeno verde.

Como el reto principal es descarbonizar el sector sin comprometer su vital contribución al comercio mundial, se han alcanzado compromisos internacionales para establecer corredores marítimos verdes sin emisiones entre puertos clave. En todo caso, la modernización de la flota y la adopción de nuevas tecnologías va a requerir inversiones multimillonarias.

El número de buques mercantes (mayores de 100 GT) que al finalizar el año 2024 permanecían dados de alta en el Registro de Buques y Empresas Navieras (flota abanderada en España) era de 1.169 con un tonelaje de 2,57 millones GT. De estos buques, los específicos de transporte son 261 con un tonelaje de 2,13 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 2024 con las del año anterior, se puede comprobar que ha existido un descenso en el tonelaje de registro de los buques destinados al transporte de 0,13 millones GT. En estas cifras se encuentran incluidos los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, que al concluir 2024 se situaban en 305 unidades, de los que 208 unidades eran buques de transporte, alcanzando los 2,11 millones GT, que ha supuesto una disminución del 6,16 % en el tonelaje registrado respecto al año anterior (tablas 4.4 y 4.5).

En relación con los buques de transporte de navieras controladas por armadores españoles, ANAVE en su Informe “Marina mercante y transporte marítimo 2022/2023” indica que, la flota mercante de armadores españoles inscrita en el Registro Especial de Canarias (REC), registró a finales de 2024, por segundo año consecutivo, un mínimo histórico, con 91 buques y 2,07 millones de GT.

La flota de buques mercantes de transporte controlada por empresas navieras españolas está compuesta por 205 buques, que sumaban 5,04 millones GT. La flota controlada bajo pabellones extranjeros supera a la que opera bajo bandera nacional, alcanzando los 2,96 millones GT, frente a los 2,07 millones GT de la flota de transporte abanderada en España.

Durante el año 2024 se incorporaron a la flota española 17 unidades y se dieron de baja por venta, vencimiento de sus contratos o desguace, 24 buques, lo que ha dado lugar a un descenso en GT del 3,3 %.



A finales de 2024, el 6,8 % de los buques de control español estaban equipados con conexión eléctrica a tierra, en comparación con el 4,3% de la flota mundial. Además, el 5,4 % de las unidades (el 5,5% en GT), utiliza combustibles alternativos (GNL) frente al 2,2 % de la flota mundial (el 2,9 % en GT).

A 31 de diciembre de 2024 la edad media de la flota mercante controlada por armadores españoles era de 17,5 años, 0,2 años menos que a finales de 2023. Por primera vez en 30 años, la edad media de la flota inscrita en el REC (17,8 años) superó a la de la flota total controlada.

Dentro de la flota controlada, los petroleros y químicos son el segmento de flota más joven, con una edad media de 11 y 12,1 años, respectivamente. Seguidamente, los graneleros (12,5), gaseros (12,8), carga general (16,1) y portacontenedores (16,9). Por el contrario, lo más antiguos son los buques de pasaje (19,5), ro-ros (24), frigoríficos (39,7) y cementeros (34,7).

Como en años precedentes, en 2024 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 166 unidades, seguido por los de 6.000 a 12.000 GT, con 20 unidades, de 1.000 a 3.000 GT y 3.000 a 6.000 GT, con 17 y 18 unidades, respectivamente (tabla 4.6).

La forma en que se ha producido el descenso de la flota en 2024 ha sido debida principalmente a exportaciones. El factor más relevante ha correspondido, como en años anteriores, a las exportaciones, con el 97,8 % de las GT dadas de baja durante dicho periodo (tabla 4.7).

En relación con la edad de los buques de la flota mercante de transporte abanderada en España a 31 de diciembre de 2024, el 32,6 % del total de tonelaje lo representan los buques de 20 a 24 años, seguido de los buques de 15 a 19 años con un 31 % y los de 5 a 9 años con un 23,3 %. Los buques mayores de 25 años abarcan el 8 % del tonelaje, siendo los menores de 5 años y los de 10 a 14 los que menos capacidad representan, con un 2,7 % y 2,4 %, respectivamente (tabla 4.8).

Respecto a la estructura empresarial de la flota de pabellón español, ha variado ligeramente el número de buques por compañías navieras, totalizando un total de 19 empresas a 31 de diciembre de 2024, una menos que el año anterior, mientras que el tonelaje controlado por las mismas también ha bajado ligeramente, pasando de a 2,209 millones GT en 2023 a 2,073 millones GT en 2024. El mayor número de empresas se concentra en las que tienen un solo buque, 37 % del total, sin embargo, el porcentaje mayor sobre el total de GT lo tiene una única empresa que cuenta con nueve buques, que supone el 48 % del total de GT (tabla 4.9).

En referencia a la evolución de la construcción naval española, en 2024 se produjo un notable incremento del tonelaje en las entregas, registrando 69.000 GT, un 28% más que el año anterior. De estas entregas el 52 % fueron destinadas a la exportación. La contratación de nuevos buques ha aumentado considerablemente este año, pasando de 22.000 GT en 2023 a 68.000 GT en 2024; de estas nuevas toneladas contratadas el 67 % corresponden a exportaciones (tabla 4.10).

### 4.3. Tráficos

La tabla 4.12.A recoge el tráfico portuario de mercancías en el año 2024 que, excluido pesca, avituallamiento y tráfico local, tuvo un crecimiento del 2,68 % en relación con el pasado año, lo que ha supuesto un movimiento de 542,37 millones de toneladas. El tráfico total a su vez alcanzó 557,82 millones de toneladas, lo que supone que el tráfico de avituallamiento, pesca y tráfico local asciende en 15,46 millones de toneladas. Esta variación se ha reflejado con subidas en los grupos de graneles líquidos y mercancía general, con aumentos del 2,55 %, y del 5,92 %, respectivamente, y con un descenso del grupo de graneles sólidos del 6,29 %.

Analizando por separado los distintos tipos de tráfico, la tabla 4.11 sintetiza las cifras publicadas por el Organismo Público Puertos del Estado y las tablas 4.13 y 4.14 presentan, ordenadas por el volumen total de mercancías cargadas y descargadas, el tráfico exterior y el de cabotaje.

Teniendo en cuenta el tráfico de mercancías exterior y de cabotaje, en graneles líquidos se ha producido un aumento del 2,6 %, con un total de 178,9 millones de toneladas que suponen el 33 % del total de mercancías movidas en los puertos y que incluyen los crudos de petróleo, productos petrolíferos refinados, gas natural y otros graneles líquidos. Los puertos que ocupan los primeros puestos son los que cuentan con instalaciones o están conectados con plantas para la recepción de productos petrolíferos, gas natural y productos petroquímicos; así destacan en cifras absolutas, para el tráfico exterior, Cartagena con 23,3 millones de toneladas, Bahía de Algeciras con 22,9 millones de toneladas, Bilbao con 19,8 millones de toneladas y Huelva y Tarragona con 19,6 y 17,7 millones de toneladas, respectivamente; y para el tráfico de cabotaje, Bahía de Algeciras con 5,5 millones de toneladas, Huelva con 4,3 millones de toneladas, Tarragona con 3,6 millones de toneladas y Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas con 3,1 y 2,9 millones de toneladas, respectivamente.

En graneles sólidos (carbón, mineral de hierro, grano, etc.) se produjo una bajada del 6,3 %, alcanzando los 84,8 millones de toneladas, que representa el 15,6 % 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 11,5 millones de toneladas, le siguen Tarragona con 9,1 millones, Cartagena con 8,5 millones y Castellón y Huelva con 7,4 y 4,9 millones de toneladas, respectivamente; y para el tráfico de cabotaje lo lideran, Gijón con 0,7 millones de toneladas, Almería con 0,59 millones de toneladas, Alicante con 0,34 y Bahía de Cádiz y Huelva ambas con 0,27 millones de toneladas.

El tráfico de mercancía general ha experimentado el mayor aumento, un 5,9 %, pasando de 262,6 millones de toneladas movidas en 2023 a 278,6 millones de toneladas en 2024, que representa el 51,4 % del total de las mercancías. En tráfico exterior, Bahía de Algeciras ocupa el primer puesto, alcanzando los 63,7 millones de toneladas, Valencia ocupa el segundo lugar con 63,2 millones de toneladas. Otros puertos que han tenido movimientos destacados han sido Barcelona con 40,7 millones de toneladas y Las Palmas y Bilbao con 10,8 y 8,4 millones de toneladas, respectivamente; para el tráfico de cabotaje destacan, Islas Baleares con 14,9 millones de toneladas, Valencia con 10,8 millones de toneladas, Las Palmas con 8,9 millones de toneladas y Barcelona y Santa Cruz de Tenerife con 8,6 y 7,7 millones de toneladas, respectivamente.

El tráfico exterior total ha aumentado un 2,4 % con relación al año anterior, registrando 442,5 millones de toneladas. Esta tendencia global de aumento del tráfico de mercancías se ha reflejado tanto en importaciones, que han aumentado un 2,7 %, como en exportaciones, que han crecido en un 2,2 %. El tráfico de cabotaje, por su parte, también aumentó respecto a 2023, registrando un incremento del 4 %, alcanzando los 99,85 millones de toneladas, reflejándose este crecimiento en una subida del 3,3 % y del 4,8 % de las importaciones y las exportaciones, respectivamente.

El tráfico portuario de buques entrados en los puertos españoles en 2024, así como los distintos tipos de carga se recoge en las tablas 4.12.A y 4.12.B. El número de buques entrados fue de 166.131, con un tonelaje de registro bruto total (GT) de 2.705,31 millones de toneladas, un 2,5 % superior al año anterior. El tráfico ro-ro subió un 1,5 % con un registro de 72,68 millones de toneladas. El número de pasajeros que utilizó los puertos españoles, sin tener en cuenta el tráfico interior, fue de 40,85 millones, que supone un aumento del 4,1 % con respecto al año anterior. Los automóviles en régimen de pasaje alcanzaron los 7,23 millones, un 5,5 % superior al año anterior.

En términos absolutos, Islas Baleares ha sido la Autoridad Portuaria con mayor tráfico de pasajeros, alcanzando 10,03 millones, seguida de Santa Cruz de Tenerife con 6,87 millones, Bahía de Algeciras con 5,95, Barcelona con 5,39, Las Palmas con 3,51, Ceuta con 1,95 y Valencia con 0,99 millones. El movimiento de pasajeros de crucero ha sido de 12,84 millones, cifra superior en un 6,9 % a la registrada el año anterior; los puertos con mayor número de pasajeros de crucero han sido Barcelona, Islas Baleares, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Valencia, Bahía de Cádiz y Málaga.

En cifras absolutas, los puertos que han tenido mayor tráfico total de mercancías han sido, Bahía de Algeciras, que con 103,65 millones de toneladas, un 1,1 % menos que el año anterior, continúa a la cabeza como primera Autoridad Portuaria por volumen de tráfico, seguido de Valencia con 81,14 millones de toneladas, cifra que supone un aumento del 5,2 % y Barcelona con 69,7 millones de toneladas, aumentando también su tráfico de mercancías en un 8,9 %. A continuación, les siguen Cartagena, Bilbao, Tarragona, Las Palmas y Huelva con 35,92; 34,59; 31,86; 31,74 y 31,11 millones de toneladas, respectivamente.

La evolución del tráfico de contenedores ha supuesto un aumento en las toneladas transportadas del 8,1 % y el número total de contenedores se ha incrementado en un 8,9 %. La mercancía general en contenedores ha alcanzado el 69,3 % 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 58,82 millones de toneladas y Valencia con 56,16 millones, seguidos de Barcelona y Las Palmas con 37,68 y 14,61 millones de toneladas, respectivamente.

El tráfico de contenedores, medido en TEUs (unidad de medida equivalente a 20 pies) ha registrado 18,12 millones de unidades alcanzando 193,1 millones de toneladas transportadas, que supone un aumento del 8,1 % respecto a 2023, 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 5,5 millones de TEUs, con un aumento del 14,2 %, consolidando su posición de liderazgo; en segundo lugar, Bahía de Algeciras con 4,71 millones de TEUs, que retrocede un 0,6 %, y el tercer puesto lo ocupa Barcelona, con 3,89 millones, lo que supone una subida del 18,5 % respecto al año anterior. El resto de puertos se distancian de forma significativa de estas cifras, así Las Palmas movió 1,32 millones de TEUs, Bilbao 0,51 millones de TEUs y Santa Cruz de Tenerife 0,46 millones de TEUs. Asimismo, destaca el





crecimiento del puerto de Málaga, que pasa de 0,04 millones de TEUs en 2023, a 0,3 millones, lo que supone un aumento del 637 %, recuperando, e incluso incrementando, el tráfico habitual del año 2022 y anteriores. Aproximadamente, el 78 % del tráfico de contenedores se mueve por las Autoridades Portuarias de Valencia, Bahía de Algeciras y Barcelona (tablas 4.15, 4.16 y 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 117,39 millones de toneladas con un incremento del 10,2 % respecto al año anterior y 9,66 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 4,07 millones de TEUs, seguida de Valencia con 2,76 millones, Barcelona con 1,74 millones TEUs y Las Palmas con 0,73 millones TEUs (tabla 4.18).

El Grupo EXOLUM (antigua CLH, S.A.), compañía internacional líder en el transporte y almacenamiento de productos petrolíferos en Europa, durante 2024 ha disminuido un 17,6 % hasta los 1,97 millones de toneladas transportadas de la flota de altura, aumentando el índice de actividad un 1,4 % hasta 630 millones de toneladas por milla (tabla 4.19).

#### 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 y Movilidad Sostenible 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 2024, SASEMAR recoge que la flota de Salvamento Marítimo está compuesta por 5 buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación marina, así como 9 remolcadores de salvamento, 5 embarcaciones tipo Guardamar y 58 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 6 bases estratégicas ubicadas en Fene (A Coruña), Santander, Vall d'Uxó (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 desenvolverá la actividad de Salvamento Marítimo en el periodo 2022-2024. Estas Líneas coinciden con las principales políticas y objetivos establecidos por Naciones Unidas en su Agenda 2030, los convenios y acuerdos internacionales sobre navegación y prevención de la contaminación marina y la política marítima integrada de la Unión Europea. Todo ello converge en la definición de 3 ejes estratégicos y 8 líneas de actuación, que a su vez se despliegan en 12 iniciativas:

- **Eje 1. Competitividad:** Servicios eficaces y eficientes. Línea 1. Modernización de medios. Línea 2. Profesionales capacitados. Línea 3. Coordinación y buen gobierno.
- **Eje 2. Descarbonización y sostenibilidad.** Línea 1. Mejora de la calidad atmosférica. Línea 2. Mares limpios. Línea 3. Formación y divulgación.

- **Eje 3. Digitalización e Innovación.** Línea 1. Innovación en la respuesta. Línea 2. Digitalización de los servicios de Salvamento Marítimo.

Asimismo, incluye un cuarto eje adicional con aquellas actuaciones necesarias para la mejora de la gestión interna y la imagen de la organización.

Para el año 2024, el Plan de Actuación se desplegó mediante 67 acciones, habiéndose alcanzado un grado de implantación del 84 %.

- **Intervención en emergencias marítimas**

a) *Emergencias atendidas*

En 2024 se vieron implicadas en incidentes marítimos 5.844 embarcaciones en peligro en la mar, de las que 2.359 corresponden a embarcaciones de recreo, un 9 % inferior a 2023; 1.277 fueron embarcaciones precarias, un 4 % más que en 2023; 612 corresponden a barcos mercantes, que supone un 17 % más que el año anterior; 416 fueron de barcos pesqueros, lo que supone un 5 % más que en 2023 y 1.180 corresponden a otro tipo de embarcaciones.

En 2024 se atendió a un total de 72.438 personas, una media de 198 al día, y se rescató a 23.928 personas.

Las actuaciones de SASEMAR 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 5.844 embarcaciones asistidas, 10 % superior al año anterior. En cuanto a la tipología, en 2024, el 40,4 % corresponde a embarcaciones de recreo, el 21,9 % a embarcaciones precarias asistidas, el 10,5 % a tripulaciones de buques mercantes y el 7,1 % a tripulaciones de buques pesqueros.

c) *Personas involucradas*

A lo largo de 2024, SASEMAR atendió a un total de 72.438 personas, un 17 % más que el año anterior, lo que implica una media de 198 al día, y rescató a 27.158 personas, un 11 % menos que en 2023.

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. Cabe destacar las cifras de noviembre y diciembre, en los que Salvamento Marítimo atendió 10.219 y 7.435 personas, respectivamente, un dato remarcable teniendo en cuenta que durante los meses de julio y agosto se atendieron a 5.581 y 8.209, respectivamente.

La inmigración irregular implicó el rescate de 23.928 personas, que supone un descenso del 10 % con respecto a 2023, cuando se asistió a 26.572 personas procedentes de embarcaciones precarias. Estas personas fueron rescatadas de 1.277 embarcaciones precarias, un 4 % más que en 2023. En total, 120 personas resultaron fallecidas o desaparecidas, un 11 % más que el año anterior.

- **Control de tráfico marítimo**

El número total de buques identificados por los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo durante el año 2024 ha ascendido a 309.882 buques, un 1,14 % menos que en el año anterior, 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 (153.596), o bien 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 (156.286).



- **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.

Las principales actuaciones de respuesta consisten en la vigilancia con unidades aéreas y satélites de una superficie de 238 millones de kilómetros cuadrados con el fin de prevenir potenciales vertidos de buques en navegación, realización de una campaña de identificación de basuras marinas y realización de ejercicios de contaminación.

Además, a nivel interno, se continúa trabajando por la sostenibilidad ambiental de la propia actividad de Salvamento Marítimo, con la implementación del Plan Funcional de ahorro energético y sostenibilidad de edificios y medidas para la flota marítima, reduciendo las emisiones en puerto y el consumo de electricidad.

Salvamento Marítimo atendió múltiples emergencias a lo largo del 2024 relacionadas con la contaminación marina y la seguridad en la navegación, como consecuencia se abrieron 460 actuaciones de medio ambiente generadas por hundimiento de buques, colisiones, incendios, vertidos procedentes de buques o plataformas, etc., un 16 % menos que en 2023.

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

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024 (1)
Superficie de agua (millones m <sup>2</sup> ) (Dársenas, accesos, fondeaderos)	2004,8	2069,3	2067,8	2077,3	2077,3
<b>Total superficie de agua</b>	<b>2004,8</b>	<b>2069,3</b>	<b>2067,8</b>	<b>2077,3</b>	<b>2077,3</b>
Superficie de tierra (millones m <sup>2</sup> )					
Almacenes	38,1	40,0	40,2	41,0	41,0
Viales y otros	53,7	58,4	58,1	58,5	58,5
<b>Total superficie de tierra</b>	<b>91,8</b>	<b>98,4</b>	<b>98,3</b>	<b>99,5</b>	<b>99,5</b>
Longitud de los muelles (miles de metros)					
Calado > 4 m.	326,4	328,8	331,8	333,8	333,8
Calado < 4 m.	57,7	61,1	58,4	61,2	61,2
<b>Total longitud de los muelles</b>	<b>384,1</b>	<b>389,9</b>	<b>390,2</b>	<b>395,0</b>	<b>395,0</b>

(1) Cifras Provisionales.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

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

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024 (1)	24/23
Autoridades Portuarias	332,52	359,25	378,39	448,76	572,20	27,5%
Puertos Menores de CC.AA.	68,83	54,41	--	--	--	--
Otras Inversiones						
D. G. Marina Mercante (Prog. 454M)	1,63	1,09	1,24	1,32	1,59	20,5%
Sociedad Estatal Salvamento y Seguridad Marítima	7,84	20,82	38,03	31,83	34,44	8,2%
<b>Total</b>	<b>410,82</b>	<b>435,57</b>	<b>417,66</b>	<b>481,91</b>	<b>608,23</b>	<b>26,2%</b>

(1) Cifras provisionales (Autoridades Portuarias datos diciembre 2024).

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

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

Concepto	2020	2021	2022	2023 (1)	2024 (1)	24/23
<b>Importe neto de la cifra de negocio</b>	<b>969,5</b>	<b>1.066,7</b>	<b>1.193,4</b>	<b>1.243,0</b>	<b>1.287,5</b>	<b>3,6%</b>
<b>A. Tasas portuarias</b>	<b>861,5</b>	<b>946,8</b>	<b>1.052,8</b>	<b>1.085,8</b>	<b>1.131,2</b>	<b>4,2%</b>
a) Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario	264,9	295,2	297,8	317,0	337,4	6,4%
b) Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias	474,5	515,1	603,6	610,3	629,5	3,1%
1. Tasa del buque	201,0	218,7	263,8	255,5	256,6	0,4%
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo	9,6	9,5	8,9	9,2	10,1	9,8%
3. Tasa del pasaje	24,5	34,1	73,3	87,4	92,9	6,3%
4. Tasa de la mercancía	231,7	245,0	249,5	251,1	260,6	3,8%
5. Tasa de la pesca fresca	5,3	5,4	4,3	4,1	5,3	28,5%
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito	2,5	2,3	3,9	2,9	4,0	36,1%
c) Tasa de actividad	111,2	125,0	135,3	144,2	148,0	2,6%
d) Tasas de ayudas a la navegación	10,9	11,5	16,1	14,3	16,3	14,4%
<b>B. Otros ingresos de negocio</b>	<b>108,0</b>	<b>119,9</b>	<b>140,6</b>	<b>157,2</b>	<b>156,4</b>	<b>-0,5%</b>
<b>Otros ingresos (2)</b>	<b>43,1</b>	<b>45,3</b>	<b>59,5</b>	<b>57,8</b>	<b>57,4</b>	<b>-0,7%</b>
<b>Gastos de Personal</b>	<b>-272,2</b>	<b>-266,1</b>	<b>-282,2</b>	<b>-300,7</b>	<b>-320,0</b>	<b>6,4%</b>
<b>Otros gastos de explotación</b>	<b>-290,2</b>	<b>-310,2</b>	<b>-342,6</b>	<b>-376,7</b>	<b>-391,9</b>	<b>4,0%</b>
<b>Amortizaciones del inmovilizado</b>	<b>-436,5</b>	<b>-426,8</b>	<b>-433,6</b>	<b>-434,2</b>	<b>-439,6</b>	<b>1,2%</b>
<b>Otras partidas (3)</b>	<b>94,3</b>	<b>77,8</b>	<b>109,6</b>	<b>83,1</b>	<b>86,6</b>	<b>4,2%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>108,1</b>	<b>186,8</b>	<b>304,1</b>	<b>272,2</b>	<b>280,1</b>	<b>2,9%</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 y Movilidad Sostenible.



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

Clase de buque	2020		2021		2022		2023		2024	
	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	1	1,6	1	1,6	1	1,6	1	1,6
Portacontenedor/Carga rodada	8	120,1	8	120,1	8	120,1	6	102,4	5	71,3
Carga convencional	14	29,0	13	23,0	12	21,9	11	19,2	15	50,8
Cementero	2	12,6	2	12,6	2	12,6	2	12,6	2	12,6
Frigorífico	6	16,9	6	16,9	6	16,9	5	9,7	5	9,7
Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto)	194	495,3	200	553,3	203	582,0	198	552,2	198	529,0
Hidroala (Aerodeslizador)	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Hidro-reactor	2	0,8	2	0,8	2	0,8	2	0,8	2	0,8
Tanque de crudo	4	20,6	4	20,6	4	20,6	4	20,6	4	20,6
Tanque de productos	9	48,7	8	27,1	8	27,2	6	19,7	4	11,6
Gasero	15	1544,1	16	1570,8	17	1574,7	15	1457,2	15	1368,3
Químico	7	44,5	7	44,5	7	46,2	4	23,9	3	10,0
Transporte de automóviles	5	51,4	5	51,4	5	51,4	4	47,5	4	47,6
Multipropósito	8	37,8	8	39,0	8	39,0	0	0,0	0	0,0
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>278</b>	<b>2423,7</b>	<b>283</b>	<b>2482,0</b>	<b>286</b>	<b>2515,3</b>	<b>261</b>	<b>2267,7</b>	<b>261</b>	<b>2134,3</b>
<i>Especiales y de puerto</i>										
Gabarra	195	46,6	194	42,7	194	42,7	194	42,7	194	42,7
Remolcadores	209	58,6	207	59,4	201	57,3	197	55,2	202	57,0
Ganguil	126	54,8	127	55,0	126	54,9	126	54,9	125	54,4
Aljibe	23	3,4	22	3,3	21	3,0	20	2,8	19	2,6
Salvamento/Antipolución/Incendios	29	26,8	29	26,8	31	28,9	31	27,4	31	30,2
Excursiones	11	1,7	11	1,7	11	1,7	11	1,7	10	1,6
Otros especiales	326	249,8	322	247,2	324	252,4	326	243,0	327	251,0
<b>Total especiales y de puerto</b>	<b>919</b>	<b>441,7</b>	<b>912</b>	<b>436,1</b>	<b>908</b>	<b>441,0</b>	<b>905</b>	<b>427,8</b>	<b>908</b>	<b>439,5</b>
<b>Total general</b>	<b>1.197</b>	<b>2.865,4</b>	<b>1.195</b>	<b>2.918,1</b>	<b>1.194</b>	<b>2.956,3</b>	<b>1.166</b>	<b>2.695,5</b>	<b>1.169</b>	<b>2.573,8</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 y Movilidad Sostenible.

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

Clase de buque	2020		2021		2022		2023		2024	
	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	1	1,6	1	1,6	1	1,6	1	1,6
Portacontenedor/Carga rodada	8	120,1	8	120,1	8	120,1	6	102,4	5	71,3
Carga convencional	8	26,4	7	20,4	6	19,3	5	16,6	9	48,2
Cementero	2	12,6	2	12,6	2	12,6	2	12,6	2	12,6
Frigorífico	3	14,5	3	14,5	3	14,5	2	7,3	2	7,3
Pasaje de crucero	112	19,6	118	31,8	117	21,4	115	21,2	115	20,7
Pasaje/carga rodada	41	467,0	44	513,3	47	552,1	45	526,7	42	499,1
Mixto carga/pasaje	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
Hidro-reactor	2	0,8	2	0,8	2	0,8	2	0,8	2	0,8
Tanque de crudo	3	7,7	3	7,7	3	7,7	3	7,7	3	7,7
Tanque de productos	9	48,7	8	27,1	8	27,2	6	19,7	4	11,6
Gasero	15	1544,1	16	1570,8	17	1574,7	15	1457,2	15	1368,3
Quimiquero	7	44,5	7	44,5	7	46,2	4	23,9	3	10,1
Transporte de automóviles	5	51,4	5	51,4	5	51,4	4	47,5	4	47,5
Carga pesada	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Multipropósito	8	37,8	8	39,0	8	39,0	0	0,0	0	0,0
Sin Clasificar	1	0,1	1	0,1	1	0,1	1	0,1	1	0,1
<b>Total transporte</b>	<b>225</b>	<b>2.396,7</b>	<b>233</b>	<b>2.455,5</b>	<b>235</b>	<b>2.488,6</b>	<b>211</b>	<b>2.245,1</b>	<b>208</b>	<b>2.106,9</b>
<i>Especiales y de puerto</i>										
Remolcador	13	4,7	14	5,9	11	3,3	11	2,9	12	2,9
Otros especiales	80	88,9	93	92,7	82	93,3	85	93,0	85	96,0
<b>Total especiales y de puerto</b>	<b>93</b>	<b>93,5</b>	<b>107</b>	<b>98,6</b>	<b>93</b>	<b>96,6</b>	<b>96</b>	<b>95,9</b>	<b>97</b>	<b>98,9</b>
<b>Total general</b>	<b>318</b>	<b>2.490,2</b>	<b>340</b>	<b>2.554,1</b>	<b>328</b>	<b>2.585,2</b>	<b>307</b>	<b>2.341,0</b>	<b>305</b>	<b>2.205,8</b>

(1) Buques mayores de 100 GT.

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.


**Tabla 4.6. Número de buques de la flota de transporte abanderada en España distribuidos según tamaño de GT (a 31-12-2024) (1)**

Clase de buque	100 a 500	500 a 1000	1000 a 3000	3000 a 6000	6000 a 12000	12000 a 20000	20000 a 30000	30000 a 50000	50000 a 75000	75000 a 100000	100000 a 150000	150000 a 300000	Total
<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	2	1	0	1	0	0	0	0	5
Carga convencional	6	0	1	6	2	0	0	0	0	0	0	0	15
Cementero	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Frigorífico	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto)	154	4	5	6	15	5	8	1	0	0	0	0	198
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	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Gasero	0	0	1	1	0	0	0	0	0	6	7	0	15
Quimiquero	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Transporte de automóviles	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	4
Carga pesada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Multipropósito	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sin Clasificar	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
<b>Total Transporte</b>	<b>166</b>	<b>7</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>261</b>
<i>Especiales y de puerto</i>													
Gabarra	178	12	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	194
Remolcadores	194	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	202
Ganguil	112	11	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	125
Aljibe	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
Salvamento/Antipolución/Incendios	14	9	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	31
Excursiones	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
Otros especiales	244	32	36	11	2	0	2	0	0	0	0	0	327
<b>Total Especiales y de puerto</b>	<b>771</b>	<b>72</b>	<b>46</b>	<b>14</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>908</b>
<b>Total general</b>	<b>937</b>	<b>79</b>	<b>63</b>	<b>32</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>1.169</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 y Movilidad Sostenible.

**Tabla 4.7. Bajas en la flota abanderada en España (\*)**

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	2	0,4	6	1,8	17	51,4	2	1,7	1	0,1	28	55,5
2021	3	0,9	9	3,7	29	49,0	0	0,0	1	0,4	42	54,0
2022	1	0,2	11	3,4	30	38,7	1	0,2	0	0,0	43	42,5
2023	3	1,3	4	0,9	46	270,2	0	0,0	3	2,7	56	275,1
2024 (1)	2	0,4	5	4,1	37	219,9	0	0,0	1	0,4	45	224,8

(\*) Buques mayores de 100 GT.

(1) Cifras provisionales.

(2) Incluye hundimiento, naufragio y siniestro.

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 4.8. Distribución por edades de la flota de transporte abanderada en España (a 31-12-2024) (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	0	0,0	3	53,4	1	17,4	1	0,6	0	0,0	5	71,4
Carga convencional	4	16,5	0	0,0	0	0,0	3	8,5	2	23,3	6	2,5	0	0,0	15	50,8
Cementerio	0	0,0	0	0,0	1	8,3	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	0	0,0	0	0,0	5	9,7	0	0,0	5	9,7
Pasaje de crucero	5	1,4	22	4,3	6	1,1	18	3,1	31	5,2	72	13,8	1	0,1	155	29,0
Pasaje/carga rodada	4	30,4	1	11,2	2	39,9	7	157,3	17	152,1	12	109,1	0	0,0	43	499,9
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	0	0,0	2	4,9	1	2,8	0	0,0	0	0,0	1	12,9	0	0,0	4	20,6
Tanque de productos	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	7,7	2	3,9	0	0,0	0	0,0	4	11,6
Gasero	1	3,9	4	477,0	0	0,0	5	425,2	5	462,1	0	0,0	0	0,0	14	1.366,3
Químico	1	4,6	0	0,0	0	0,0	2	5,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	10,1
Transporte de automóviles	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	31,6	2	16,0	0	0,0	4	47,6
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	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Sin Clasificar	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,1	2	0,3	0	0,0	3	0,4
<b>Total transporte</b>	<b>15</b>	<b>56,9</b>	<b>29</b>	<b>497,4</b>	<b>10</b>	<b>52,0</b>	<b>40</b>	<b>660,8</b>	<b>61</b>	<b>695,8</b>	<b>105</b>	<b>171,5</b>	<b>1</b>	<b>0,1</b>	<b>261</b>	<b>2.132,4</b>
<i>Especiales y de puerto</i>																
Gabarra	0	0,0	1	0,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	192	42,3	1	0,2	194	42,7
Remolcadores	11	4,4	17	6,4	3	1,7	29	10,4	32	10,5	110	23,5	0	0,0	202	56,9
Ganquil	0	0,0	0	0,0	1	0,5	3	1,7	0	0,0	121	52,2	0	0,0	125	54,4
Aljibe	0	0,0	1	0,1	0	0,0	1	0,1	1	0,2	16	2,2	0	0,0	19	2,6
Salvamento/Antipolución/Incendios	3	4,5	0	0,0	0	0,0	17	16,6	4	3,9	7	5,2	0	0,0	31	30,2
Excursiones	0	0,0	0	0,0	1	0,1	1	0,1	0	0,0	8	1,4	0	0,0	10	1,6
Otros especiales y de puerto	8	7,1	7	4,6	13	7,3	36	57,2	28	31,9	232	142,9	3	0,4	327	251,4
<b>Total especiales y de puerto</b>	<b>22</b>	<b>16,0</b>	<b>26</b>	<b>11,3</b>	<b>18</b>	<b>9,6</b>	<b>87</b>	<b>86,1</b>	<b>65</b>	<b>46,4</b>	<b>686</b>	<b>269,7</b>	<b>4</b>	<b>0,5</b>	<b>908</b>	<b>439,7</b>
<b>Total general</b>	<b>37</b>	<b>72,8</b>	<b>55</b>	<b>508,7</b>	<b>28</b>	<b>61,6</b>	<b>127</b>	<b>746,9</b>	<b>126</b>	<b>742,2</b>	<b>791</b>	<b>441,2</b>	<b>5</b>	<b>0,6</b>	<b>1.169</b>	<b>2.572,1</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 y Movilidad Sostenible.

**Tabla 4.9. Distribución de la flota según el número de buques por naviera (a 31-12-2024)**

Nº de buques por Naviera	Nº de empresas	Porcentaje sobre total de empresas	TOTAL G.T.	Porcentaje sobre total de G.T.
1	7	37%	29.536	1,4%
2	2	11%	34.969	1,7%
3	1	5%	9.924	0,5%
4	3	16%	538.719	26,0%
5	0	0%	0	0,0%
6	1	5%	24.524	1,2%
7	1	5%	11.159	0,5%
8	0	0%	0	0,0%
9	1	5%	995.754	48,0%
10 a 15	2	11%	182.653	8,8%
Más de 15	1	5%	245.880	11,9%
<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>100%</b>	<b>2.073.118</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: ANAVE





Tabla 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
2021	96	85	57	117	163	54	84
2022	42	83	54	111	152	72	56
2023	54	76	52	99	121	22	66
2024	69	52	58	122	119	68	67

Fuente: Subdirección General de Gestión y Ejecución de Programas Industriales, Innovación y Digitalización. Ministerio de Industria y Turismo.

**Tabla 4.11. Tráfico portuario**

Concepto	2020	2021	2022	2023(1)	2024(1)	24/23
<b>Buques entrados en puerto</b>						
Número total (miles)	117,83	138,89	157,10	164,21	166,13	1,2%
Arqueo total (millones GT)	1.774,45	2.001,19	2.489,51	2.639,00	2.705,31	2,5%
Número de buques extranjeros (miles)	63,63	70,02	80,55	83,64	86,91	3,9%
Arqueo buques extranjeros (millones GT)	1.424,15	1.578,87	2.017,68	2.150,51	2.223,04	3,4%
<b>Tráfico de pasajeros (millones) (2)</b>						
Cabotaje	10,80	14,92	20,61	21,63	21,98	1,6%
Exterior	1,18	0,84	4,20	5,61	6,04	7,6%
De crucero	1,37	2,22	8,18	12,01	12,84	6,9%
<b>Tráfico de mercancías (millones t) (3)</b>						
<i>Según tipo de navegación</i>						
Cabotaje	82,59	89,35	96,02	95,98	99,85	4,0%
Exterior	422,85	442,65	450,17	432,18	442,52	2,4%
<i>Según operación</i>						
Embarcadas	211,66	220,81	215,56	210,07	216,09	2,9%
Desembarcadas	293,78	311,19	330,26	317,89	325,92	2,5%
Transbordadas	0,14	0,07	0,37	0,19	0,36	85,0%
<i>Según presentación de la mercancía</i>						
Graneles líquidos	166,99	170,86	181,70	175,07	178,92	2,2%
Graneles sólidos	77,07	84,98	93,98	90,49	84,80	-6,3%
Mercancía general	261,51	276,23	270,50	262,60	278,64	6,1%
<i>Según tipos de productos (4)</i>						
Petróleo crudo	55,29	57,00	63,98	61,67	64,41	4,4%
Carbón	13,75	35,38	20,19	17,26	49,13	184,6%
Cementos y clinker	8,21	25,52	33,55	32,60	23,94	-26,6%
Fuel	24,43	22,78	24,86	23,54	21,39	-9,1%
Gasóleo	23,42	16,04	19,43	22,36	21,11	-5,6%
Productos siderúrgicos	15,76	22,19	15,92	15,94	19,02	19,3%
Gas natural	15,05	11,81	22,37	19,71	16,30	-17,3%
Cereales y harinas	15,96	23,43	18,77	25,25	15,06	-40,3%
Gasolina	14,52	19,94	15,97	14,65	14,41	-1,7%
Mineral de hierro	4,32	14,37	20,55	19,57	10,27	-47,5%
Otros productos	314,87	283,55	290,22	275,42	287,33	4,3%

(1) Cifras provisionales.

(2) No incluye pasajeros de interior.

(3) No incluye pesca, avituallamiento ni tráfico interior.

(4) Incluye tránsito. No incluye mercancías transbordadas.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.



Tabla 4.12.A. Tráfico portuario de buques, pasajeros y mercancías. Año 2024 (1)

Puertos	Buques entrados		Pasajeros embarcados y desembarcados (2)	Mercancías cargadas y descargadas (toneladas) (3)	Tráfico portuario total (toneladas) (4)
	Número	GT			
A Coruña	1.135	30.902.911	406.613	14.575.666	14.671.647
Alicante	820	17.891.802	372.314	3.101.299	3.123.848
Almería	2.030	37.635.210	988.435	5.486.246	5.583.901
Avilés	795	5.997.453	0	4.583.829	4.649.273
Bahía de Algeciras	31.090	548.203.071	5.954.842	96.775.785	103.654.926
Bahía de Cádiz	1.522	43.194.490	736.491	4.598.340	4.728.587
Islas Baleares	48.473	285.121.351	10.028.031	16.853.713	17.014.210
Barcelona	8.383	364.239.329	5.392.271	67.820.471	69.699.082
Bilbao	2.766	56.980.044	281.932	34.440.924	34.592.414
Cartagena	2.149	47.395.986	219.432	35.713.860	35.924.265
Castellón	1.332	19.562.862	743	17.434.706	17.464.694
Ceuta	10.290	70.631.579	1.950.117	1.191.709	1.766.193
Ferrol-San Cibrao	820	12.484.213	13.294	6.654.339	6.667.898
Gijón	1.128	20.327.033	44.769	15.618.056	15.639.658
Huelva	2.259	41.335.988	57.307	30.887.252	31.108.592
Las Palmas	14.433	321.967.160	3.510.033	28.841.070	31.743.973
Málaga	1.552	62.660.059	832.682	4.427.701	4.513.404
Marín y Ría de Pontevedra	484	3.357.186	765	2.599.596	2.628.371
Meiella	1.284	35.060.653	711.888	534.342	534.484
Motril	986	16.357.821	236.546	2.599.947	2.625.077
Pasaia	891	7.274.893	1.092	3.374.394	3.417.435
Santa Cruz de Tenerife	17.014	219.975.111	6.867.121	13.533.504	14.452.845
Santander	1.511	29.449.061	266.189	7.181.215	7.240.202
Sevilla	925	5.642.650	21.301	4.238.307	4.272.908
Tarragona	2.327	47.950.253	136.091	31.675.707	31.858.398
Valencia	7.437	302.249.485	1.606.382	80.666.175	81.138.594
Vigo	1.914	48.503.344	211.193	5.547.312	5.691.647
Vilagarcía	381	2.961.001	1.959	1.409.823	1.418.183
<b>Total</b>	<b>166.131</b>	<b>2.705.311.999</b>	<b>40.849.833</b>	<b>542.365.288</b>	<b>557.824.712</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 pesca, avituallamiento ni tráfico interior.

(4) Incluye pesca, avituallamiento ni tráfico interior.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 4.12.B. Tráfico portuario ro-ro, buques y pasajeros de crucero y automóviles régimen pasaje. Año 2024 (1)**

<b>Puertos</b>	<b>Tráfico portuario ro-ro (toneladas)</b>	<b>Buques de crucero (número)</b>	<b>Pasajeros de crucero embarcados y desembarcados</b>	<b>Automóviles en régimen de pasaje</b>
A Coruña	600	166	406.613	0
Alicante	39.663	100	234.659	46.343
Almería	877.311	20	12.397	259.740
Avilés	0	0	0	0
Bahía de Algeciras	11.938.762	1	0	1.325.878
Bahía de Cádiz	923.773	351	696.146	23.190
Islas Baleares	14.839.026	774	2.499.141	1.331.242
Barcelona	11.669.681	791	3.655.981	530.903
Bilbao	1.216.341	81	137.477	63.625
Cartagena	4.031	146	219.432	0
Castellón	17.950	1	743	0
Ceuta	582.739	13	7.660	483.321
Ferrol-San Cibrao	21.873	20	13.294	0
Gijón	27	38	44.769	0
Huelva	586.646	19	1.656	32.548
Las Palmas	5.201.878	735	1.870.999	696.295
Málaga	476.987	285	469.949	81.148
Marín y Ría de Pontevedra	0	1	765	0
Melilla	453.350	12	8.847	168.201
Motril	492.206	39	58.842	47.948
Pasaia	577.010	3	1.090	0
Santa Cruz de Tenerife	4.621.559	590	1.316.706	1.804.485
Santander	2.308.141	19	35.773	103.472
Sevilla	171.965	74	21.301	0
Tarragona	327.818	63	136.091	0
Valencia	13.730.130	267	774.067	235.763
Vigo	1.601.410	86	211.193	0
Vilagarcía	0	8	1.959	0
<b>Total</b>	<b>72.680.877</b>	<b>4.703</b>	<b>12.837.550</b>	<b>7.234.102</b>

(1) Cifras provisionales.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.



Tabla 4.13. Tráfico exterior según presentación de la mercancía (toneladas). Año 2024 (1) (2)

Mercancía y puertos	Cargadas	Descargadas	Total
<b>Graneles líquidos</b>			
Cartagena	5.158.659	18.170.747	23.329.406
Bahía de Algeciras	6.367.943	16.567.974	22.935.917
Bilbao	3.432.707	16.415.935	19.848.642
Huelva	5.340.148	14.234.157	19.574.305
Tarragona	3.412.147	14.271.018	17.683.165
Resto de Autoridades Portuarias	9.801.765	34.568.197	44.369.962
<b>Total Graneles líquidos</b>	<b>33.513.369</b>	<b>114.228.028</b>	<b>147.741.397</b>
<b>Graneles sólidos</b>			
Gijón	2.683.077	8.798.334	11.481.411
Tarragona	758.594	8.305.702	9.064.296
Cartagena	3.167.876	5.363.134	8.531.010
Castellón	1.030.156	6.382.505	7.412.661
Huelva	1.651.421	3.298.756	4.950.177
Resto de Autoridades Portuarias	14.292.184	24.031.025	38.323.209
<b>Total Graneles sólidos</b>	<b>23.583.308</b>	<b>56.179.456</b>	<b>79.762.764</b>
<b>Mercancía general</b>			
Bahía de Algeciras	32.525.480	31.154.675	63.680.155
Valencia	31.572.064	31.632.680	63.204.744
Barcelona	20.838.256	19.893.893	40.732.149
Las Palmas	5.285.383	5.502.325	10.787.708
Bilbao	3.887.812	4.554.036	8.441.848
Resto de Autoridades Portuarias	14.696.286	13.472.309	28.168.595
<b>Total Mercancía general</b>	<b>108.805.281</b>	<b>106.209.918</b>	<b>215.015.199</b>
<b>Total</b>			
<b>Bahía de Algeciras</b>	<b>37.945.236</b>	<b>48.363.222</b>	<b>86.308.458</b>
<b>Valencia</b>	<b>33.653.991</b>	<b>35.827.601</b>	<b>69.481.592</b>
<b>Barcelona</b>	<b>25.722.917</b>	<b>32.339.081</b>	<b>58.061.998</b>
<b>Cartagena</b>	<b>8.731.558</b>	<b>24.045.360</b>	<b>32.776.918</b>
<b>Bilbao</b>	<b>9.407.302</b>	<b>23.085.184</b>	<b>32.492.486</b>
<b>Resto de Autoridades Portuarias</b>	<b>50.440.954</b>	<b>112.956.954</b>	<b>163.397.908</b>
<b>Total general</b>	<b>165.901.958</b>	<b>276.617.402</b>	<b>442.519.360</b>

(1) Cifras provisionales.

(2) No incluye pesca, avituallamiento ni tráfico interior.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Tabla 4.14. Tráfico de cabotaje según presentación de la mercancía (toneladas). Año 2024 (1) (2)**

<b>Mercancía y puertos</b>	<b>Cargadas</b>	<b>Descargadas</b>	<b>Total</b>
<b>Graneles líquidos</b>			
Bahía de Algeciras	3.581.219	1.945.810	5.527.029
Huelva	3.426.497	852.127	4.278.624
Tarragona	236.224	3.381.437	3.617.661
Santa Cruz de Tenerife	1.711.481	1.363.786	3.075.267
Las Palmas	708.303	2.168.735	2.877.038
Resto de Autoridades Portuarias	6.097.083	5.705.220	11.802.303
<b>Total Graneles líquidos</b>	<b>15.760.807</b>	<b>15.417.115</b>	<b>31.177.922</b>
<b>Graneles sólidos</b>			
Gijón	482.129	219.982	702.111
Almería	502.688	96.421	599.109
Alicante	317.890	25.021	342.911
Bahía de Cádiz	243.859	26.046	269.905
Huelva	578	268.800	269.378
Resto de Autoridades Portuarias	764.828	2.093.620	2.858.448
<b>Total Graneles sólidos</b>	<b>2.311.972</b>	<b>2.729.890</b>	<b>5.041.862</b>
<b>Mercancía general</b>			
Baleares	5.059.026	9.850.019	14.909.045
Valencia	7.110.376	3.671.298	10.781.674
Las Palmas	3.622.898	5.240.209	8.863.107
Barcelona	5.726.618	2.879.400	8.606.018
Santa Cruz de Tenerife	3.178.091	4.493.781	7.671.872
Resto de Autoridades Portuarias	7.420.186	5.374.242	12.794.428
<b>Total Mercancía general</b>	<b>32.117.195</b>	<b>31.508.949</b>	<b>63.626.144</b>
<b>Total</b>			
<b>Baleares</b>	<b>5.059.604</b>	<b>11.267.074</b>	<b>16.326.678</b>
<b>Las Palmas</b>	<b>3.861.928</b>	<b>8.779.116</b>	<b>12.641.044</b>
<b>Valencia</b>	<b>7.197.593</b>	<b>3.986.990</b>	<b>11.184.583</b>
<b>Santa Cruz de Tenerife</b>	<b>3.886.406</b>	<b>6.867.877</b>	<b>10.754.283</b>
<b>Bahía de Algeciras</b>	<b>5.909.392</b>	<b>4.557.935</b>	<b>10.467.327</b>
<b>Resto de Autoridades Portuarias</b>	<b>24.275.051</b>	<b>14.196.962</b>	<b>38.472.013</b>
<b>Total general</b>	<b>50.189.974</b>	<b>49.655.954</b>	<b>99.845.928</b>

(1) Cifras provisionales.

(2) No incluye pesca, avituallamiento ni tráfico interior.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.



**Tabla 4.15. Número de contenedores movidos de 20 pies y mayores y toneladas transportadas en los puertos españoles. Año 2024 (1)**

Tráfico	Número total de contenedores	Número de contenedores en TEUS	Mercancías en contenedores (toneladas)
<i>Cabotaje</i>			
Cargados	773.683	1.383.754	11.431.930
Descargados	766.502	1.340.156	10.678.431
<b>Total cabotaje</b>	<b>1.540.185</b>	<b>2.723.910</b>	<b>22.110.361</b>
<i>Exterior</i>			
Cargados	4.588.473	7.618.325	87.839.379
Descargados	4.656.516	7.773.417	83.140.620
<b>Total exterior</b>	<b>9.244.989</b>	<b>15.391.742</b>	<b>170.979.999</b>
<b>Total</b>			
<b>Cargados</b>	<b>5.362.156</b>	<b>9.002.079</b>	<b>99.271.309</b>
<b>Descargados</b>	<b>5.423.018</b>	<b>9.113.573</b>	<b>93.819.051</b>
<b>Transbordados</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total general</b>	<b>10.785.174</b>	<b>18.115.652</b>	<b>193.090.360</b>

(1) Cifras provisionales.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

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

Puertos	Número de contenedores (Total)					
	2020	2021	2022	2023 (1)	2024 (1)	24/23
Valencia	3.504.657	3.577.195	3.171.222	2.992.039	3.352.179	12,0%
Bahía de Algeciras	3.167.078	2.912.967	2.842.576	2.833.182	2.773.819	-2,1%
Barcelona	1.785.238	2.109.268	2.084.886	1.948.944	2.255.572	15,7%
Las Palmas	669.800	748.505	726.474	755.265	820.176	8,6%
Bilbao	285.173	315.592	292.371	288.430	292.264	1,3%
Santa Cruz de Tenerife	217.520	250.412	274.893	288.367	272.441	-5,5%
Málaga	75.289	147.644	144.874	23.160	168.115	625,9%
Vigo	134.086	140.167	134.490	130.850	129.306	-1,2%
Bahía de Cádiz	61.326	116.656	117.655	105.781	116.838	10,5%
Resto de Autoridades Portuarias	590.894	589.295	597.849	539.557	604.464	12,0%
<b>Total</b>	<b>10.491.061</b>	<b>10.907.701</b>	<b>10.387.290</b>	<b>9.905.575</b>	<b>10.785.174</b>	<b>8,9%</b>

Puertos	Número de contenedores en TEUS					
	2020	2021	2022	2023 (1)	2024 (1)	24/23
Valencia	5.428.307	5.604.478	5.052.272	4.796.985	5.475.773	14,2%
Bahía de Algeciras	5.107.873	4.799.497	4.767.282	4.733.385	4.706.145	-0,6%
Barcelona	2.959.421	3.531.324	3.522.947	3.280.084	3.885.736	18,5%
Las Palmas	1.033.486	1.176.501	1.164.111	1.205.296	1.319.806	9,5%
Bilbao	485.777	538.917	496.625	492.336	508.387	3,3%
Santa Cruz de Tenerife	376.762	435.909	479.698	496.666	458.926	-7,6%
Málaga	123.871	236.811	227.873	40.592	299.295	637,3%
Vigo	203.697	239.302	226.129	226.471	221.760	-2,1%
Bahía de Cádiz	108.914	214.868	217.500	199.868	216.604	8,4%
Resto de Autoridades Portuarias	940.902	957.831	994.989	901.211	1.023.221	13,5%
<b>Total</b>	<b>16.769.010</b>	<b>17.735.438</b>	<b>17.149.426</b>	<b>16.372.894</b>	<b>18.115.652</b>	<b>10,6%</b>

Puertos	Mercancías en contenedores (miles de toneladas)					
	2020	2021	2022	2023 (1)	2024 (1)	24/23
Bahía de Algeciras	65.444	58.729	56.434	56.641	58.817	3,8%
Valencia	63.437	64.017	56.126	53.674	56.157	4,6%
Barcelona	31.971	37.456	37.621	33.520	37.677	12,4%
Las Palmas	11.442	13.061	12.794	13.397	14.606	9,0%
Bilbao	5.183	5.656	5.400	5.230	5.102	-2,4%
Santa Cruz de Tenerife	3.197	3.611	3.738	3.955	4.192	6,0%
Vigo	2.780	2.986	2.658	2.613	3.284	25,7%
Málaga	617	2.252	2.396	309	2.570	731,7%
Bahía de Cádiz	937	1.749	1.593	1.505	1.630	8,3%
Resto de Autoridades Portuarias	8.775	8.766	8.793	7.851	9.055	15,3%
<b>Total</b>	<b>193.783</b>	<b>198.283</b>	<b>187.553</b>	<b>178.695</b>	<b>193.090</b>	<b>8,1%</b>

(1) Cifras provisionales.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.




**Tabla 4.17. Mercancía general transportada en contenedores de 20 pies y mayores. Año 2024 (cabotaje y exterior) (1)**

Puertos	Total (toneladas) (2) (3)	En contenedores (toneladas) (2)	En contenedores sobre total
Bahía de Algeciras	74.461.829	58.816.700	78,99%
Valencia	68.076.556	56.157.194	82,49%
Barcelona	49.338.167	37.676.820	76,36%
Las Palmas	19.650.815	14.606.287	74,33%
Bilbao	8.555.234	5.102.000	59,64%
Santa Cruz de Tenerife	9.049.917	4.192.267	46,32%
Vigo	5.248.417	3.284.427	62,58%
Bahía de Cádiz	3.055.225	2.569.560	84,10%
Alicante	2.408.823	1.629.630	67,65%
Sevilla	3.660.996	1.358.828	37,12%
Resto de Autoridades Portuarias	35.135.364	7.696.647	21,91%
<b>Total</b>	<b>278.641.343</b>	<b>193.090.360</b>	<b>69,30%</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 y Movilidad Sostenible.

**Tabla 4.18. Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores y mercancías en tránsito. Año 2024 (1)**

Puertos	Contenedores en tránsito (Total)	Contenedores en tránsito (TEUS)	Mercancías en contenedores en tránsito (toneladas) (2)
Bahía de Algeciras	2.410.420	4.068.568	50.182.904
Valencia	1.674.746	2.755.726	34.005.481
Barcelona	1.025.061	1.739.087	18.612.477
Las Palmas	486.871	733.237	10.198.902
Santa Cruz de Tenerife	113.072	188.795	2.272.593
Bahía de Cádiz	44.619	66.082	845.691
Vigo	18.274	32.049	356.292
Huelva	14.000	26.640	324.619
Bilbao	13.217	22.857	232.381
Resto de Autoridades Portuarias	17.874	29.438	367.591
<b>Total</b>	<b>5.818.154</b>	<b>9.662.478</b>	<b>117.398.931</b>

(1) Cifras provisionales.

(2) Embarcados más desembarcados.

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

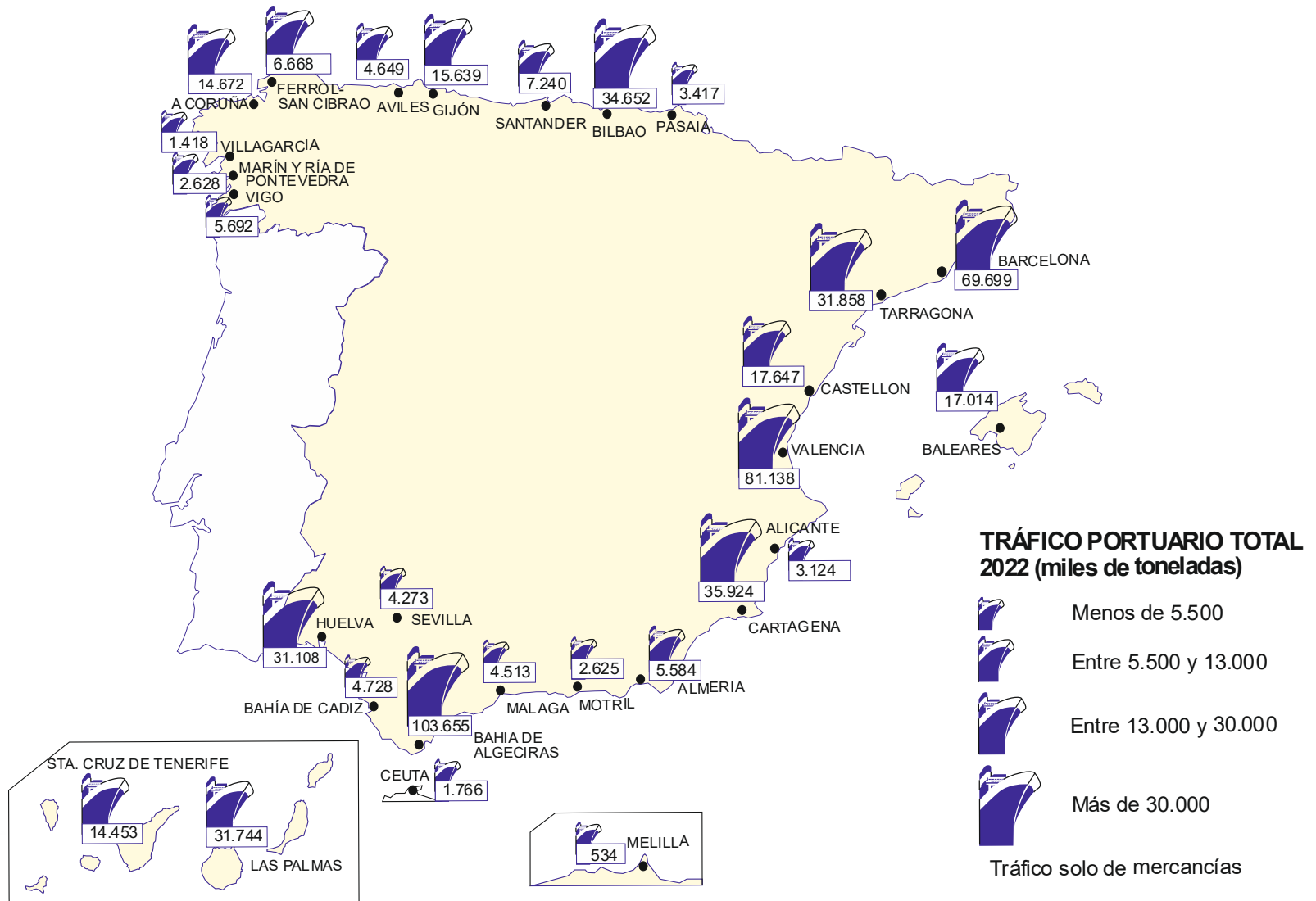
**Tabla 4.19. EXOLUM (antigua CLH, S.A.) (1)  
Evolución de la actividad de la flota de buques-tanque (miles de toneladas)**

Buques/Actividades	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Flota de altura						
Transportes propios	1.841	2.157	2.356	2.215	1.680	-24,2%
Fletamentos	459	407	194	176	291	65,3%
<b>Total</b>	<b>2.301</b>	<b>2.564</b>	<b>2.550</b>	<b>2.391</b>	<b>1.971</b>	<b>-17,6%</b>
Índices de actividad de la flota de altura						
Distancia recorrida (millas)	75.042	75.798	48.460	41.558	41.950	0,9%
Millones de toneladas x milla	810	796	709	621	630	1,4%

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

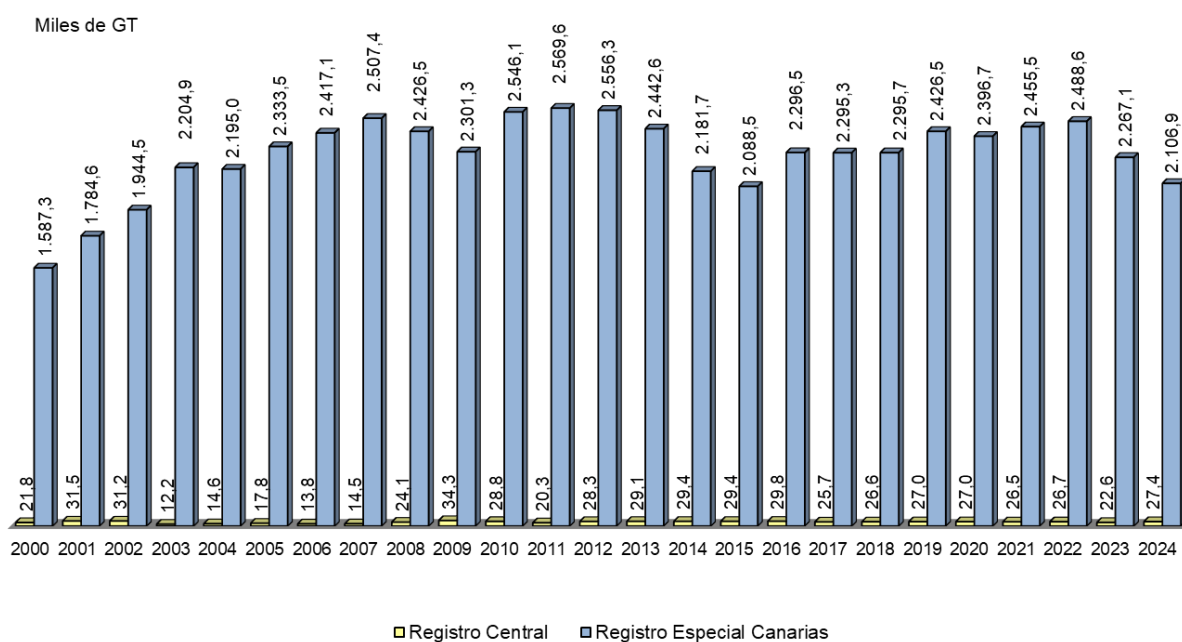
Fuente: Exolum

Gráfico 4.1. Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior). Año 2024 (\*)



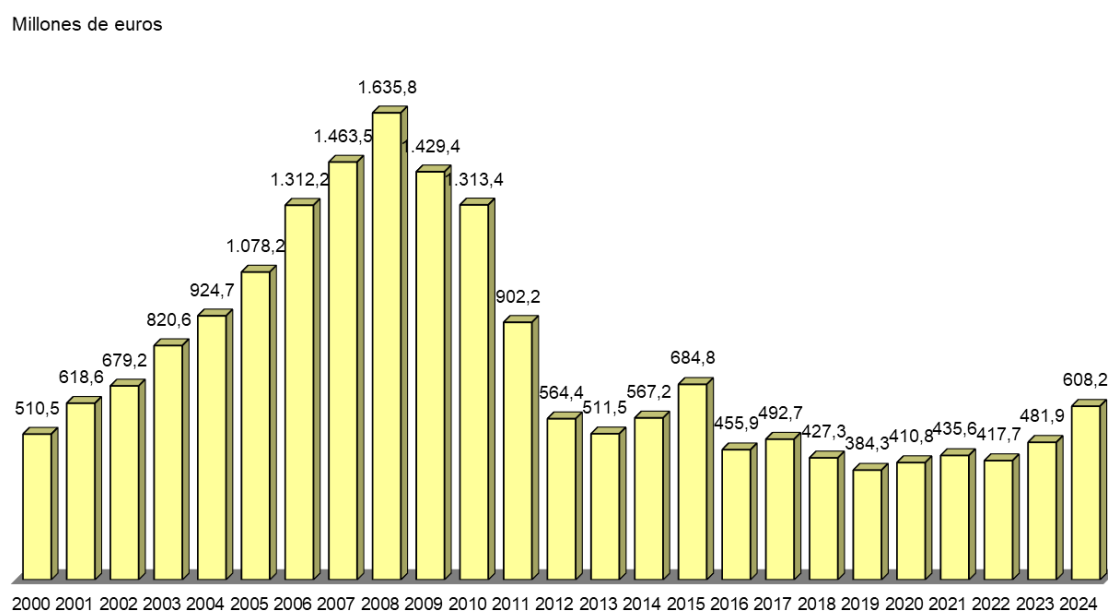
FUENTE: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.  
 (\*) Datos provisionales

**Gráfico 4.2. Flota de transporte abanderada en España**



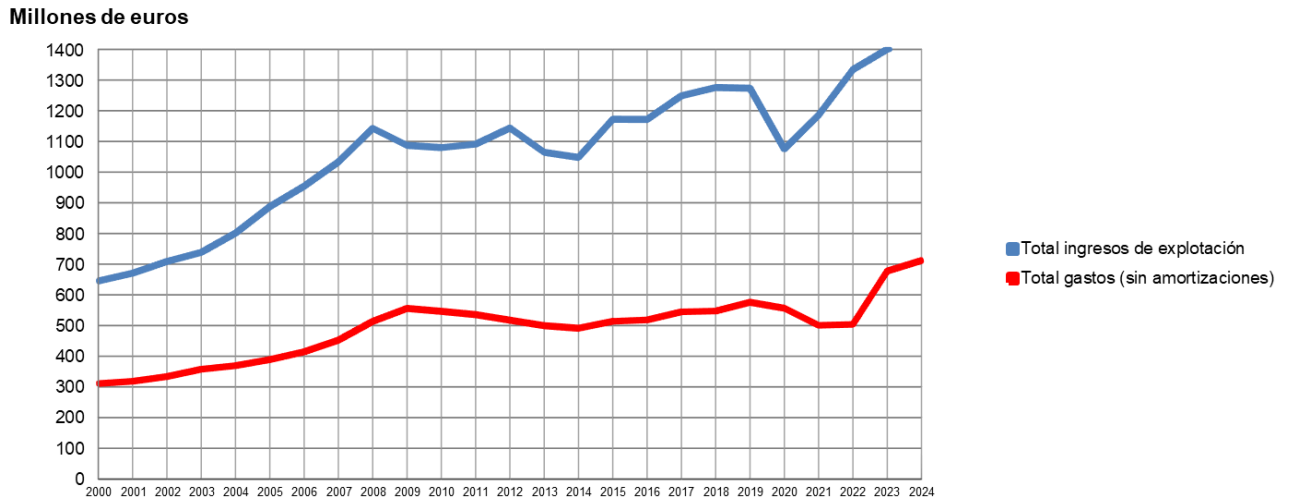
Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

**Gráfico 4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo**



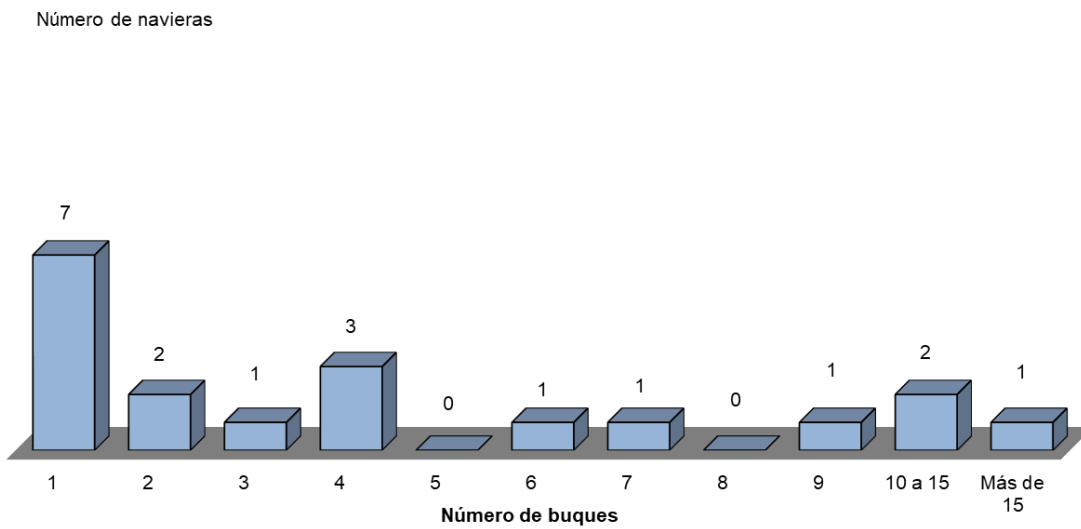
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado, Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

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



Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

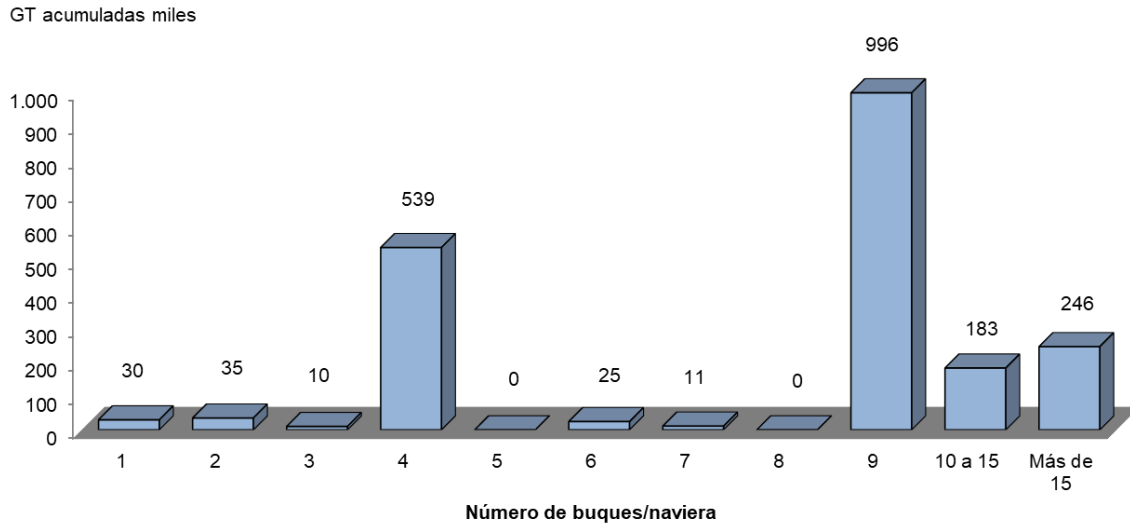
**Gráfico 4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera (a 31 de diciembre de 2024)**



Fuente: ANAVE

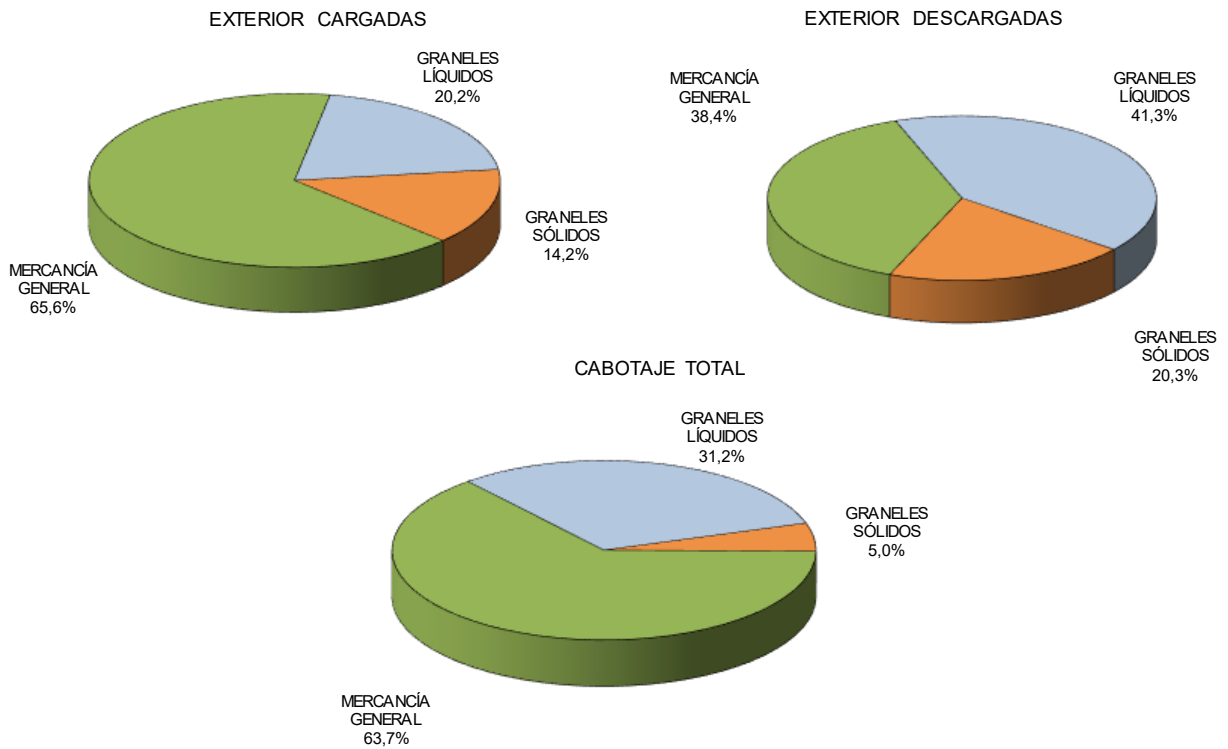


**Gráfico 4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas según buques/naviera (a 31 de diciembre de 2024)**



Fuente: ANAVE

**Gráfico 4.7. Distribución del tráfico portuario según presentación de la mercancía. Año 2024**



Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.



## 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 (ENAIRE). 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 ENAIRE.

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.

En el año 2024, a pesar de un entorno internacional aún condicionado por tensiones geopolíticas y desafíos económicos globales, Aena ha alcanzado cifras récord en pasajeros, operaciones y carga aérea, marcando un hito en la recuperación y consolidación del sector del transporte aéreo. Estos resultados reflejan una recuperación plena del tráfico aéreo y una mejora significativa en la conectividad, consolidando el papel estratégico de Aena en la movilidad global.

Las cifras de tráfico aéreo del año 2024 alcanzaron un incremento más que notable, ya se comparen con 2023 o con 2019. El tráfico aéreo correspondiente al año 2023 fue de 2.191.932, alcanzando en el año 2024 2.385.988 vuelos, lo que supone un 7,6% más de crecimiento. Estas cifras de 2024 superaron en un 9,7% a las de 2019, año de máximos en España en la serie histórica. El tráfico Nacional ha llegado a 466.394 vuelos, un 7,4% más que en 2019 e incrementando un 4,9% respecto a 2023. Todo ello en un año en el que las adversidades no han dejado de estar presentes, principalmente en relación con la incertidumbre geopolítica y económica generada en por los conflictos bélicos actuales (guerras de Ucrania

y Gaza). No obstante, el tráfico aéreo en España sigue aumentando por encima del ritmo europeo, habiéndose superado el tráfico aéreo previo a la pandemia de 2019.

Atendiendo a los datos de la tabla 5.4, en el año 2024 los aeropuertos españoles registraron 309,18 millones de pasajeros en vuelos comerciales, que supone un incremento del 9,2 % respecto a 2023; así el tráfico interior y el tráfico internacional avanzaron en un 5,3 % y un 11,1 %, respectivamente. Operaron 2,6 millones de vuelos, un 7,9 % más respecto al año anterior y el transporte de pasajeros y de mercancías aumentó en un 9,2 % y un 18,6 %, respectivamente (tabla 5.9).

Las inversiones en infraestructuras aeronáuticas realizadas por Aena, S.M.E., S.A. y ENAIRE, sin incluir inversiones financieras, en el año 2024 aumentaron un 9,6 % en total con respecto al año anterior; en aeropuertos han subido un 11,2 % y en navegación aérea un 2,1 % (tabla 5.1). De esta manera, se observa cómo en el año 2024 las inversiones en infraestructuras siguen la tendencia alcista iniciada en 2016, truncada el año 2020 como consecuencia de la crisis mundial por la pandemia del COVID-19. Igualmente, en el año 2023 la inversión en infraestructuras de navegación aérea fue mayor que en 2022, aunque el aumento solo fue del 1,1 %.

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 y Movilidad Sostenible 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 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM); 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; el Real Decreto 1189/2011 de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social; el Real Decreto 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; el Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea; 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; el Real Decreto 728/2022, de 6 de septiembre, por el que se establecen las disposiciones complementarias de la normativa europea en materia de títulos y licencias del personal de vuelo de las aeronaves civiles y restricciones operativas por ruido – Licencia de Mecánico de a bordo; 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 (UE) 2024/2803 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, relativo a la realización del Cielo Único Europeo; 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; 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 (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, modificado por el Reglamento (UE) 2019/2 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018; 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; y 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.

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).

### 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 y Movilidad Sostenible. 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 y Movilidad Sostenible) 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.

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), que se enmarca en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, mientras que el marco de referencia específico es el Programa de Actuación Plurianual, el Plan Estratégico y el Plan Operativo de Aena, S.A.

Actualmente, se encuentra vigente el Plan Estratégico 2022-2026, que proyecta el desarrollo de sus principales actividades (aeronáutica y comercial), la profundización selectiva del proceso de internacionalización, la continuación del proyecto de Ciudades Aeroportuarias y el aprovechamiento de oportunidades de diversificación que surjan de la mano de la tecnología y la digitalización.

En 2024 se ha realizado una actualización del plan, motivado principalmente por la recuperación del tráfico, más rápida de la prevista en 2022, habiéndose superado los 300 millones de pasajeros que se preveía alcanzar en 2026, la evolución positiva de la economía (mejor que la estimada), así como el resultado satisfactorio de las licitaciones comerciales. El Plan se sustenta en tres pilares estratégicos estructurados en función de lo que la Compañía necesita para afrontar con garantías el futuro: desarrollar el negocio principal, crecer a través de la diversificación y avanzar en sostenibilidad. Estos pilares se complementan con unos habilitadores clave, de carácter transversal, necesarios para alcanzar los objetivos establecidos, donde la innovación desempeña un papel clave.

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 2016 Aena S.A. elaboró el primer DORA (Documento de Regulación Aeroportuaria) para el periodo 2017-2021. A través de él se garantizaba 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.

En 2022, además del ya mencionado Plan Estratégico, se aprobó también el nuevo DORA para el periodo 2022-2026, cuyos objetivos estratégicos son:

- Gestión eficiente de la red aeroportuaria en términos de seguridad y calidad
- La sostenibilidad medioambiental como eje vertebrador de las actuaciones.
- La innovación como pieza esencial para la eficiencia y la calidad en la prestación del servicio.

Los objetivos propuestos para la anualidad 2024 emanan de este marco estratégico, centrado en consolidar la recuperación, potenciar la innovación y ser un referente internacional en sostenibilidad.

En relación con la actividad aeronáutica de la Compañía, la estrategia de negocio se centra principalmente en:

- Contribuir a incrementar los volúmenes de tráfico definidos en el DORA II.
- Mantener la posición de liderazgo en eficiencia operativa, alcanzando los niveles exigidos de seguridad y calidad.
- Garantizar que las infraestructuras tengan la capacidad suficiente para acomodar la demanda aérea futura.
- Implementar medidas relacionadas con energías alternativas, con el objetivo de reducir los costes energéticos y reforzar la sostenibilidad de las operaciones.

Aena continuará utilizando distintas estrategias para incrementar el tráfico y la conectividad y fortalecer el papel de los hubs, destacando:

- Mantener tarifas por pasajero competitivas comparadas con los aeropuertos del entorno.
- Desarrollar incentivos adaptados a las condiciones de mercados y objetivos estratégicos, orientados a la recuperación del tráfico.

- Impulsar y optimizar la actividad de largo radio en los aeropuertos principales.

En el ámbito de la actividad regulada en España, el cumplimiento del DORA supone un importante reto para el negocio aeronáutico en términos de calidad, cumplimiento de las obligaciones de inversión y, sobre todo, de eficiencia.

Respecto a la seguridad, Aena aborda la seguridad operacional en sus instalaciones aeroportuarias adoptando una actitud focalizada en la prevención, con el compromiso de cumplir con los requisitos legales y normativos aplicables en la materia, teniendo en cuenta las buenas prácticas establecidas en la Compañía y el sector y la dotación de los recursos necesarios para situar la seguridad operacional, como una de las principales responsabilidades. Asimismo, establece objetivos garantizando el correcto cumplimiento de los niveles de seguridad establecidos.

En el ámbito de la seguridad aeroportuaria, la seguridad y protección de pasajeros, del público en general, tripulaciones, aeronaves, personal de tierra y aeropuertos e instalaciones, es una prioridad que Aena garantiza más allá del mínimo establecido por la autoridad correspondiente. Para ello implementa distintos sistemas de vigilancia, complementados con medidas específicas para prevenir los actos de interferencia ilícita y garantizar las mejores prácticas.

En 2024 se continúa con la ejecución del plan de implantación de equipos de detección de explosivos en equipaje de bodega (EDS estándar 3) y de inspección de equipaje de mano y la instalación de los equipos UE Entry Exit System para el control de pasaportes que permitirán al pasajero un paso más ágil por los puntos de control.

En el área de ciberseguridad, Aena continúa con el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad de la Información para garantizar una protección eficiente y dinámica de la información mediante un enfoque preventivo, detectivo y reactivo.

En cuanto a la calidad del servicio prestado a pasajeros y compañías, el objetivo es alcanzar los altos niveles de calidad de servicio establecidos en el marco regulatorio DORA 2022-2026 (4 sobre 5 en encuestas y disponibilidades del 99% en instalaciones), fomentando la visión “el pasajero en el centro”, adaptando los servicios a las expectativas del cliente e incorporando soluciones tecnológicas que permitan la mejora de procesos y la continua interacción con el entorno aeroportuario.

Otro aspecto de relevancia para Aena es el de la sostenibilidad. Este compromiso está plasmado en su Estrategia de Sostenibilidad y en el Plan de Acción Climática

(PAC) 2021-2030. El PAC de Aena se articula a través de tres programas estratégicos: la neutralidad de carbono, la aviación sostenible y la comunidad y cadena de valor sostenible. Los dos últimos programas, se centran en nuestro papel como impulsores de la descarbonización del sector, más allá de las emisiones propias de los aeropuertos, involucrando a otros actores del transporte aéreo.

Los objetivos estratégicos del Plan de Acción Climática fueron actualizados durante 2024, ampliando su nivel de ambición y adelantando en 10 años el objetivo Net Zero para la red de aeropuertos y helipuertos de la red a 2030, 20 años antes que la apuesta global del sector.

Como parte de su PAC 2021-2030 y en relación con el autoabastecimiento energético a partir de fuentes renovables, y convencidos de que invertir en energías renovables es invertir en un futuro más sostenible, la sociedad inició uno de sus proyectos más ambiciosos, el Plan Fotovoltaico de Aena.

En lo referente a Infraestructuras y servicios aeronáuticos las inversiones realizadas por Aena S.M.E., S.A. y ENAIRE en el último período se presentan en la tabla 5.1. En esta tabla se observa cómo dichas inversiones han aumentado un 9,57 % en el año 2024 en su conjunto con respecto al año anterior. La inversión en Aeropuertos ha subido un 11,16 % hasta los 820,45 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 subido un 2,05 % contabilizando la cifra de 159,74 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 5.2.A recoge el resumen de resultados de Aena, S.A. Los ingresos de explotación se han incrementado en 2024 un 13,3 % interanual hasta alcanzar los 5.827,8 millones de euros, como consecuencia principalmente del mayor tráfico de pasajeros, impactando positivamente también el aumento de tarifas. Estos datos, junto a una subida de los gastos de explotación de un 7,6 % hasta alcanzar los 3.165,2 millones de euros, llevan a un incremento del 20,9 % del resultado de explotación, que totaliza un superávit de 2.662,5 millones de euros. Los ingresos de la actividad aeroportuaria subieron hasta 3.147,5 millones de euros, un 13,7 % más respecto a 2023, continuando con el aumento iniciado tras la pandemia de 2020; los

ingresos comerciales ascienden a 1.760 millones de euros, un 14,7 % más respecto al ejercicio anterior; los datos económicos del segmento de la actividad internacional, 726,9 millones de euros en 2024, suben un 17,9 % respecto al año anterior; finalmente, la partida de otros ingresos de explotación refleja un decremento del 37 %.

Respecto a los gastos, los de funcionamiento ascendieron a 1.559 millones de euros en 2024, lo que implica un aumento del 4,7 % respecto al año anterior. La amortización del inmovilizado ha alcanzado los 847,8 millones de euros, un 3,2 % más, acorde al plan de inversiones de cada sociedad, debiéndose la variación principalmente al negocio internacional. Deterioros y bajas de inmovilizado y otros resultados recoge 105,0 millones € de variación que está motivada por la reversión parcial en 2023 del deterioro registrado en Brasil en años anteriores por -155 millones € y minorada por el deterioro del aparcamiento incendiado en Luton, también en 2023, por +13 millones €. En 2024 se registra en las cuentas de Luton como deterioro el ingreso del seguro para la reconstrucción del aparcamiento (menor coste) por importe de -24,4 millones €.

El beneficio antes de impuestos se ha situado en 2.555,7 millones de euros, aumentando en 389,9 millones (18 % interanual). El Resultado financiero refleja un empeoramiento por 92,1 millones € frente al ejercicio anterior. Los gastos asociados a la deuda en general aumentan por la subida de los tipos de interés en 2024. Con todo ello el resultado antes de impuestos refleja una mejora de 389,8 millones. El impuesto sobre las ganancias ha registrado un gasto por importe de 583,7 millones de euros consecuencia principalmente del resultado del período. El resultado neto se ha cerrado con un beneficio de 1.934,2 millones €, una mejora frente a la 2023 de 303,4 millones € (+18,6%).

Por su parte, la tabla 5.2.B recoge la cuenta de resultados de ENAIRE, que presentó por primera vez resultados en 2014. Los ingresos de la explotación han subido en 2024 un 20,2 % hasta los 1.088,29 millones de euros, que junto a la disminución de los gastos de explotación de un 0,9 % respecto al año anterior, de 927,48 millones de euros, hacen que el resultado de explotación mejore considerablemente respecto al año anterior, totalizando unos beneficios de 160,81 millones de euros, frente a las pérdidas de 30,19 millones de 2023.

Los datos relativos a la infraestructura de los principales aeropuertos comerciales españoles a finales del 2024, ordenados por capacidad tráfico de pasajeros-año, se indican en la tabla 5.3.

Las actuaciones inversoras de Aena se han centrado principalmente en infraestructuras, garantizando el funcionamiento de la amplia base de activos existentes y la



optimización de las instalaciones disponibles y también en la demanda de capacidad y calidad. Todo ello, desde una óptica de eficiencia y respeto al medio ambiente. También se ha contemplado el apoyo a la estrategia de incremento de ingresos comerciales. Las actuaciones más significativas durante 2024 han sido:

- Palma de Mallorca. Remodelación del Área Terminal. Edificio procesador, Módulo A y D y la Regeneración de rodadura North y calles asociadas.
- A.S. Madrid-Barajas. Regeneración de Pavimento en Pista 14R-32L y calles asociadas, puesta en servicio y mantenimiento del parque solar fotovoltaico y Nueva Central Eléctrica.
- Gran Canaria. Nueva Central Eléctrica y urbanización anexa, y ampliación acceso a cabeceras 03R y 03L
- Asturias. Adecuación del área de movimiento.
- Bilbao. Construcción nuevo bloque técnico.
- Alicante-Elche M.H. Regeneración pavimento de calles de rodaje y adecuación de franjas RWY y TWR.
- Ibiza. Ampliación aparcamiento P1, RAC y construcción de Parking Express.
- Reus. Plantas fotovoltaicas de autoconsumo con excedentes y mejora de capacidad portante en plataforma en los Stands 1-7.
- Málaga-Costa del Sol. Soluciones prescriptivas de PCI en T2-T3 y P1-P2 y Renovación climatización en T2.
- Tenerife-Norte. Actuaciones de mejoras en sistemas eléctricos.
- Vigo. Repavimentación de la pista de vuelo.

## 5.2. Tráficos

En el año 2024 se observa un aumento considerable del tráfico aéreo respecto a los niveles de 2023, pasando de 283,10 a 309,18 millones de pasajeros comerciales, lo que supone un incremento del 9,2 % respecto al año anterior. Tanto el tráfico doméstico como el internacional han repuntado un 5,3 % y un 11,1 %, respectivamente. La tabla 5.4 recoge la distribución de los diferentes tipos de tráfico entre 2020 y 2024.

Los datos relativos a la distribución del tráfico total anual de pasajeros en los aeropuertos españoles se recogen en la tabla 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 94,4 % del tráfico de pasajeros (292.362.186

millones), mientras que para el resto de los aeropuertos supone el 5,6 % de dicho tráfico.

El gráfico 5.1 representa un mapa de España con la situación de los aeropuertos españoles y su distribución de tráfico doméstico e internacional. El gráfico 5.2 resume la variación interanual de los diferentes indicadores de actividad en el conjunto de la red de aeropuertos españoles. El gráfico 5.3 muestra la evolución histórica del tráfico aéreo total, doméstico e internacional, regular y no regular en España en el período 2000-2024, en donde se observa que en 2024 continúa la recuperación iniciada en 2021, tras la pandemia del COVID-19.

La distribución de los tráficos en los aeropuertos españoles con mayor tráfico de pasajeros al año se indica en la tabla 5.6. El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas continúa manteniendo el mayor tráfico total, con 66,20 millones de pasajeros al año, con una subida del 9,9 % con relación al año anterior, seguido de Barcelona-El Prat con 55,04 millones y Palma de Mallorca con 33,30 millones de pasajeros, que suponen subidas del 10,3 % y 7 %, respectivamente.

Desde 1985, el tráfico de pasajeros internacionales supera a los domésticos; esta tendencia se mantiene a lo largo del 2024, con el 68,34 % de tráfico internacional sobre el tráfico total, que alcanza los 211.572 millones de pasajeros. Paralelamente, en torno al 95,4 % 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. Tal y como se observa en la tabla 5.7, en 2024 el tráfico doméstico ha aumentado respecto a 2023 en un 4,1 %; en el mismo período el tráfico internacional se ha incrementado un 20,3 %; con todo esto y debido al mayor volumen del tráfico internacional hace que los tráficos totales de mercancías hayan experimentado una subida del 18,6 %.

El tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles ha aumentado un 7,9 % en 2024, con un total de 2,6 millones de operaciones. El mayor incremento de tráfico se produjo en el ámbito internacional, con una subida del 9,3 %. Por su parte, el tráfico doméstico aumentó un 6,4 %. Estos datos se recogen en la tabla 5.8 y en el gráfico 5.4, donde se observa que se recupera de nuevo la senda alcista de ambos tráficos iniciada a partir de 2014, truncada en 2020 debido a las restricciones impuestas por la crisis sanitaria.

El gráfico 5.5 muestra la evolución del tráfico doméstico e internacional de mercancías en el periodo 2000-2024, 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 2024 registran subidas de todos los tráficos interiores en aviones, pasajeros y carga, donde se han producido incrementos del 6,4 %, 5,4 % y 4,1 %, respectivamente. En los tráficos internacionales se registran subidas superiores en los tres sectores, del 9,3 %, 11,1 % y 20,3%. Estos indicadores se resumen en la tabla 5.9.

### 5.3. Empresas españolas. Flotas, actividades y resultados económicos

En el año 2024, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) ha seguido avanzando, junto con Aena, 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.

Los Planes Directores son una herramienta esencial de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto. El objeto de la revisión del Plan Director es planificar las actuaciones necesarias a medio-largo plazo en función de la demanda prevista, definiéndose y evaluándose técnicamente todas las alternativas en función de las necesidades futuras, y compatibilizar el desarrollo del aeropuerto con su entorno, garantizando la seguridad y regularidad de las operaciones en el aeropuerto a futuro.

Se trata de un proceso complejo y largo que incluye la participación de diversos agentes y Administraciones y que se desarrolla a lo largo de varios años, habiéndose iniciado el proceso global de actualización en el año 2016. En este último año 2024, las propuestas en tramitación ascendían a un total de 7 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 y Movilidad Sostenible, especificando en el caso de helipuertos que el certificado lo emite la Dirección General de Aviación Civil.

En 2024, en cuanto a aeródromos de competencia autonómica (de uso restringido y de uso público), se han elevado 6 informes favorables y se ha elevado 1 prórroga de informe; y en cuanto a los helipuertos de competencia autonómica, la mayoría de ellos para servicios de las administraciones públicas, se han elaborado 19 certificados de compatibilidad de espacio aéreo favorables.

La situación general del sector muestra que, en 2024, de acuerdo con el análisis de la evolución del tráfico aéreo comercial en España realizado por la Dirección General de Aviación Civil, el número de pasajeros en vuelos comerciales en el mercado aéreo español creció un 10,0% respecto a 2023, hasta los 259,6 millones.

En este sentido, cabe destacar que el tráfico doméstico ha crecido un 5,4% respecto a 2023, lo que supone 2,5 millones de pasajeros más. Más de la mitad de los pasajeros de este mercado volaron entre la península y el resto del territorio. El mercado con la Unión Europea creció un 11,6% durante este período, creciendo en 12,7 millones de pasajeros respecto a 2023. Este mercado ha perdido relevancia en el mix aéreo español tras el abandono de Reino Unido de la UE, representando ahora el 47% de cuota del tráfico total en España, aunque sigue siendo el mercado mayoritario. Respecto a 2023, el tráfico crece en todos los principales destinos del mercado, con incrementos superiores al 10% en varios de ellos y destacando el crecimiento de las conexiones con Polonia (39,1%). El crecimiento del mercado aéreo España-extra UE respecto a 2019 se ha visto reforzado por la inclusión de Reino Unido en él, lo que se traduce en diferencias muy positivas para el tráfico aéreo en el mercado. En 2024 se han transportado un 10,5% más de pasajeros respecto 2023 y un 130,4% respecto a 2019. Dentro de los destinos no comunitarios, Reino Unido fue el país con mayor número de viajeros transportados, con 46,1 millones de pasajeros en 2024.

Los objetivos propuestos para 2024, coincidiendo con el fin del anterior Marco Estratégico Plurianual 2021-2023 que ha guiado la actuación de AESA en los últimos años, se comenzó en 2023 a desarrollar un nuevo plan estratégico, esta vez con una vigencia de 4 años.

Los principios que rigen este plan se encuentran alineados tanto con la estrategia del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y los objetivos del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), como con los planes establecidos en materia de seguridad en la aviación civil por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).

El Plan Estratégico nace con la intención de que la AESA siga contribuyendo al crecimiento, desarrollo y mejora de una aviación segura y eficiente, además de



crear un marco estable para transformar la agencia en una institución referente para la seguridad y sostenibilidad del sector, tanto a nivel nacional como internacional.

El Plan Estratégico se estructura en los siguientes niveles jerárquicos:

1. Líneas Estratégicas.
2. Objetivos Estratégicos.
3. Objetivos Tácticos.
4. Objetivos Operativos.

Cada uno de estos niveles es utilizado, en caso de ser necesario, para concretar de un modo más preciso el objetivo que se pretende cumplir. Los objetivos se consiguen con una serie de acciones planificadas en el tiempo, existiendo una serie de indicadores y metas que permiten verificar que dichas acciones han tenido éxito para el cumplimiento del objetivo definido.

A continuación se abordan los principales datos de las empresas españolas.

La flota correspondiente a Iberia se recoge en la tabla 5.10. Al finalizar el ejercicio 2024, la flota operativa de Iberia se componía de 120 aviones, uno menos que el año anterior; respecto a las aeronaves A-319, se registran tres unidades menos, una menos en las A-320, una A-340-300 más y una A-330-200 más y una A-350-900 más. Los modelos A-321 y A-330-300 cuentan con el mismo número de unidades.

En la tabla 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 89 aviones, una aeronave más que el año anterior, debido al incremento de Air Europa.

La tabla 5.12 que recoge los datos relativos a la oferta-demanda de Iberia durante los años 2020 a 2024, muestra la continuidad de la tendencia creciente del tráfico aéreo registrada desde 2020, año en el que se produjo un drástico descenso debido a la pandemia del COVID-19; así el transporte de pasajeros aumenta en un 7,5 % respecto a 2023, registrando 18,96 millones de pasajeros transportados, superando el nivel alcanzado antes de la pandemia. Por otra parte, el transporte de carga aumenta respecto al año anterior, llegando a las 208.084 toneladas, recuperándose del fuerte descenso de 2023.

Así pues, en el conjunto de la red de Iberia, el volumen de oferta, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO'S), subió un 14 % respecto al año anterior, aumentando el volumen de tráfico, que medido en pasajeros-kilómetro (PKT'S), subió un 15 %, si bien, el mayor volumen de ambas subidas se debe al tráfico internacional, observándose un descenso en el tráfico doméstico.

Si se considera el agregado de los vuelos internacionales, la compañía aumentó su capacidad (asientos-kilómetro) en un 14,7 % en el ejercicio, aumentando el tráfico (pasajeros-kilómetro) un 15,7 % respecto al año anterior, mientras que el sector doméstico registra un descenso del 13,2 % en asientos-km y del 11,2 % en pasajeros-km.

En cuanto al número de pasajeros transportados la subida total ha sido de un 7,5 %, observándose que en el mercado doméstico ha habido un descenso del 12 % mientras que el mercado internacional ha avanzado un 12,1 %.

Con respecto a la carga, se observa un crecimiento del 14,1 % debido a la recuperación del mercado internacional, que en el año 2023 registró 173.055 toneladas, y en 2024 un total de 197.427. Asimismo, el mercado doméstico también aumentó, un 20,1 %, con 10.657 toneladas transportadas, lejos de los registros de los años 2020 y 2021, muy superiores a la cantidad actual.

Por último, hay que destacar que el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 87,8 %, similar al ejercicio anterior. En el sector doméstico el coeficiente en 2023 fue 84,4 % frente al 82,5 % del año anterior y en el internacional del 85 % frente 87,1 % de 2023.

El gráfico 5.6 muestra la evolución del tráfico de pasajeros de Iberia, correspondiente al período 2000-2024, donde se aprecia que, tras los descensos del año 2007, se inicia un periodo de recuperación en 2014 hasta 2019, rompiéndose esta tendencia alcista en 2020 debido a la pandemia, con un desplome del 71,1 %. No obstante, a partir de 2021 se ha producido el aumento continuado de pasajeros transportados, registrando el año 2024 una subida del 7,5 %, con un total de 18,96 millones de pasajeros.

La distribución de la totalidad del mercado internacional del transporte aéreo regular hacia y desde España se presenta en la tabla 5.13. El número de asientos ofertados por compañías españolas ha subido un 8,1 % hasta los 55,2 millones. El porcentaje español en la oferta mundial de también aumenta, situándose en el 23,9 %. En comparación con el año anterior, ha subido la participación en los mercados de Europa (sin incluir UE), Unión Europea, África, Atlántico Norte, Atlántico Medio y Sur, y Asia y Pacífico, siendo Oriente Medio el único mercado que ha sufrido un descenso. Destaca el aumento en África, del 25,02 %.

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), incluida en la tabla 5.14, se observa el aumento

de la oferta en las temporadas de verano. Por país, destaca la oferta en Italia, Alemania y Francia, sobresaliendo en este último la oferta en la temporada invernal.

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 5.15. El total de los ingresos correspondientes a la carga y el pasaje ha alcanzado los 5.374 millones de euros, lo que supone un 11,4 % más respecto al año anterior. Los ingresos de pasaje subieron un 11,5 % con relación a 2023, hasta alcanzar los 5.102 millones de euros y el ingreso medio por PKT (yield), descendió un 3,1 %, debido principalmente al descenso de ingresos de los pasajes de largo radio. Los ingresos por transporte por mercancías y correo aumentaron un 9,8 % respecto a 2023 situándose en 271,53 millones de euros, y el ingreso medio o por PKT (yield) se situó en 22,86 céntimos de euro en 2024, un 36,1 % menos que el año anterior.

El gráfico 5.7 representa la distribución de ingresos de Iberia por actividad y por líneas de producto. Los ingresos de pasaje constituyen el 52,8 %, los de carga el 13,2 % y el resto de las actividades el 34 %. Por líneas de producto se observa que las rutas domésticas constituyen el 9,9 % de los ingresos, las europeas el 22,5% y las intercontinentales el 67,6 %, en línea con la distribución del año anterior.

La tabla 5.16A resume los indicadores de actividad de la compañía Iberia. En la misma se observa como en el conjunto del año 2024 Iberia ha registrado subidas de su actividad tanto en el transporte de pasajeros como de carga, con aumentos del 7,5 % del 14,4 %, respectivamente. Igualmente, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) subió un 14 %, situándose en 81.726 millones. El tráfico en términos de PKT aumentó un 15 %, de modo que el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 87,9. La compañía Iberia transportó un 7,5 % más de pasajeros que en el año 2023, como se ha comentado anteriormente.

La tabla 5.16.B resume los indicadores de actividad de diversas compañías de transporte aéreo. Air Europa mantiene un comportamiento similar al de 2023, mientras que Air Nostrum ha tenido un evidente aumento en su actividad. De esta manera, Air Europa ha aumentado en un 4 % los pasajeros transportados, hasta los 12,21 millones, al igual que los asientos-km ofertados, que aumentaron en un 6,5 %. Los pasajeros-km transportados producidos subieron en un 6,4 %, no obstante, los pasajeros-km transportados nacionales descendieron en un 0,3 %. Por su parte, Air Nostrum ha tenido un aumento del 15,2 % de pasajeros transportados, llegando a los 5,54 millones, y un 12,4 % más de asientos-km ofertados, hasta los 3,76 millones. En cuanto a los pasajeros-

km transportados producidos, el aumento es del 15,9 %, y del 18,5 % de pasajeros-km transportados nacionales producidos.

El gráfico 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 5.17. Los costes de Iberia se situaron en 6.373 millones de euros en el ejercicio 2024, lo que supone un incremento del 5,8 % respecto al año anterior. Esto se debió a la recuperación de su actividad, con un incremento del gasto en las partidas más relevantes, como es el aumento del 8 % en consumos y el 14 % en otros gastos de explotación (alquiler y mantenimiento de la flota, costes comerciales, servicios de tráfico y tasas de navegación), que suponen 2.271 millones de euros y 2.912 millones, respectivamente. Igualmente, aumentaron los gastos de las amortizaciones y los financieros. Por otro lado, los costes de personal se han visto reducidos en un 16,4 %, pasando de 1.171 millones en 2023 a 979 en 2024. También se registran menos costes en las partidas de provisiones y tributos.

La tabla 5.18 recoge la cuenta de resultados de la compañía Iberia. En el ejercicio 2024 el resultado de explotación total registró un beneficio de 745,00 millones de euros frente a las ganancias de 804,00 millones de euros obtenidos en 2023, descenso del 7,3 % explicado principalmente por el aumento de los gastos operativos de explotación. En este mismo sentido, pese a que los ingresos totales del tráfico (pasaje y carga) han aumentado en un 12,6 % respecto a 2023, otros ingresos descienden en un 23 %, obteniendo unos ingresos 5.709 millones de euros por el tráfico y 1.334 por otros ingresos.

#### 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) 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) nº 390/2013 y (UE) nº 391/2013. Para el año 2024, se debe mencionar también el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2020, sobre medidas excepcionales para el tercer



período de referencia (2020-2024) del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo debido a la pandemia de COVID-19.

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 por 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>2</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.).

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).

Por Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de enero de 2017, se aprueba el Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021; y por Acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de septiembre de 2021, se aprueba el Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026.

En enero de 2024 el Consejo de Ministros aprobó, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, el índice de P de 2024 para la revisión anual de las tarifas de Aena, que recoge el efecto de la evolución de los precios basándose en los índices que publica el Instituto Nacional de Estadística (INE). De cara a la revisión de las tarifas, el índice P dio un valor del 3,5% que, tras aplicar los ajustes pertinentes, supuso la propuesta de aumentar las tarifas un 4,09% en marzo, lo que equivale a 40 céntimos por pasajero. Esta fue la primera vez que el valor del índice P superó el 1%. Por su parte, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) aprobó la Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena en el ejercicio 2024. De esta manera, los importes aumentaron, a partir de marzo, una media del 4,09 % respecto a 2023

La tabla 5.19 muestra la evolución de algunas tarifas aéreas regulares (tarifa flexible, sólo ida de IBERIA) durante el año 2024. Se observa estabilidad en las mismas, habiendo una única subida respecto al año anterior, en la ruta Madrid-Lisboa, del 2,2 %. El resto de tarifas, Madrid-Londres, Madrid-Nueva York, Madrid-Las Palmas, Madrid-Barcelona, Madrid-Palma de Mallorca y Tenerife Norte-Las Palmas, no sufren variaciones.

Algunas de las principales compañías europeas de bajo coste son Ryanair, Air Europa, Norwegian, Eurowings, WizzAir, SkyEurope, Easyjet, Vueling, Air Berlín, Jet2.com, Transavia, Flybe, Blu-express, airBaltic, Wizz Air o Wind Jet.

La compañía Vueling, 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

<sup>2</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

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 5.20, Vueling ha transportado 38,16 millones de pasajeros en 2024, lo que supone un incremento del 3,8 % respecto al año anterior, con una oferta de 42.090 millones de AKO (0,9 % de incremento respecto a 2023), alcanzando un coeficiente de ocupación del 92,2 %, lo que supone 0,9 % más que el año anterior. En cuanto a la flota, el número medio de aeronaves en 2024 fue de 131, aumentando en 7 el número de aeronaves registrado los dos años anteriores.

En la tabla 5.21 se puede ver la evolución de ingresos y gastos de Vueling. Los ingresos subieron un 1,6 % en 2024 respecto al año anterior, hasta alcanzar la cifra de 3.313,8 millones de euros, mientras que los gastos subieron un 1,8 % hasta los 3.013,6 millones de euros, con lo

que el resultado antes de impuestos arroja un superávit de 300,2 millones de euros, que supone un leve descenso del 0,2 % respecto al año anterior y de 213,7 millones de euros de resultado neto, un 32,3 % 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 5.22, en el año 2024 Iberia Express transportó 7,8 millones de pasajeros, que supone un 8,8 % más que año anterior, con una oferta de 11.636 millones de asientos-km (AKO), un 11 % superior a 2023 y 10,67 millones de pasajeros-km producidos, un 12,5 % más que el año anterior, con lo que alcanzó un coeficiente de ocupación del 90,8 %, que supone un 0,9 % más que el año anterior. La flota media en 2024 se mantuvo constante respecto al año anterior, con 25,6 aviones Air Bus A-320 y A-321.

En la tabla 5.23 se pueden observar los ingresos y gastos de Iberia Express habidos en el año 2024 que dieron lugar a un resultado positivo, antes de impuestos, de 205 millones de euros, que supone una mejora del 10,8 % respecto al año anterior y unas ganancias netas de 146,8 millones de euros, que supone un descenso del 6% respecto a las obtenidas un año antes.




**TABLA 5.1. Inversiones en infraestructuras aeronáuticas según criterio de pago (millones de euros) (1)**

Concepto	2020	2021	2022 (P)	2023 (P)	2024 (P)	24/23
Aeropuertos (2)	503,20	675,32	715,67	738,08	820,45	11,16%
Navegación aérea (3)	99,97	124,19	169,43	156,53	159,74	2,05%
<b>Total</b>	<b>603,16</b>	<b>799,51</b>	<b>885,10</b>	<b>894,61</b>	<b>980,20</b>	<b>9,57%</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 y Movilidad Sostenible

**TABLA 5.2.A. Aena, S.A. Resumen de resultados (millones de euros) (1)**

Concepto	2020	2021	2022 (3) <sup>■</sup>	2023 <sup>■</sup>	2024	24/23
<b>Ingresos</b>						
<b>Cifra de Negocio</b>	<b>2.180,6</b>	<b>2.318,8</b>	<b>4.182,2</b>	<b>5.039,8</b>	<b>5.763,5</b>	14,4%
Servicios Aeroportuarios (2)	935,8	1.283,4	2.367,3	2.768,3	3.147,5	13,7%
Ingresos Comerciales	1.030,2	787,7	1.230,5	1.534,5	1.760,0	14,7%
Inmobiliario	76,2	70,1	86,6	105,5	114,3	8,3%
AIRM	5,6	4,4	11,9	15,0	14,8	-1,3%
Negocio Internacional	132,9	173,1	485,8	616,7	726,9	17,9%
Otros Ingresos de explotación	62,2	74,4	55,3	102,0	64,3	-37,0%
<b>TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACION</b>	<b>2.242,8</b>	<b>2.393,2</b>	<b>4.237,5</b>	<b>5.141,8</b>	<b>5.827,8</b>	13,3%
<b>Gastos</b>						
Aprovisionamientos		158,5	163,0	163,3	160,0	-2,0%
Personal	456,9	459,8	514,6	565,5	634,0	12,1%
Funcionamiento	899,1	876,5	1.413,1	1.489,5	1.559,0	4,7%
Baja de activos financieros		0,0	17,4	24,3	0,3	-98,8%
Pérdidas, Deterioro y variación de provisiones		28,4	19,3	20,9	3,5	-83,3%
Amortización de Inmovilizado	806,9	796,6	795,2	821,2	847,8	3,2%
Deterioros y bajas inmovilizado y otros resultados	172,3	225,2	31,2	-144,4	-39,4 <sup>■</sup>	72,7%
<b>TOTAL GASTOS DE EXPLOTACION</b>	<b>2.335,1</b>	<b>2.545,0</b>	<b>2.953,8</b>	<b>2.940,3</b>	<b>3.165,2</b>	7,6%
<b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>	<b>-92,3</b>	<b>-151,8</b>	<b>1.283,7</b>	<b>2.201,4</b>	<b>2.662,5</b>	20,9%
RESULTADO FINANCIERO	-121,4	-39,4	-149,1	-64,2	-156,3	-143,5%
PARTICIPACIÓN EN EL RESULTADO DE ASOCIADAS	1,1	22,7	35,1	28,6	49,4	72,7%
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-212,6</b>	<b>-168,5</b>	<b>1.169,6</b>	<b>2.165,8</b>	<b>2.555,7</b>	18,0%
IMPUESTO DE SOCIEDADES	51,9	78,9	-263,3	-520,8	-583,7	12,1%
<b>RESULTADO CONSOLIDADO</b>	<b>-160,8</b>	<b>-89,6</b>	<b>906,3</b>	<b>1.645,0</b>	<b>1.972,0</b>	19,9%
RESULTADO ATRIBUIDO A INTERESES MINORITARIOS	-34,0	-29,5	4,8	14,3	37,8	164,3%
<b>RESULTADO ATRIBUIBLE A SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>-126,8</b>	<b>-60,0</b>	<b>901,5</b>	<b>1.630,7</b>	<b>1.934,2</b>	18,6%

(1) A partir de 2014 se produce la segregación organizativa de Aena, S.A. y Enaire. (RDL 8/2014, de 4 de julio).

(2) Ingresos aeroportuarios: incluye las prestaciones patrimoniales públicas (aterrizajes, control de tránsito, servicio meteorológico, estacionamiento, utilización de infraestructuras, pasarelas, tasa de seguridad, mercancías, carburantes, handling y catering) y otros servicios aeroportuarios (utilización 400 Hz, mostradores y otros servicios no aeronáuticos).

(3) En el año 2022 Aena ha llevado a cabo un cambio en la política contable en el tratamiento de las reducciones de las rentas. La aplicación de este cambio de política contable con carácter retroactivo ha conducido a la "reexpresión" de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021. Esta "reexpresión" de las cuentas no se encuentra reflejada en las cifras de 2021, para mantener coherencia con la información facilitada en el informe anual Los transportes y las infraestructuras del año 2021.

Fuente: Aena, S.M.E., S.A. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**TABLA 5.2.B. ENAIRE. Resumen de resultados (millones de euros) (1)**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Ingresos</b>						
Servicios Aeroportuarios	0,30	0,23	0,14	0,17	0,18	4,9%
Servicios Navegación Aérea	371,62	455,24	735,26	889,76	1065,80	19,8%
Otros ingresos de explotación	8,31	10,38	12,00	15,48	22,31	44,1%
<b>INGRESOS DE EXPLOTACION</b>	<b>380,23</b>	<b>465,84</b>	<b>747,40</b>	<b>905,41</b>	<b>1088,29</b>	<b>20,2%</b>
<b>Gastos</b>						
Personal	536,50	568,80	716,27	649,33	650,42	0,2%
Funcionamiento	111,41	117,27	157,02	171,36	164,82	-3,8%
Amortización de inmovilizado	87,35	89,48	92,09	106,73	111,94	4,9%
Bajas y deterioros y gastos resultados	-0,42	-0,02	0,04	8,19	0,30	-96,3%
<b>GASTOS DE EXPLOTACION</b>	<b>734,84</b>	<b>775,52</b>	<b>965,41</b>	<b>935,61</b>	<b>927,48</b>	<b>-0,9%</b>
<b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>	<b>-354,61</b>	<b>-309,67</b>	<b>-218,01</b>	<b>-30,19</b>	<b>160,81</b>	<b>632,6%</b>
RESULTADOS FINANCIEROS	14,71	3,96	2,57	358,13	585,43	63,5%
<b>BENEFICIO ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>-339,90</b>	<b>-305,72</b>	<b>-215,45</b>	<b>327,94</b>	<b>746,14</b>	<b>127,5%</b>
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	--	--	--	--	--	--
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-339,90</b>	<b>-305,72</b>	<b>-215,45</b>	<b>327,94</b>	<b>746,14</b>	<b>127,5%</b>
IMPUESTO DE SOCIEDADES	56,78	20,92	9,26	131,17	-139,24	206,1%
<b>RESULTADO DESPUES IMPUESTOS</b>	<b>-283,12</b>	<b>-284,80</b>	<b>-206,18</b>	<b>459,11</b>	<b>606,90</b>	<b>-32,2%</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 y Movilidad Sostenible.

**TABLA 5.3. Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles. Año 2024 (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	16	8	5	7	17	53
Dotados para más de una pista de vuelo	6	0	1	1	4	12
Pistas de más de 3.000 m (2)	11	0	2	2	1	16
Pistas entre 2.000 y 3.000 m (2)	5	8	2	2	10	27
Pistas entre 1.000 y 2.000 m (2)	0	0	1	3	4	8
Pistas hasta 1.000 m (2)	0	0	0	0	2	2
Clasificados en categoría instrumental III (3)	4	3	1	2	0	10
Clasificados en categoría instrumental II (3)	0	1	0	0	0	1
Clasificados en categoría instrumental I (3)	12	3	3	2	6	26
Dotados de Balizamiento general	16	8	5	7	17	53
Dotados de Balizamiento de eje de pista de vuelo	16	7	4	5	3	35
Dotados de Balizamiento de eje de pista de rodadura	16	5	3	4	4	32
Dotados de radar de aproximación	15	6	4	3	2	30

(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 son de uso exclusivo militar o están cerradas al tráfico civil. No se tiene en cuenta la segunda pista de Logroño ya que en el AIP no aparece (pertenece al helipuerto militar de Logroño-Agoncillo según el AIP). Se tiene en cuenta la segunda pista de Huesca-Pirineos (pista de 615 m asfaltada) aunque solamente se usa para vuelo a vela. No se tienen en cuenta las bases aéreas de Torrejón de Ardoz y Murcia-San Javier. Se tienen en cuenta los aeropuertos de Castellón, Teruel, Lleida-Alguaire y Andorra-La Seu d'Urgell. Se tienen en cuenta los helipuertos de Ceuta y de Algeciras.  
(2) Se ha categorizado cada aeropuerto en función de su pista más larga.  
(3) Se ha considerado que el aeropuerto tiene la categoría instrumental de la categoría más alta de sus cabeceras.

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.



**TABLA 5.4. Tráfico aéreo de pasajeros comerciales en los principales aeropuertos españoles.**  
(Entradas más salidas) (miles de pasajeros) (1)

Concepto	2020	2021	2022	2023 (2)	2024 (2)	24/23
<b>Tráfico doméstico</b>						
Regular	33.584	51.980	82.271	92.568	96.995	4,8%
No regular	236	199	239	287	818	185,0%
<b>Total Tráfico doméstico</b>	<b>33.820</b>	<b>52.179</b>	<b>82.510</b>	<b>92.855</b>	<b>97.813</b>	<b>5,3%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>-60,5%</b>	<b>54,3%</b>	<b>58,1%</b>	<b>12,5%</b>	<b>5,3%</b>	<b>--</b>
<b>Tráfico internacional</b>						
Regular	39.920	64.449	152.298	181.094	201.835	11,5%
No regular	2.088	3.090	8.653	9.145	9.530	4,2%
<b>Total Tráfico internacional</b>	<b>42.008</b>	<b>67.539</b>	<b>160.951</b>	<b>190.239</b>	<b>211.365</b>	<b>11,1%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>-77,8%</b>	<b>60,8%</b>	<b>138,3%</b>	<b>18,2%</b>	<b>11,1%</b>	<b>--</b>
<b>Total</b>						
<b>Regular</b>	<b>73.504</b>	<b>116.429</b>	<b>234.569</b>	<b>273.662</b>	<b>298.830</b>	<b>9,2%</b>
<b>No regular</b>	<b>2.324</b>	<b>3.289</b>	<b>8.892</b>	<b>9.432</b>	<b>10.348</b>	<b>9,7%</b>
<b>Total tráfico aéreo</b>	<b>75.828</b>	<b>119.718</b>	<b>243.461</b>	<b>283.094</b>	<b>309.178</b>	<b>9,2%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>-72,4%</b>	<b>57,9%</b>	<b>103,4%</b>	<b>16,3%</b>	<b>9,2%</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 y Movilidad Sostenible.

**TABLA 5.5. Distribución del tráfico anual de pasajeros en los aeropuertos civiles.  
(Pasajeros entrados y salidos en aeropuertos españoles en 2024 (1))**

<b>Aeropuerto</b>	<b>Más de 2 millones</b>	<b>Entre 1 y 2 millones</b>	<b>Entre 500.000 y 1 millón</b>	<b>Entre 100.000 y 500.000</b>	<b>Con 100.000 o menos</b>	<b>Total</b>
AS Madrid-Barajas	66.196.984					66.196.984
JT Barcelona-El Prat	55.034.955					55.034.955
Palma de Mallorca	33.298.164					33.298.164
Málaga-Costa del Sol	24.923.774					24.923.774
Alicante-Elche MH	18.387.387					18.387.387
Gran Canaria	15.211.338					15.211.338
Tenerife Sur	13.740.411					13.740.411
Valencia	10.811.672					10.811.672
Sevilla	9.175.072					9.175.072
Ibiza	9.069.410					9.069.410
CM Lanzarote	8.714.285					8.714.285
Bilbao	6.777.267					6.777.267
Tenerife Norte CL	6.762.702					6.762.702
Fuerteventura	6.445.965					6.445.965
Menorca	4.172.136					4.172.136
Santiago RC	3.640.664					3.640.664
Girona		1.997.857				1.997.857
Asturias		1.993.256				1.993.256
La Palma		1.496.023				1.496.023
A Coruña		1.237.569				1.237.569
Reus		1.181.520				1.181.520
FGL Granada-Jaén		1.133.562				1.133.562
SB Santander		1.095.308				1.095.308
Vigo		1.058.529				1.058.529
Jerez de la Frontera			948.936			948.936
Al Región Murcia			907.668			907.668
Almería			786.205			786.205
Zaragoza			694.355			694.355
Melilla			507.957			507.957
San Sebastián				474.140		474.140
El Hierro				322.110		322.110
Castellón				271.796		271.796
Vitoria				263.328		263.328
Pamplona				220.423		220.423
Valladolid				192.038		192.038
La Gomera				120.707,000		120.707
Badajoz					91.352	91.352
Ceuta					80.649	80.649
León					62.115	62.115
Algeciras					33.750	33.750
Salamanca					20.215	20.215
Logroño-Agoncillo					18.632	18.632
Son Bonet					9.907	9.907
Córdoba					8.629	8.629
Sabadell					6.569	6.569
Burgos					2.495	2.495
Albacete					2.107	2.107
Madrid-Cuatro Vientos					1.484	1.484
Ciudad Real IA					659	659
Huesca-Pirineos					488	488
<b>Total</b>	<b>292.362.186</b>	<b>11.193.624</b>	<b>3.845.121</b>	<b>1.864.542</b>	<b>339.051</b>	<b>309.604.524</b>

(1) Avance

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.


**TABLA 5.6. Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles de mayor tráfico. Año 2024. (Entradas más salidas) (miles de pasajeros) (1)**

Aeropuertos	Doméstico				Internacional				Total				24/23
	Regular	No regular	OCT	Total	Regular	No regular	OCT	Total	Regular	No regular	OCT	Total	
AS Madrid-Barajas	17.312	92	24	17.428	48.375	368	26	48.769	65.687	460	50	66.197	9,9%
JT Barcelona-El Prat	14.162	49	16	14.227	40.607	180	21	40.808	54.769	229	37	55.035	10,3%
Palma de Mallorca	8.949	111	3	9.063	21.845	2.387	4	24.236	30.794	2.498	7	33.299	7,0%
Málaga-Costa del Sol	4.207	35	11	4.253	20.258	392	21	20.671	24.465	427	32	24.924	11,5%
Alicante-Elche MH	2.537	43	3	2.583	15.527	273	5	15.805	18.064	316	8	18.388	16,8%
Gran Canaria	7.197	24	12	7.233	6.189	1.771	19	7.979	13.386	1.795	31	15.212	9,0%
Tenerife Sur	1.197	2	47	1.246	10.985	1.468	40	12.493	12.182	1.470	87	13.739	11,4%
Valencia	2.928	28	8	2.964	7.802	34	11	7.847	10.730	62	19	10.811	8,7%
Sevilla	4.397	78	8	4.483	4.664	19	9	4.692	9.061	97	17	9.175	13,7%
Ibiza	3.797	26	2	3.825	4.854	383	7	5.244	8.651	409	9	9.069	1,5%
CM Lanzarote	2.847	5	3	2.855	5.122	735	2	5.859	7.969	740	5	8.714	6,1%
Bilbao	3.863	52	10	3.925	2.826	25	1	2.852	6.689	77	11	6.777	7,0%
Tenerife Norte CL	6.690	28	4	6.722	34	4	3	41	6.724	32	7	6.763	10,5%
Fuerteventura	1.901	4	2	1.907	3.958	574	7	4.539	5.859	578	9	6.446	7,1%
Menorca	2.109	35	0	2.144	1.668	358	2	2.028	3.777	393	2	4.172	3,1%
<b>Total parcial</b>	<b>84.093</b>	<b>612</b>	<b>153</b>	<b>84.858</b>	<b>194.714</b>	<b>8.971</b>	<b>178</b>	<b>203.863</b>	<b>278.807</b>	<b>9.583</b>	<b>331</b>	<b>288.721</b>	<b>9,6%</b>
Resto aeropuertos	12.902	206	67	13.175	7.121	559	29	7.709	20.023	765	96	20.884	3,6%
<b>Total general</b>	<b>96.995</b>	<b>818</b>	<b>220</b>	<b>98.033</b>	<b>201.835</b>	<b>9.530</b>	<b>207</b>	<b>211.572</b>	<b>298.830</b>	<b>10.348</b>	<b>427</b>	<b>309.605</b>	<b>9,2%</b>

(1) Avance

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**TABLA 5.7. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles. (Entradas más salidas) (toneladas)**

Concepto	2020	2021	2022 (1)	2023 (1)	2024 (1)	24/23
<i>Tráfico doméstico</i>						
Regular	69.506	80.019	76.705	75.588	79.221	4,8%
No regular	30.832	33.913	42.012	39.076	40.130	2,7%
<b>Total Tráfico doméstico</b>	<b>100.338</b>	<b>113.932</b>	<b>118.717</b>	<b>114.664</b>	<b>119.351</b>	<b>4,1%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	--	<b>13,5%</b>	<b>4,2%</b>	<b>-3,4%</b>	<b>4,1%</b>	--
<i>Tráfico internacional</i>						
Regular	585.538	787.942	809.578	895.823	1.067.640	19,2%
No regular	101.972	96.596	72.061	69.190	93.177	34,7%
<b>Total Tráfico internacional</b>	<b>687.510</b>	<b>884.538</b>	<b>881.639</b>	<b>965.013</b>	<b>1.160.817</b>	<b>20,3%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	--	<b>28,7%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>9,5%</b>	<b>20,3%</b>	--
<i>Tráfico total</i>						
Regular	655.044	867.961	886.283	971.411	1.146.861	18,1%
No regular	132.804	130.509	114.073	108.266	133.307	23,1%
<b>Total tráfico aéreo</b>	<b>787.848</b>	<b>998.470</b>	<b>1.000.356</b>	<b>1.079.677</b>	<b>1.280.168</b>	<b>18,6%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	--	<b>26,7%</b>	<b>0,2%</b>	<b>7,9%</b>	<b>18,6%</b>	--

(1) Avance.

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**TABLA 5.8. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles. (Entradas más salidas) (miles) (1)**

Concepto	2020	2021	2022 (2)	2023 (2)	2024 (2)	24/23
<i>Tráfico doméstico</i>						
Tráfico doméstico	673	885	1.085	1.159	1.233	6,4%
Variación anual (en %)	-39,3%	31,5%	22,6%	6,8%	6,4%	--
<i>Tráfico internacional</i>						
Tráfico internacional	436	640	1.141	1.253	1.369	9,3%
Variación anual (en %)	-65,4%	46,8%	78,3%	9,8%	9,3%	--
<b>Total tráfico</b>	<b>1.109</b>	<b>1.525</b>	<b>2.226</b>	<b>2.412</b>	<b>2.602</b>	<b>7,9%</b>
<b>Variación anual (en %)</b>	<b>-53,1%</b>	<b>37,5%</b>	<b>46,0%</b>	<b>8,4%</b>	<b>7,9%</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 y Movilidad Sostenible.

**TABLA 5.9. Indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles. Año 2024 (1)**

Movimiento	Doméstico				Internacional				Total
	Regular	No regular	OCT	Total	Regular	No regular	OCT	Total	
Aviones (miles)	825	42	366	1.233	1.212	119	38	1.369	2.602
Variación 2024/23	4,4%	7,7%	10,6%	6,4%	10,2%	4,4%	0,0%	9,3%	7,9%
Pasajeros (miles)	96.995	818	220	98.033	201.835	9.530	207	211.572	309.605
Variación 2024/23	4,8%	185,0%	24,3%	5,4%	11,5%	4,2%	-0,5%	11,1%	9,2%
Carga (toneladas)	79.221	40.130		119.351	1.067.640	93.177		1.160.817	1.280.168
Variación 2024/23	4,8%	2,7%		4,1%	19,2%	34,7%		20,3%	18,6%

(1) Cada desplazamiento en tráfico doméstico origina dos movimientos: una entrada más una salida. Cada desplazamiento en la red internacional origina un movimiento.

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**TABLA 5.10. Evolución de la flota aérea regular del Grupo IBERIA (a 31-12-2024)**

Flota	2020	2021	2022	2023	2024
<b>IBERIA</b>					
A-319	9	4	6	6	3
A-320	38	33	41	42	41
A-321	18	19	21	26	26
A-340-300	--	--	--	--	1
A-340-600	14	9	3	--	--
A-330-300	8	8	8	8	8
A-330-200	17	18	16	18	19
A-350-900	9	9	16	21	22
<b>Total</b>	<b>113</b>	<b>100</b>	<b>111</b>	<b>121</b>	<b>120</b>

Fuente: IBERIA.

**TABLA 5.11. Flota de diversas compañías aéreas (a 31-12-2024)**

Compañía	Tipo de avión	Número de aviones	Total
AIR EUROPA	Boeing 737-800	18	43
	Boeing 787-8	11	
	Boeing 787-9	14	
AIR NOSTRUM	ATR 72	11	46
	CRJ-200	7	
	CRJ-900	0	
	CRJ-1000	28	
<b>Total flotas</b>			<b>89</b>

Fuente: Las propias compañías.



TABLA 5.12. Datos de oferta y demanda de IBERIA

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Pasajeros transportados (miles)</b>	<b>4.709</b>	<b>7.550</b>	<b>14.679</b>	<b>17.631</b>	<b>18.957</b>	<b>7,5%</b>
Doméstico	1.288	1.978	2.858	3.346	2.946	-12,0%
Internacional	3.421	5.572	11.821	14.285	16.011	12,1%
<b>Asientos-km (AKO'S) (millones)</b>	<b>23.147</b>	<b>36.254</b>	<b>60.361</b>	<b>71.684</b>	<b>81.726</b>	<b>14,0%</b>
Doméstico	1.120	1.486	1.721	1.792	1.556	-13,2%
Internacional	22.027	34.768	58.640	69.892	80.170	14,7%
<b>Pasajeros-km (PKT'S) (millones)</b>	<b>16.120</b>	<b>24.734</b>	<b>50.683</b>	<b>62.373</b>	<b>71.756</b>	<b>15,0%</b>
Doméstico	732	985	1.301	1.478	1.313	-11,2%
Internacional	15.388	23.749	49.382	60.895	70.443	15,7%
<b>Carga (tm)</b>	<b>96.391</b>	<b>159.547</b>	<b>163.162</b>	<b>26.176</b>	<b>208.084</b>	<b>694,9%</b>
Doméstico	18.187	17.711	9.200	8.871	10.657	20,1%
Internacional	78.204	141.836	153.962	17.305	197.427	1.040,9%
<b>Carga tm-km (millones) (1)</b>	<b>514</b>	<b>793</b>	<b>918</b>	<b>1.081</b>	<b>1.254</b>	<b>16,0%</b>
Coeficiente ocupación pasaje	69,6%	68,2%	84,1%	87,0%	87,8%	0,9%
Doméstico	65,4%	66,3%	75,6%	82,5%	84,4%	2,3%
Internacional	65,5%	68,3%	84,4%	87,1%	85,0%	-2,5%
Europea	65,6%	65,6%	80,2%	86,1%	86,1%	0,0%
Norteamérica	58,9%	62,7%	83,4%	85,5%	86,8%	1,5%
Latinoamérica y Caribe	72,0%	70,6%	86,4%	88,1%	88,9%	0,9%
África y Oriente Medio	79,6%	59,0%	78,4%	82,5%	81,4%	-1,3%

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

Fuente: IBERIA.

TABLA 5.13. Distribución del mercado internacional de transporte aéreo regular hacia y desde España. Año 2024 (miles de asientos ofrecidos)

Mercados	Asientos ofrecidos por compañías españolas	Porcentaje español en la oferta del mercado en asientos
Europa (no incluye UE)	7.495	12,02%
UE	32.626	24,24%
África	1.844	26,81%
Oriente Medio	419	9,32%
Atlántico Norte	2.701	39,59%
Atlántico Medio y Sur	10.066	71,76%
Asia y Pacífico	46	2,74%
<b>Total</b>	<b>55.197</b>	

(1) Avance.

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

TABLA 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 22/23	Verano 2023	Invierno 23/24	Verano 2024	Invierno 22/23	Verano 2023	Invierno 23/24	Verano 2024 (2)
Reino Unido	5.966	50.556	3.527	52.189	0,6%	1,4%	0,3%	1,4%
Alemania	7.716	78.494	11.925	125.126	2,9%	10,7%	4,1%	14,6%
Escandinavia (1)	188	6.574	892	11.168	0,0%	0,6%	0,1%	1,2%
Holanda	922	2.746	623	3.521	5,1%	2,5%	2,8%	3,9%
Bélgica	702	755	1.076	2.390	7,8%	2,2%	17,7%	9,7%
Italia	7.524	92.048	9.843	63.680	27,9%	56,3%	31,7%	50,2%
Suiza	2.200	1.313	1.107	7.697	11,6%	1,8%	5,9%	10,4%
Austria	20	2.465	235	362	0,3%	6,0%	3,3%	1,7%
Finlandia	9.938	50	10.611	50	5,6%	0,1%	5,4%	0,1%
Francia	7.562	15.670	7.223	17.340	13,7%	9,1%	18,3%	9,7%
Luxemburgo		267	16	54	0,0%	6,1%	1,4%	2,9%
Irlanda	26	10.510	36	2.623	0,1%	7,2%	0,2%	2,0%

(1) Incluye Noruega, Suecia y Dinamarca.

(2) Avance.

Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**TABLA 5.15. Ingresos medios por mercado de IBERIA**

Pasaje	Ingresos (millones de euros)			Pasajeros-km (PKT) (millones)			Ingresos por PKT (cént. de euro)		
	2023	2024	24/23	2023	2024	24/23	2023	2024	24/23
Doméstico	230,00	207,82	-9,6%	1.478	1.313	-11,2%	15,56	15,8	1,7%
Corto y medio radio	1.002,00	1.124,87	12,3%	10.839	11.954	10,3%	9,24	9,41	1,8%
Largo radio	3.345,00	3.769,84	12,7%	50.056	58.489	16,8%	6,68	6,45	-3,5%
<b>Total</b>	<b>4.577,00</b>	<b>5.102,52</b>	<b>11,5%</b>	<b>62.373</b>	<b>71.756</b>	<b>15,0%</b>	<b>7,34</b>	<b>7,11</b>	<b>-3,1%</b>
Carga	Ingresos (millones de euros) (1)			Toneladas-km (TKT) (millones)			Ingresos por TKT (cént. de euro)		
	2023	2024	24/23	2023	2024	24/23	2023	2024	24/23
Doméstico	6,30	6,46	2,6%	8	7	-9,6%	81,82	89,36	9,2%
Internacional	240,90	265,06	10,0%	1.074	1.247	16,1%	22,43	21,26	-5,2%
<b>Total</b>	<b>247,20</b>	<b>271,53</b>	<b>9,8%</b>	<b>1.082</b>	<b>1.254</b>	<b>15,9%</b>	<b>35,78</b>	<b>22,86</b>	<b>-36,1%</b>
<b>Total Carga+Pasaje (2)</b>	<b>4.824,20</b>	<b>5.374,05</b>	<b>11,4%</b>	<b>63.455</b>	<b>73.010</b>	<b>15,1%</b>	<b>NP</b>	<b>NP</b>	<b>NP</b>

(1) Los ingresos corresponden al Informe de Gestión.

(2) Para transformar los pasajeros en toneladas se considera que cada viajero con su equipaje equivalen a 90 kg.

NP: No procede.

Fuente: IBERIA.

**TABLA 5.16.A. Indicadores de actividad de IBERIA**

IBERIA	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Pasajeros transportados (miles)	4.709	7.550	14.679	17.631	18.957	7,5%
Asientos-km ofertados (millones)	23.147	36.254	60.361	71.684	81.726	14,0%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	16.120	24.734	50.683	62.373	71.756	15,0%
Carga (toneladas)	96.391	159.547	163.162	181.926	208.084	14,4%
Carga (miles t-km)	514	793	918	1.081	1.254	16,0%
Personal fijo medio (1)	8.166	10.353	13.754	15.195	11.733	-22,8%
Ventas totales/empleo total (miles euros/empleado)	146.446	174	318	369	665	80,3%
VAB/empleo total (miles euros/empleado) (2)	-90	-19	31	64	75	-16,8%

(1) Plantilla fija equivalente excluyendo personal eventual

(2) VAB: Valor Añadido Bruto.

Fuente: IBERIA.

**TABLA 5.16.B. Indicadores de actividad de diversas empresas de transporte aéreo**

Air Europa (1)	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Pasajeros transportados (miles)	4.260	5.040	10.031	11.739	12.212	4,0%
Asientos-km ofertados (millones)	12.683	16.229	30.988	35.592	37.913	6,5%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	9.074	11.927	26.960	31.675	33.687	6,4%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	1.635	1.968	3.043	3.573	3.561	-0,3%
Carga (toneladas)	ND	ND	ND	ND	ND	-
Carga (miles t-km)	ND	ND	ND	ND	ND	-
Personal fijo medio	2.234	2.309	3.183	3.664	3.943	7,6%
Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado)	ND	ND	ND	ND	ND	-
Air Nostrum	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Pasajeros transportados (miles)	1.803	2.855	4.435	4.807	5.538	15,2%
Asientos-km ofertados (millones)	1.374	2.248	3.261	3.340	3.755	12,4%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	883	1.477	2.517	2.638	3.059	15,9%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	507	727	1.054	1.127	1.336	18,5%
Carga (toneladas)	ND	ND	ND	ND	ND	-
Carga (miles t-km)	ND	ND	ND	ND	ND	-
Personal fijo medio (2)	1.302	1.298	1.438	1.483	1.518	2,3%
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 5.17. Estructura y cuantía de costes de IBERIA (millones de euros)

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Consumos	732,16	756,55	1.727,13	2.102,85	2.271,00	8,0%
Personal	781,68	751,98	1.066,34	1.171,25	979,00	-16,4%
Amortizaciones	192,99	161,55	167,97	173,70	188,00	8,2%
Provisiones (1)	18,92	8,81	-9,33	6,53	9,31	-42,6%
Otros gastos de explotación	1.440,79	1.389,14	2.195,12	2.554,02	2.912,79	14,0%
Tributos	6,43	4,68	7,72	12,94	10,20	-21,2%
Financieros	2,03	2,29	2,05	1,71	2,70	57,9%
<b>Total</b>	<b>3.175,00</b>	<b>3.075,00</b>	<b>5.157,00</b>	<b>6.023,00</b>	<b>6.373,00</b>	<b>5,8%</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 5.18. Cuenta de resultados de IBERIA (millones de euros)

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Ingresos pasaje	1.003,00	1.430,00	3.673,00	4.789,00	5.396,00	12,7%
Ingresos carga	183,00	358,00	359,00	282,00	313,00	11,0%
Total ingresos tráfico	1.186,00	1.788,00	4.032,00	5.071,00	5.709,00	12,6%
Otros ingresos	1.035,00	920,00	1.379,00	1.732,00	1.334,00	-23,0%
<b>Total ingresos de explotación</b>	<b>2.221,00</b>	<b>2.708,00</b>	<b>5.411,00</b>	<b>6.803,00</b>	<b>7.043,00</b>	<b>3,5%</b>
Gastos operativos de explotación	3.175,00	3.075,00	5.157,00	6.023,00	6.373,00	5,8%
Resultados operacionales	-954,00	-367,00	254,00	780,00	670,00	-14,1%
Resultados financieros	-377,00	21,00	-131,00	35,00	63,00	80,0%
Resultados de explotación total	-1.331,00	-346,00	123,00	815,00	733,00	-10,1%
Resultados extraordinarios	-229,00	-19,00	3,00	-2,00	1,00	150,0%
Resultados netos	-1.560,00	-365,00	126,00	813,00	734,00	-9,7%
<b>Resultados netos después de impuestos</b>	<b>-1.573,00</b>	<b>-375,00</b>	<b>216,00</b>	<b>804,00</b>	<b>745,00</b>	<b>-7,3%</b>

Fuente: IBERIA.

TABLA 5.19. Evolución de las tarifas aéreas regulares. (Clase turista flexible, sólo ida) (euros) (1)

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Madrid-Londres (2)	987	799	810	848	848	0,0%
Madrid-Nueva York	1.902	1.880	1.935	3.179	3.179	0,0%
Madrid-Lisboa (3)	453	444	505	451	461	2,2%
Madrid-Las Palmas	499	502	627	627	627	0,0%
Madrid-Barcelona	214	214	214	214	214	0,0%
Madrid-Palma de Mallorca	363	381	470	470	470	0,0%
Tenerife Norte-Las Palmas (4)	69	69	69	76	76	0,0%

(1) Dada la evolución de tarifas a lo largo del año, se especifican las correspondientes al inicio de la temporada de verano. Desde el año 2000, los niveles tarifarios corresponden a las flexibles en ida de la Compañía IBERIA, si bien estas rutas son operadas por otras Compañías con diferentes niveles tarifarios.

(2) Madrid-Londres: tarifa disponible fully-flexible (Clase Business) de IBERIA.

(3) Madrid-Nueva York: tarifa disponible fully-flexible de IBERIA.

(4) Madrid-Lisboa: tarifa disponible flexible non-refunded (Clase Turista) de IBERIA.

(5) 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 y Movilidad Sostenible.

**TABLA 5.20. Indicadores de actividad de VUELING**

Vueling	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Pasajeros transportados (miles)	9.629	15.810	31.949	36.765	38.160	3,8%
Asientos ofertados (miles)	13.803	20.644	36.705	40.388	41.516	2,8%
Asientos-km ofertados (millones)	12.952	20.353	37.751	41.711	42.090	0,9%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	4.267	15.553	32.917	38.125	38.805	1,8%
Flota (nº medio Aeronaves)	127	127	124	124	131	5,6%
Ocupación (%)	69,8	76,6	87,0	91,4	92,2	0,9%

p.p.: Punto porcentual.

Fuente: Vueling Airlines, S.A.

**TABLA 5.21. Cuenta de resultados de Vueling (millones de euros)**

Vueling	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Ingresos</b>	<b>635,0</b>	<b>1.068,6</b>	<b>2.672,9</b>	<b>3.260,3</b>	<b>3.313,8</b>	<b>1,6%</b>
<b>Gastos</b>	<b>1.471,8</b>	<b>1.375,4</b>	<b>2.584,8</b>	<b>2.959,6</b>	<b>3.013,6</b>	<b>1,8%</b>
Combustible	179,7	230,8	800,3	963,4	943,3	-2,1%
Otros gastos	1.292,1	1.144,5	1.784,5	1.996,2	2.070,4	3,7%
Resultados antes de impuestos (EBIT)	-836,9	-306,8	88,1	300,7	300,2	-0,2%
Resultados netos	-785,3	-350,0	130,9	315,7	213,7	-32,3%

Fuente: Vueling Airlines, S.A.

**TABLA 5.22. Indicadores de actividad de Iberia Express**

Iberia Express	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Pasajeros transportados (miles)	2.113	3.088	5.846	7.169	7.797	8,8%
Asientos-km ofertados (millones)	3.492	5.396	8.442	10.487	11.636	11,0%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	2.623	3.970	7.236	9.474	10.663	12,5%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	2.115	3.395	5.768	6.045	6.893	14,0%
Flota (nº medio Airbus A-320 y A-321)	23,2	20,1	20,4	25,5	25,6	0,5%
Ocupación (%)	74,5	73,4	85,2	90,0	90,8	0,9%

p p: Punto porcentual.

Fuente: IBERIA EXPRESS.

**TABLA 5.23. Cuenta de resultados de Iberia Express (millones de euros)**

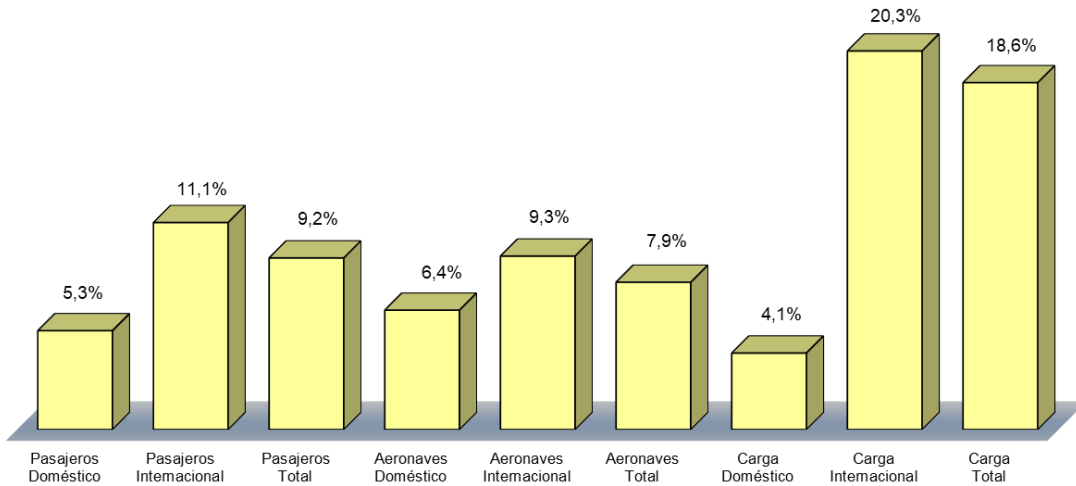
Iberia Express	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Ingresos</b>	<b>188,1</b>	<b>313,6</b>	<b>625,2</b>	<b>830,3</b>	<b>904,2</b>	<b>8,9%</b>
<b>Gastos</b>	<b>217,9</b>	<b>235,6</b>	<b>524,3</b>	<b>645,2</b>	<b>679,2</b>	<b>5,3%</b>
Combustible	40,3	59,4	145,4	182,2	195,5	7,3%
Otros gastos	177,6	176,2	378,9	463,0	483,7	4,5%
Resultados antes de impuestos (EBIT)	-29,8	40,6	94,8	185,0	205,0	10,8%
Resultados netos	-78,8	26,1	71,1	156,2	146,8	-6,0%

Fuente: IBERIA EXPRESS.



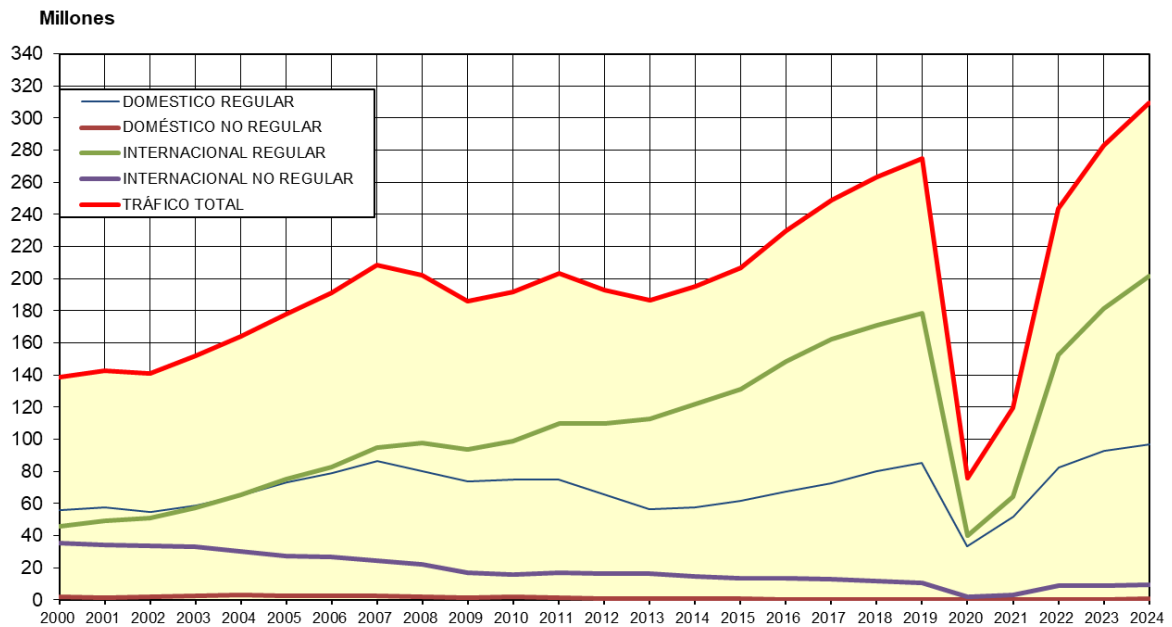
**Gráfico 5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles (2024/2023)**

Variación en porcentaje



Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

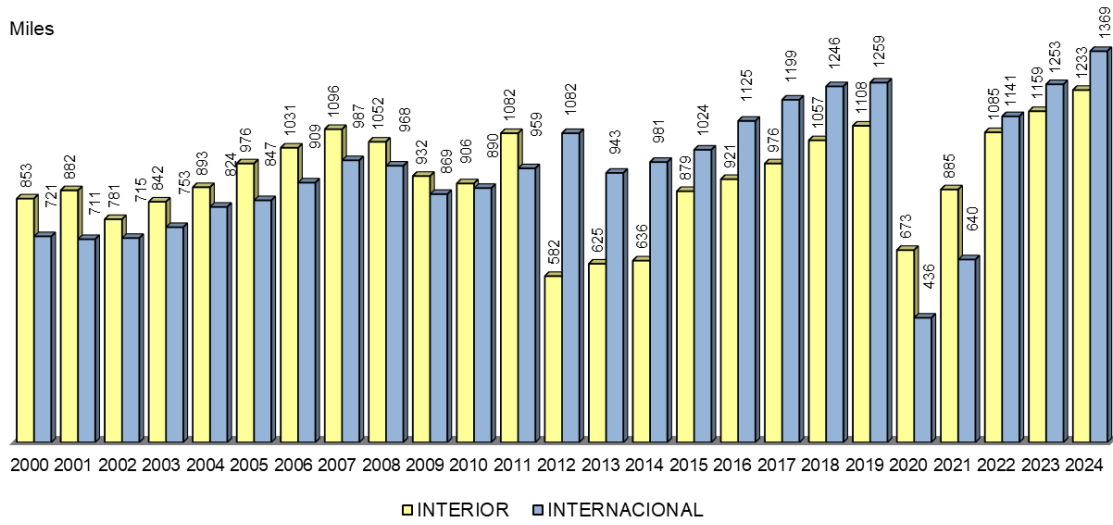
**Gráfico 5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles**



Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

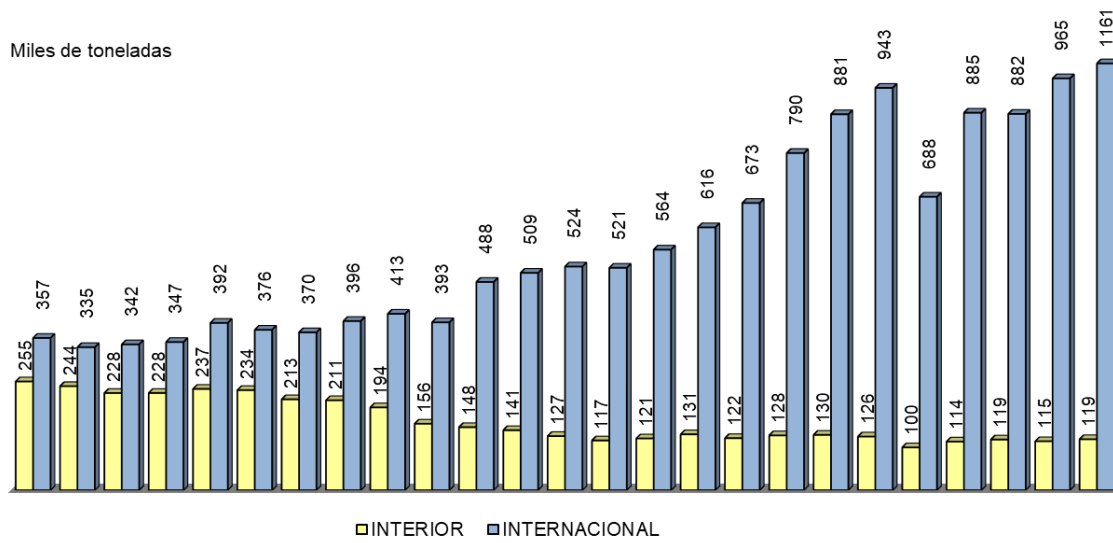


**Gráfico 5.4. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles (entradas más salidas)**



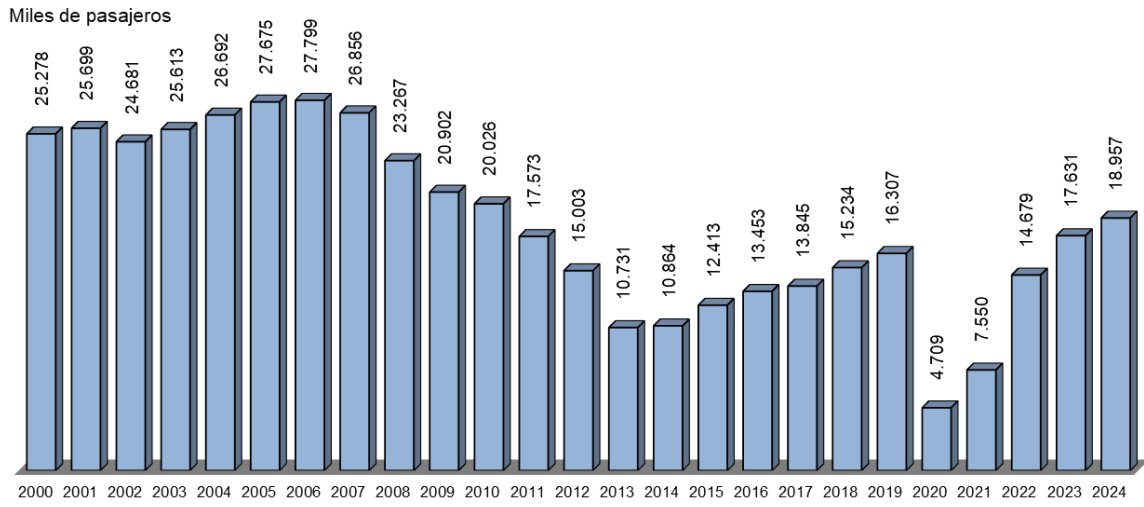
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

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



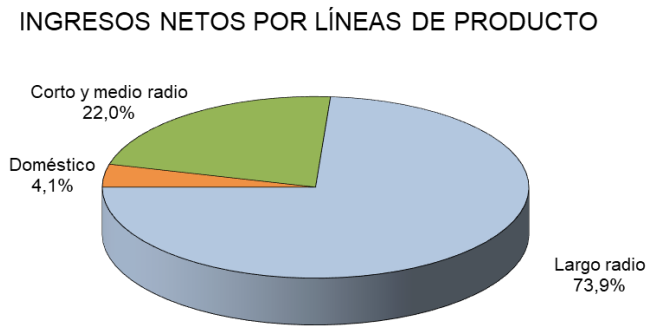
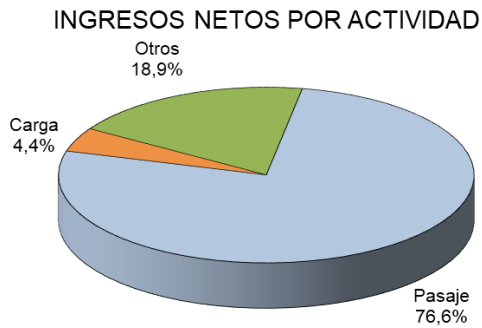
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, y Movilidad Sostenible.

**Gráfico 5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros**



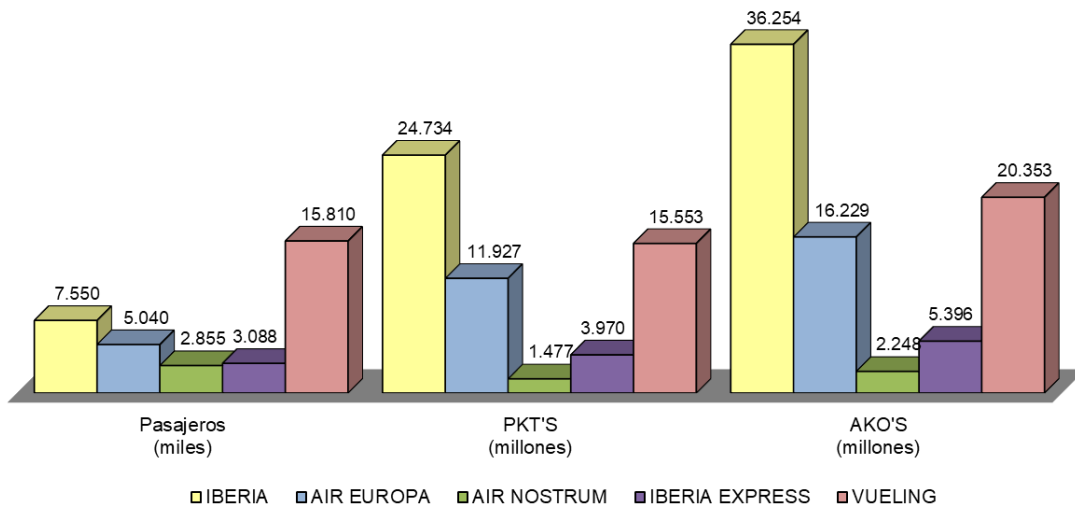
Fuente: Grupo IBERIA.

**Gráfico 5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos. Año 2024**





**Gráfico 5.8. Parámetros de diversas compañías aéreas. Año 2024**



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

## 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 que considerar en los estudios de seguridad es, con frecuencia, el recuento del número total de accidentes y víctimas, ya sean 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.

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

El reparto modal del transporte en España pone de manifiesto que en torno al 84% de los viajeros-kilómetro del tráfico de viajeros y de las toneladas-kilómetro del tráfico de mercancías utilizan la carretera. El vehículo privado constituye el elemento básico para el transporte de viajeros. A lo largo de 2024 se registraron, en nuestro país, 101.996 accidentes de tráfico con víctimas, resultando un total de 136.430 víctimas, de las cuales 1.785 resultaron muertas. Las grandes pérdidas que generan estos accidentes hacen que las diferentes administraciones trabajen continua y coordinadamente para intentar reducir la accidentalidad en la carretera (tablas 6.1 y 6.2).

En 1976, El Consejo de Ministros aprobó la creación de la Comisión Nacional de Seguridad Vial, remodelada en 1979 como Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial y transformada y ampliada en el 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 de 3 de abril de 2003). Finalmente, la Ley 6/2014, de 7 de abril, cambia la denominación al actual

Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

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 periodo. 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 han sido 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.

Posteriormente, la Estrategia de Seguridad Vial 2030 nace con la ambición de servir como marco nacional de referencia para todas las partes implicadas en la política de seguridad vial en nuestro país en el horizonte 2030, pero a la vez dando continuidad a los esfuerzos y los logros alcanzados por la anterior Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Además, en una época en la que la movilidad y la tecnología están inmersas en un proceso de cambios continuos, se requiere una Estrategia flexible, capaz de adaptarse a ellos. La Estrategia de Seguridad Vial 2030 fue publicada en 2022, y revisada en 2023.

Esta nueva Estrategia es el resultado de un proceso de reflexión en tres ámbitos:

- En primer lugar, interno, por parte de la Dirección General de Tráfico, realizando una evaluación de la estrategia anterior y de la situación de la seguridad vial, la actual y la prevista de cara al futuro.
- Por otra parte, del análisis de las estrategias y resoluciones internacionales más relevantes, para permanecer alineados con las tendencias y las pro-

puestas más actuales y eficientes en favor de la seguridad de todas las personas usuarias de las vías públicas.

- Y, por último, de un proceso de reflexión compartida con los principales actores de la seguridad vial en nuestro país, tanto de las diferentes Administraciones públicas competentes como de la sociedad civil.

La misión de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 es reducir el número de siniestros de tráfico y personas víctimas en las vías públicas de España, mediante el impulso y coordinación de las acciones y resultados de todos los actores implicados en el ámbito de la movilidad segura.

La visión de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 es consolidar una cultura de la movilidad segura que nos haga avanzar en el objetivo de que ninguna persona resulte fallecida ni herida grave por siniestros de tráfico en el año 2050, así como contribuir a los objetivos de las políticas nacionales en otros ámbitos relacionados con la movilidad.

Basado en esta Estrategia de Seguridad Vial, la DGT elabora un plan anual en el que se detallan las principales acciones que se van a realizar a lo largo del año, desglosando tanto la actividad permanente del Organismo como acciones específicas que se desarrollarán en 2024. Su consecución se medirá una vez finalizado el periodo con los indicadores establecidos para cada una de estas acciones. Según el informe de ejecución del plan anual, en 2024 se ejecutaron un total de 243 acciones desglosadas del siguiente modo:

- 120 acciones permanentes en la primera revisión del plan estratégico. Se incluyeron 24 acciones permanentes nuevas, mayoritariamente correspondientes a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC).
- 123 acciones anuales. Algunas de estas acciones son la continuación de acciones anuales que comenzaron en 2023, mientras que otras se han incluido nuevas para 2024.

En el año 2024, se han finalizado un 66,67% de las acciones, quedaron en curso un 32,10% y sin iniciar un 1,23% de las acciones.

El Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, aprueba el Reglamento General de Circulación, que incide en una serie de medidas coercitivas para lograr una circulación más segura, como la prohibición del uso de móviles, el uso obligatorio del chaleco reflectante, medidas para la circulación de ciclistas, pérdida definitiva del permiso de conducir por tres faltas muy graves, cursos de reciclaje.

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

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

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

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

La ley incluye nuevas infracciones graves, como la de programar el navegador conduciendo o que el titular de un vehículo permita que sea conducido por una persona que nunca ha obtenido el permiso de conducción.

Se introduce también un catálogo de infracciones muy graves, como no instalar la señalización de obras o hacerlo incorrectamente, o conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radar (que impiden su correcto funcionamiento) con una sanción de 6.000 euros.

El Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado incorpora al ordenamiento jurídico lo dispuesto en la Directiva 2008/96/CE, regulando el establecimiento y la aplicación de los métodos de actuación en materia de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias contemplados en dicha Directiva en las vías integrantes de la Red Transeuropea de Carreteras que formen parte de la Red de Carreteras del Estado.

Con fecha 13 de abril de 2012, el Consejo de Ministros aprobó la implantación de sistemas inteligentes de

transporte en el sector del transporte por carretera, a través de un Real Decreto que incorpora una Directiva comunitaria de 2010 sobre sistemas inteligentes de transporte al ordenamiento jurídico español. Esta Directiva contribuirá a mejorar el nivel de la seguridad vial en toda clase de vías públicas de nuestro país.

La citada Directiva comunitaria de la Unión Europea fija cuatro ámbitos y seis acciones prioritarios 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".

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.



Según informa la Dirección General de Tráfico (DGT), las causas principales de los accidentes en carretera están relacionadas con el factor humano, que concurre en cerca del 90 % de los accidentes, siendo la distracción y la velocidad inadecuada los factores más frecuentes. Asimismo, otros factores concurrentes relevantes son el consumo de alcohol y drogas, la fatiga y somnolencia y las infracciones de normas. Igualmente, los fallos técnicos en los vehículos (por lo que resulta importante la antigüedad del parque de vehículos nacional) y los factores ambientales (condiciones meteorológicas y las infraestructuras), resultan también importantes a la hora de explicar la siniestralidad. Estos factores ponen 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. La ya mencionada Estrategia de Seguridad Vial 2030, define nueve áreas estratégicas de intervención para la reducción de la siniestralidad vial: personas formadas y capaces, tolerancia cero con comportamientos de riesgo, ciudades seguras, vías seguras, vehículos seguros y conectados, respuesta al siniestro efectiva y justa, datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos, administraciones, empresas y organizaciones seguras y políticas integradas y cooperación internacional.

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. A final de 2024, la última modificación de relevancia del Reglamento General de Circulación, es el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.

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.

Los trabajos de la Comisión Europea para definir el marco de la seguridad vial en Europa durante el próximo decenio se concretaron en el documento: EU Road Safety Policy Framework 2021-2030. Next Steps towards “Vision Zero”. El documento marca los objetivos numéricos de reducción de la siniestralidad:

- Para 2030: Reducir a la mitad el número de fallecidos en la UE.
- Para 2030: Reducir a la mitad el número de heridos graves en la UE.
- Para 2050: Cero fallecidos en accidentes de tráfico.

En 2024 fallecieron 19.940 personas en las carreteras de la Unión Europea (considerando la UE de los 27 países), un 2% menos que en 2023, y un 12 % menos que en 2019 (antes de la pandemia del COVID-19) según datos publicados por la Dirección General de Movilidad y Transportes (Directorate-General for Mobility and Transport) de la Comisión Europea.

Considerando 31 países que forman parte de la Asociación Europea de Libre Comercio (Europea Free Trade Association – EFTA), 22 de ellos consiguieron reducir el número de muertes en carretera en 2024, en comparación con el año 2023. Entre estos países, destacan Luxemburgo, Malta y Lituania, con descensos del 31 %, 25 % y 22 %, respectivamente. En lo que respecta a España, esta reducción fue del 1 %, por debajo de la del conjunto de la EFTA. Por el lado contrario, los países que han sufrido un mayor aumento con respecto al año anterior son Islandia, Chipre y Estonia, con aumentos del 63 %, 21 % y 17 %, respectivamente.

En relación con el número de muertes por millón de habitantes, los que presentan una menor relación de muertes son Noruega, Suecia y Malta. En este caso, España, con 37 muertes por millón de habitantes, se encuentra por debajo del conjunto de la EFTA, que se sitúa en 45 por millón. En contraste, los países con mayor número de muertes por millón de habitantes son Serbia, Rumanía y Bulgaria, con cifras de 78 en el caso de los dos primeros, y 74 el tercero.

La Dirección General de Tráfico, en su informe sobre las principales cifras de siniestralidad vial para el año 2024, indica, contabilizando los datos de vías urbanas e interurbanas, que 2024 finalizó con 1.785 personas fallecidas, 9.561 resultaron heridas graves hospitalizadas y 125.084 resultaron heridas leves no hospitalizadas.

El gráfico 6.1 recoge la evolución de estos datos en el periodo 2000-2024. En 2024 se produce un ascenso del 1,3 % en el número de accidentes y del 2,2 % en el número de víctimas en carretera respecto del año anterior. No obstante, se puede observar una tendencia general descendiente desde el año 2000. En cuanto al número de accidentes en vía urbana, presenta una leve subida del 0,4 % en 2024, alcanzando la cifra de 66.224 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 fuerte caída en 2020, como consecuencia las restricciones de movimiento impuestas debido a la pandemia sufrida por la COVID-19 y las limitaciones a la movilidad para frenar su propagación, seguida de una tendencia ascendente, alcanzando niveles similares a los de 2019.

La tabla 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 2024 han repuntado de forma contenida tanto el total de accidentes como el de víctimas. El número total de accidentes ha subido un 0,7 %, alcanzando la cifra de 101.996 y el número total de víctimas lo hace en un 0,8 %, registrando la cifra de 136.430.

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 2024 el análisis de los accidentes por tipo de vía refleja dos tendencias recurrentes año a año: la mayor accidentalidad de la zona urbana, en la que ocurren el 64,9 % de los accidentes y el 60 % de las víctimas, frente a la mayor gravedad de los accidentes en carreteras interurbanas, donde han tenido lugar el 72,3 % de los accidentes 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 que se mantiene hasta 2024, con la excepción del año 2020, con un total de 66.224 accidentes, que representa un 0,4 % más que en el año anterior, si bien el número de víctimas se mantiene, con un descenso del 0,1 %, y disminuye en un 4,6 % el número de fallecidos, quedando la cifra en 494.

En lo que se refiere a las zonas interurbanas, los datos del año 2024 reflejan un incremento del 1,3 % en el número de accidentes y del 2,2 % en el número de víctimas. La gravedad de los accidentes en este tipo de vías ha experimentado resultados similares a los producidos con el año anterior, de tal forma que el número de accidentes mortales descendió en un 0,3 %, y el de víctimas mortales aumentó un 0,2 %.

Los tipos de accidentes ocurridos en 2024 en las carreteras españolas se recogen en la tabla 6.2. Se observan

tres grandes grupos de siniestros; en el primer grupo se encuentran las colisiones entre vehículos en marcha, con un 52,6 % de los accidentes con víctimas, en los que se producen el 38,7 % de los fallecidos, el 43,7 % de los heridos graves y un 58,4 % 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 35,6 % de víctimas mortales, el 21,6 % de heridos graves y el 15 % de heridos leves. El tercer grupo se ha colocado el atropello de personas, que constituyen el accidente más grave en zona urbana, alcanzando el 41,2 % del total de víctimas mortales en este tipo de vía.

Si se analizan los índices de gravedad relativa, de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera, recogidos en la tabla 6.3, las conclusiones respecto al año 2024 son las siguientes:

- Por cada 1.000 accidentes con víctimas, se producen 1.525 víctimas en carretera y 1.236 en zona urbana, con un valor medio de 1.338. En carretera, a partir de 2010 el número de víctimas tiende a mantenerse estable, así en 2024 el número de víctimas por cada mil accidentes con víctimas en carretera sube un 0,9 % 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 2024 el número de víctimas por cada mil accidentes con víctimas en zona urbana cae un 0,5 %.
- Por cada 1.000 accidentes con víctimas, los fallecidos, en 2024 son 36 en carretera y 7 en zona urbana, con un valor medio de 18, igual al registrado los dos años anteriores.
- En 2024, los fallecidos por cada 1.000 víctimas ascienden a 24 en carretera y 5 en zona urbana, con un valor medio de 13, también igual al registrado los dos años anteriores.

## 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 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 y Movilidad Sostenible, a través de la Subsecretaría, que realiza sus actividades independientemente de la Dirección General del Sector Ferroviario, 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, incluyendo las compañías de las comunidades autónomas.

El total de viajeros transportados durante 2024 asciende a 682 millones y 38.163 millones de viajeros-kilómetro. De estos, el 81,6 % de los viajeros fueron transportados en los servicios de cercanías, el 9,5 % en servicios de media distancia, y el 8,9 % en larga distancia (datos provisionales del OTLE).

Las estadísticas de accidentes son distintas en ambos tipos de servicio. Durante 2024 se ha registrado un descenso en el número total de accidentes del 19 %, registrando un total de 102 accidentes, así como en el número total de víctimas que ha bajado un 32,8 %, registrando un total de 41 víctimas, de las que 21 han sido mortales.

En los servicios de vía ancha se ha experimentado un descenso del 26 % en el número de accidentes respecto del año anterior, registrando un total de 57 accidentes, al igual que los servicios de vía estrecha, que registra un descenso del 8,2 %, pasando de 49 accidentes en 2023 a 45 en 2024.

El número de víctimas en vía ancha ha descendido notablemente, pasando de 45 en 2023 a 21 en 2024, mientras que en vía estrecha se han registrado 20 víctimas frente a las 16 del año anterior. En la tabla 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 6.5. En los trenes que circulan por vía ancha, incluye ancho métrico (FEVE), las causas de los accidentes en el año 2024 se han debido principalmente a colisiones (de trenes o con obstáculos), descarrilamientos y accidentes de personas, que representan el 31,6 %, 21,1 % y el 19,3 %, respectivamente. Respecto al año anterior, se observa un descenso de la siniestralidad en todas las causas, debido al descenso generalizado, salvo en el caso de colisiones, que ha aumentado en un 28,6 % en comparación con el año 2023.

### 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 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.

Dicho Plan Nacional de Salvamento Marítimo, se desarrolla en torno a tres ejes y 8 líneas estratégicas:

- Eje 1: Competitividad: servicios eficaces y eficientes.
  - Línea 1. Modernización de medios.
  - Línea 2. Profesionales capacitados.
  - Línea 3. Coordinación y buen gobierno.
- Eje 2: Descarbonización y sostenibilidad.
  - Línea 1. Mejora de la calidad atmosférica.
  - Línea 2. Mares limpios.
  - Línea 3. Formación y divulgación.
- Eje 3: Digitalización e innovación:
  - Línea 1. Transformación digital.
  - Línea 2. Innovación: nuevas capacidades.

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 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.

Con 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 un 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 y Movilidad Sostenible, 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 y Movilidad Sostenible, 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 entonces Ministerio de Fomento se aprueba el Plan de Actuación de la 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; y
- Garantizar un desarrollo sostenible del medio ambiente marino.

Por Orden de 15 de julio de 2022 de la entonces Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se aprueba el Plan de Actuación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad marítima 2022-2024. Las acciones desplegadas en el presente plan contribuyen a la consecución de los objetivos estratégicos desarrollados para los ejes y líneas de actuación del Plan:

- 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 perfeccionando la coordinación con todas las partes implicadas.
- Difundir la cultura de seguridad y prevención de la contaminación entre las personas usuarias del mar.

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 2023<sup>3</sup>, SASEMAR recoge que la flota de Salvamento Marítimo está compuesta por 4 buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación marina, así como 9 remolcadores de salvamento, 5 embarcaciones tipo “Guardamar” y 55 embarcaciones de intervención rápida denominadas “Salvamares”, asimismo, en base al convenio de colaboración suscrito en 2019, Cruz Roja Española gestiona 44 embarcaciones ligeras a lo largo de todo el litoral español, propiedad de Cruz Roja y de Salvamento Marítimo. 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 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 2024, el número total de buques accidentados ha aumentado un 20,4 % registrándose un total de 554 buques accidentados. Igualmente, el número total de afectados ha aumentado en un 173,7 % hasta los 2.981 afectados debido, en su mayor parte, al fuerte aumento del número de rescatados y asistidos, que ha registrado la cifra de 2.956 personas frente a las 1.066 del año anterior. El número de fallecidos y desaparecidos ha repuntado un 8,7 %, pasando de 23 en 2023 a 25 personas en 2024.

Los buques accidentados que más aumentaron fueron los pesqueros, que subieron un 70,6 %, en las embarcaciones de recreo aumentaron un 46,4 %; por su parte, los accidentes en buques mercantes aumentaron en un 13,3 y los encuadrados dentro del concepto “Otros” descendieron en un 63,6 %, respecto a 2023.

<sup>3</sup> Se hace referencia al Informe Anual 2023 de SASEMAR.





En términos absolutos, hay que señalar, que el mayor número de accidentes se registra dentro del tipo embarcaciones de recreo, con un 76,4 % del total, alcanzando las 423 embarcaciones accidentadas en 2024, frente a las 289 del año anterior.

Desde 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 6.7. En 2024 el número total de buques a la deriva apenas ha aumentado, solo un 0,9 % registrándose un total de 2.572 buques, mientras que el número total de afectados ha descendido un 3 % hasta los 8.229 afectados.

La tabla 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 2020 a 2024. En este último año se han registrado un total de 23 accidentes con víctimas, cuatro más que el año anterior. El número de víctimas también ha subido, registrando 25 víctimas en 2024, dos más que el año anterior. La mayor parte de los accidentes con víctimas se ha producido por la causa varada/encalladura, con 228 accidentes y 2 víctimas, y por vía de agua, con 107 accidentes, sin víctimas. El mayor número de víctimas se registra por la causa hombre al agua, con 13 víctimas en los 29 accidentes registrados.

En cuanto al número de accidentes sin víctimas, en 2024 se registran 93 más que el año anterior, alcanzando la cifra en 520 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.

#### 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 6.9, en 2024 se registraron 7 accidentes, cinco más que en 2023, y 33 víctimas, veinticinco más que en el año precedente, de las que resultaron 11 muertos y 22 heridos. Las colisiones entre aeronaves se consideran como un solo accidente. El gráfico 6.4 recoge la evolución de estos accidentes desde el año 2000.

La tabla 6.10 y el gráfico 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 en 2024 se registraron 21 aeronaves implicadas en accidentes, 24 aeronaves implicadas en incidentes graves y 6 aeronaves implicadas en sucesos de ultraligeros motorizados, donde se observa que se han registrado 8 aeronaves menos implicada en accidentes, 4 aeronaves más implicadas en incidentes graves y 18 aeronaves menos implicadas en sucesos ULM, respecto a 2023, habiendo 43 víctimas, veintiuna más que en el año precedente, de las que 18 fueron víctimas mortales.

La tabla 6.11 recoge los accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo por tipo de operación de vuelo durante 2024, donde se muestra que el mayor número de aeronaves implicadas tuvieron lugar en la aviación de transporte aéreo comercial. No obstante, el mayor número de víctimas graves y mortales se produjeron en la aviación general, que incluye trabajos aéreos, instrucción-entrenamiento, privado y vuelos de posicionamiento, entre otros.

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 184/2008, 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 última actualización del Real Decreto que aprueba el Estatuto de la Agencia de Seguridad Aérea, incluye la modificación prevista en el Real Decreto 160/2023, de 7 de marzo, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Enaire, y se modifica el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, aprobado por Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero.

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, y cuya última actualización se produjo mediante la Resolución de 17 de enero de 2024, de la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

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 el acuerdo de 2012, 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. Siguiendo esta línea, AESA ha aprobado la segunda edición del Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO) 2021-2025,



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. El PASO es coherente con el Plan Europeo de Seguridad Aérea (EPAS) 2022-2026, 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, y tanto el Plan como el Programa son conformes con lo establecido en el Anexo 19 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

El Plan de Acción de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea 2021-2025 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. Los objetivos planteados en este Programa, publicados en el nuevo acuerdo de Consejo de ministros, de 15 de diciembre de 2020, se redujeron a 6 objetivos estratégicos específicos inicialmente planteados para el periodo 2015-2017, que pueden clasificarse en operacionales y sistémicos y se resumen a continuación:

- Mejora del nivel de seguridad operacional del transporte aéreo comercial bajo supervisión del Estado español, en el ámbito de las compañías aéreas, de los aeropuertos en los que operan y de los proveedores de servicios de navegación aérea.
- Mejora del nivel de seguridad operacional en los trabajos aéreos y aviación general y deportiva.
- Promoción del desarrollo seguro y ordenado del sector de las aeronaves no tripuladas.
- Fortalecimiento de la capacidad y la eficiencia del sistema de supervisión de la seguridad operacional del Estado.
- Aseguramiento de la implantación real y efectiva de los sistemas de gestión de seguridad o mecanismos equivalentes de los proveedores, y promoción de una verdadera sinergia entre dichos sistemas y el PESO.
- Aplicación de una cultura de seguridad efectiva en todo el sector de la aviación civil.

El Plan de Acción Anual de AESA para el año 2024, enmarcado en su contexto temporal de medio plazo, señala las siguientes actuaciones:

- En el campo de las actuaciones normativas continua la tramitación de los proyectos en estado más avanzado, destacando anteproyecto de Ley por el

que se modifican la Ley de Navegación Aérea y la Ley de Seguridad Aérea (proyecto a iniciativa de la DGAC en el que colabora AESA), así como los proyectos de reales decretos de drones/UAS; sustitución del RD 384/2015, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles; verificación de aeródromos; y sustitución del RD 750/2014.

- En el ámbito del Plan de Actuaciones inspectoras de seguridad aprobado para el año 2024, AESA ha realizado un total de 2.367 inspecciones de control, orientadas a la aeronavegabilidad, escuelas de personal de vuelo, navegación aérea, operaciones aéreas seguridad física, aeropuertos y aeródromos, supervisión económica, drones y derechos de pasajeros. Además, se han gestionado 9.119 aprobaciones y autorizaciones a demanda en las mismas categorías indicadas anteriormente.

Por otro lado, cabe mencionar también el Plan Estratégico de AESA, que determina los objetivos de la Agencia durante el periodo de cuatro años de vigencia (2024-2027). En resumen, el plan establece tres líneas estratégicas a seguir, centrado en:

- Personas: incremento del valor profesional de la Agencia y fomento del sentido de pertenencia.
- Seguridad: fortalecimiento de la promoción de la seguridad aérea y contribución a la mejora continua de la seguridad aérea.
- Excelencia: mejora de la eficacia y eficiencia de la actividad de la AESA, potenciación de la orientación al usuario, facilitar el desarrollo del sector y la integración de la innovación tecnológica y contribución al cumplimiento de la Agenda de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

El Plan Estratégico está alineado con la Administración General del Estado, principalmente mediante el Programa Estatal de Seguridad Operacional y los planes estratégicos vigentes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como con los Organismos aeronáuticos Internacionales.



TABLA 6.1. Accidentes con víctimas en el transporte por carretera (1) (2)

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<i>En carretera</i>						
Número de accidentes	26.611	31.780	33.300	35.330	35.772	1,3%
Mortales	894	1.029	1.161	1.176	1.173	-0,3%
Con heridos	25.717	30.751	32.139	34.154	34.599	1,3%
Número de víctimas	38.582	47.399	49.963	53.379	54.568	2,2%
Muertos (1)	975	1.116	1.273	1.288	1.291	0,2%
Peatones	107	118	135	130	113	-13,1%
Conductores	701	817	899	921	935	1,5%
Pasajeros	167	181	239	237	243	2,5%
Heridos	37.607	46.283	48.690	52.091	53.277	2,3%
Peatones	549	627	619	705	713	1,1%
Conductores	26.653	32.256	33.857	36.063	36.551	1,4%
Pasajeros	10.405	13.400	14.214	15.323	16.013	4,5%
<i>En zona urbana</i>						
Número de accidentes	46.348	58.082	64.616	65.976	66.224	0,4%
Mortales	381	408	459	503	483	-4,0%
Con heridos	45.967	57.674	64.157	65.473	65.741	0,4%
Número de víctimas	57.351	72.296	79.613	81.958	81.862	-0,1%
Muertos (1)	395	417	473	518	494	-4,6%
Peatones	153	183	213	223	207	-7,2%
Conductores	221	205	232	257	251	-2,3%
Pasajeros	21	29	28	38	36	-5,3%
Heridos	56.956	71.879	79.140	81.440	81.368	-0,1%
Peatones	8.281	10.216	12.109	12.534	12.352	-1,5%
Conductores	38.416	48.208	52.885	53.855	53.986	0,2%
Pasajeros	10.259	13.455	14.132	15.051	15.030	-0,1%
<b>Totales</b>						
Número de accidentes	<b>72.959</b>	<b>89.862</b>	<b>97.916</b>	<b>101.306</b>	<b>101.996</b>	<b>0,7%</b>
Número de víctimas	<b>95.933</b>	<b>119.695</b>	<b>129.576</b>	<b>135.337</b>	<b>136.430</b>	<b>0,8%</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 6.2. Tipos de accidentes y su distribución por vías. Año 2024 (1) (2)

Tipo de accidente	Total General					En Vía interurbana					En Vía urbana				
	Accidentes con víctimas		Victimas			Accidentes con víctimas		Victimas			Accidentes con víctimas		Victimas		
	Total	Mortales	Muertos	Heridos graves	Heridos leves	Total	Mortales	Muertos	Heridos graves	Heridos leves	Total	Mortales	Muertos	Heridos graves	Heridos leves
Colisión de vehículos en marcha	53.630	613	690	4.180	73.031	17.737	509	580	2.189	27.999	35.893	104	110	1.991	45.032
Colisión vehículo-obstáculo en calzada	2.469	35	42	279	2.720	710	20	27	108	832	1.759	15	15	171	1.888
Atropello de personas	12.491	301	304	1.735	11.903	696	99	100	175	510	11.795	202	204	1.560	11.393
Atropello de animales	713	5	5	52	843	641	5	5	45	775	72	0	0	7	68
Vuelco en calzada	3.664	30	30	266	3.753	1.238	15	15	83	1.277	2.426	15	15	183	2.476
Salida de la calzada	78	0	0	2	89	3	0	0	0	4	75	0	0	2	85
Salida de calzada (izquierda)	5.584	238	252	789	6.682	4.184	203	217	613	5.062	1.400	35	35	176	1.620
Salida de calzada (derecha)	10.260	352	378	1.270	11.947	8.144	282	306	1.001	9.512	2.116	70	72	269	2.435
Otro tipo de accidente	13.107	82	84	982	14.122	2.419	40	41	320	2.772	10.688	42	43	662	11.350
<b>Total</b>	<b>101.996</b>	<b>1.656</b>	<b>1.785</b>	<b>9.555</b>	<b>125.090</b>	<b>35.772</b>	<b>1.173</b>	<b>1.291</b>	<b>4.534</b>	<b>48.743</b>	<b>66.224</b>	<b>483</b>	<b>494</b>	<b>5.021</b>	<b>76.347</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 6.3. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera (1)**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Víctimas por 1.000 accidentes con víctimas</b>						
En carretera	1.450	1.491	1.500	1.511	1.525	0,9%
En zona urbana	1.237	1.245	1.232	1.242	1.236	-0,5%
<b>Valor medio total</b>	<b>1.315</b>	<b>1.332</b>	<b>1.323</b>	<b>1.336</b>	<b>1.338</b>	<b>0,2%</b>
<b>Muertos por 1.000 accidentes con víctimas</b>						
En carretera	37	35	38	36	36	0,0%
En zona urbana	9	7	7	8	7	-12,5%
<b>Valor medio total</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>0,0%</b>
<b>Muertos por 1.000 víctimas</b>						
En carretera	25	24	25	24	24	0,0%
En zona urbana	7	6	6	6	5	-16,7%
<b>Valor medio total</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>0,0%</b>

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

Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

**TABLA 6.4. Accidentes de circulación en el transporte ferroviario**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024
<b>A. Vía Ancha (2) (3)</b>					
Número de accidentes	51	52	59	77	57
Número de víctimas	29	34	48	45	21
Muertos	13	15	21	22	18
Heridos	16	19	27	23	3
<b>B. Vía Estrecha (4)</b>					
Número de accidentes	26	45	28	49	45
Número de víctimas	16	25	14	16	20
Muertos	1	0	1	2	3
Heridos	15	25	13	14	17
<b>C. Total (A+B)</b>					
Número de accidentes	77	97	87	126	102
Número de víctimas	45	59	62	61	41
Muertos	14	15	22	24	21
Heridos	31	44	40	37	20

(1) Datos referidos a los accidentes considerados "significativos".

(2) Desde 2013 en Vía Ancha se incluye FEVE (ancho métrico), se integra en Adif.

(3) En 2014 y posteriores, se integran Adif y Adif Alta Velocidad.

(4) 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 6.5. La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario**

Causas de los accidentes	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Vía Ancha (total accidentes) (2) (3)</b>	<b>51</b>	<b>52</b>	<b>59</b>	<b>77</b>	<b>57</b>	<b>-26,0%</b>
Descarrilamiento	11	8	6	16	12	-25,0%
Accidentes de personas	19	25	31	20	11	-45,0%
Paso a nivel	6	6	11	17	8	-52,9%
Colisión (de trenes o con obstáculos)	12	10	6	14	18	28,6%
Incendio	1	0	2	3	3	0,0%
Otros accidentes	2	3	3	7	5	-28,6%
<b>Vía Estrecha (total accidentes) (4)</b>	<b>27</b>	<b>45</b>	<b>28</b>	<b>49</b>	<b>45</b>	<b>-8,2%</b>
Fallo humano	5	3	5	--	1	--
Fallo del material (motor, móvil y fijo)	2	5	2	--	0	--
Ajenas	20	37	20	--	7	--
Desconocidas	0	0	1	--	37	--
<b>Total accidentes</b>	<b>78</b>	<b>97</b>	<b>87</b>	<b>126</b>	<b>102</b>	<b>-19,0%</b>

(1) Datos referidos a los accidentes considerados "significativos".

(2) Desde 2013 en Vía Ancha se incluye FEVE (ancho métrico), se integra en Adif.

(3) En 2014 y posteriores, se integran Adif y Adif Alta Velocidad.

(4) 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 6.6. Resumen de accidentes marítimos (1)**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Total buques accidentados</b>	<b>447</b>	<b>539</b>	<b>540</b>	<b>460</b>	<b>554</b>	<b>20,4%</b>
Buques pesqueros	50	39	49	34	58	70,6%
Buques mercantes	18	34	34	30	34	13,3%
Embarcaciones de recreo	308	382	370	289	423	46,4%
Otros	71	84	87	107	39	-63,6%
<b>Total afectados</b>	<b>1.304</b>	<b>1.540</b>	<b>1.070</b>	<b>1.089</b>	<b>2.981</b>	<b>173,7%</b>
Fallecidos y desaparecidos	29	14	46	23	25	8,7%
Rescatados y asistidos	1.275	1.526	1.024	1.066	2.956	177,3%

(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 y Movilidad Sostenible.

**TABLA 6.7. Número de buques a la deriva y número de víctimas afectadas (1)**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
<b>Total buques a la deriva</b>	<b>2.259</b>	<b>2.700</b>	<b>2.810</b>	<b>2.549</b>	<b>2.572</b>	<b>0,9%</b>
Buques pesqueros	161	178	173	170	231	35,9%
Buques mercantes	86	126	121	162	176	8,6%
Embarcaciones de recreo	1.775	2.109	2.097	1.705	2.089	22,5%
Otros	237	287	419	512	76	-85,2%
<b>Total afectados</b>	<b>6.756</b>	<b>7.657</b>	<b>8.150</b>	<b>8.480</b>	<b>8.229</b>	<b>-3,0%</b>
Fallecidos y desaparecidos	2	0	2	0	2	-
Rescatados (2)	6.754	7.657	8.148	8.480	8.227	-3,0%

(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 y Movilidad Sostenible.


**TABLA 6.8. Número de accidentes de buques y número de víctimas afectadas en el transporte marítimo (1)**

Tipos de accidente	2020		2021		2022		2023		2024	
	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>3</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>1</b>
Sin víctimas	2	0	10	0	12	0	12	0	9	0
Con víctimas	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1
<b>Colisión</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>0</b>
Sin víctimas	5	0	4	0	13	0	6	0	5	0
Con víctimas	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0
<b>Escora</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
Sin víctimas	2	0	3	0	1	0	0	0	1	0
Con víctimas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Hombre al agua</b>	<b>43</b>	<b>9</b>	<b>51</b>	<b>8</b>	<b>45</b>	<b>12</b>	<b>37</b>	<b>13</b>	<b>29</b>	<b>13</b>
Sin víctimas	35	0	43	0	35	0	25	0	17	0
Con víctimas	8	9	8	8	10	12	12	13	12	13
<b>Hundimiento</b>	<b>62</b>	<b>9</b>	<b>64</b>	<b>0</b>	<b>64</b>	<b>31</b>	<b>53</b>	<b>5</b>	<b>70</b>	<b>6</b>
Sin víctimas	59	0	64	0	60	0	50	0	65	0
Con víctimas	3	9	0	0	4	31	3	5	5	6
<b>Incendio / Explosión</b>	<b>66</b>	<b>3</b>	<b>53</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>44</b>	<b>0</b>	<b>65</b>	<b>0</b>
Sin víctimas	65	0	53	0	58	0	44	0	65	0
Con víctimas	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Varada / Encalladura</b>	<b>150</b>	<b>0</b>	<b>226</b>	<b>0</b>	<b>212</b>	<b>2</b>	<b>196</b>	<b>2</b>	<b>228</b>	<b>2</b>
Sin víctimas	150	0	226	0	210	0	195	0	226	0
Con víctimas	0	0	0	0	2	2	1	2	2	2
<b>Vía de agua</b>	<b>89</b>	<b>0</b>	<b>86</b>	<b>0</b>	<b>101</b>	<b>0</b>	<b>76</b>	<b>0</b>	<b>107</b>	<b>0</b>
Sin víctimas	89	0	86	0	101	0	76	0	107	0
Con víctimas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Vuelco</b>	<b>36</b>	<b>7</b>	<b>29</b>	<b>6</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>2</b>	<b>28</b>	<b>3</b>
Sin víctimas	33	0	25	0	20	0	19	0	25	0
Con víctimas	3	7	4	6	0	0	2	2	3	3
<b>Total accidentes sin víctimas</b>	<b>440</b>	<b>0</b>	<b>514</b>	<b>0</b>	<b>510</b>	<b>0</b>	<b>427</b>	<b>0</b>	<b>520</b>	<b>0</b>
<b>Total accidentes con víctimas</b>	<b>16</b>	<b>29</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>46</b>	<b>19</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>25</b>
<b>Total accidentes/víctimas</b>	<b>456</b>	<b>29</b>	<b>526</b>	<b>14</b>	<b>527</b>	<b>46</b>	<b>446</b>	<b>23</b>	<b>543</b>	<b>25</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 y Movilidad Sostenible.

**TABLA 6.9. Accidentes con víctimas mortales en el transporte aéreo (1) (2)**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024
Número de accidentes	5	4	2	2	7
Número de víctimas	15	14	6	8	33
Muertos	7	5	2	3	11
Heridos	8	9	4	5	22

(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 y Movilidad Sostenible.

**TABLA 6.10. Accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo (1)**

Concepto	2020	2021	2022	2023	2024
Número de aeronaves implicadas en accidentes	38	42	34	29	21
Número de aeronaves implicadas en incidentes graves	12	13	41	20	24
Número de aeronaves implicadas en sucesos ULM	21	29	33	24	6
Número total de víctimas mortales	8	9	8	11	18
Número total de heridos graves	11	14	9	11	25

(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 y Movilidad Sostenible.

**TABLA 6.11. Accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo por tipo de operación de vuelo. Año 2024**

Concepto	Transporte aéreo comercial	Aviación general (1)	Otras operaciones	Total
Número de aeronaves implicadas en accidentes	15	6	0	21
Número de aeronaves implicadas en incidentes graves	18	6	0	24
Número de aeronaves implicadas en sucesos ULM	0	6	0	6
Número total de víctimas mortales	0	18	0	18
Número total de heridos graves	14	11	0	25

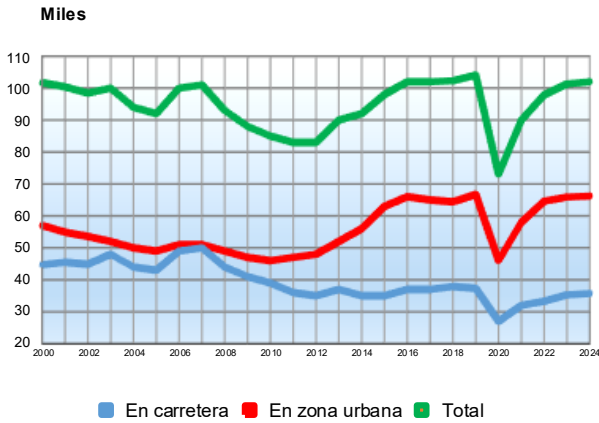
(1) Trabajos aéreos, instrucción-entrenamiento, privado, vuelos de posicionamiento y otros.

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



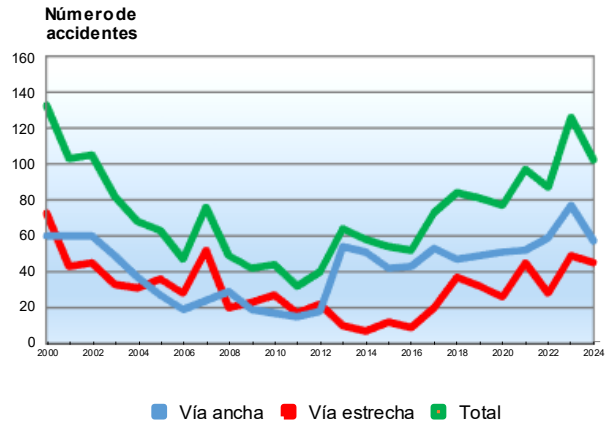


**Gráfico 6.1. Transporte por carretera  
Accidentes con víctimas**



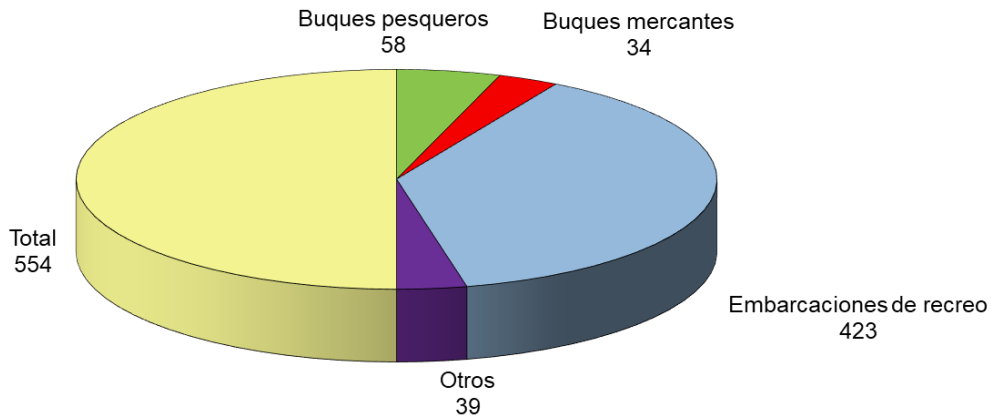
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

**Gráfico 6.2. Transporte por ferrocarril  
Accidentes de circulación (\*)**



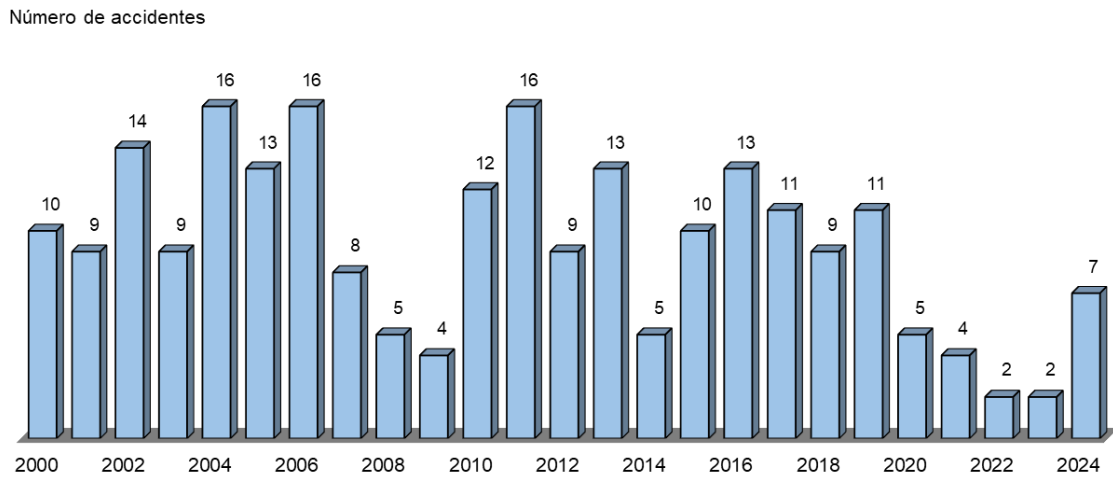
(\*) En 2013 Vía Ancha incluye Ancho Métrico (FEVE). Datos no comparables con 2012.  
Fuente: Adif y otros, FEVE (datos facilitados por ADIF desde 2013), C.A. de Cataluña, C.A. del País Vasco, C.A. de Valencia y C.A. de las Illes Balears.

**Gráfico 6.3. Número de accidentes marítimos. Año 2024**



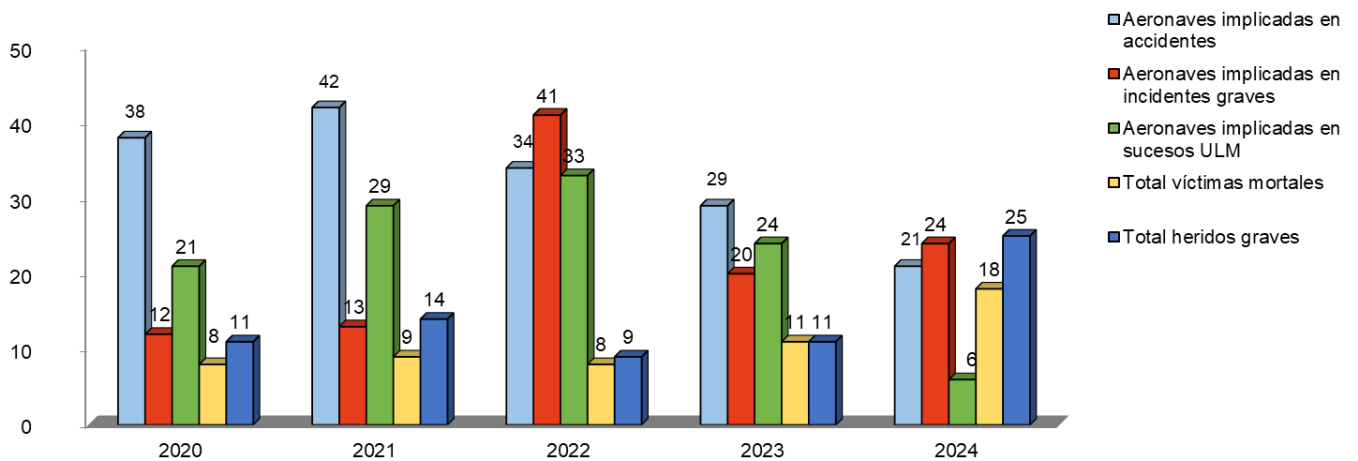
Fuente: Sasemar. Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

**Gráfico 6.4. Transporte aéreo. Accidentes con víctimas mortales**



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

**Gráfico 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 y Movilidad Sostenible.