los transportes, las infraestructuras y los servicios postales

informe anual 2008

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

los transportes, las infraestructuras y los servicios postales

informe anual 2008

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

2009

Catálogo general de publicaciones oficiales:
http://www.060.es

Tienda virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:
www.fomento.es

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

NIPO: En tramitación

Prólogo

El Informe Anual sobre los Transportes, las Infraestructuras y los Servicios Postales —2008—, que se presenta, responde al objetivo de ediciones anteriores y ofrece una visión global de estos sectores, en los que el Ministerio de Fomento ejerce sus competencias. En este Informe se realiza una labor de análisis de los aspectos técnicos, económicos y normativos, tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

La información que contiene se estructura en tres bloques. El primero se centra en el análisis de la evolución sectorial de los transportes y las infraestructuras en España y en los países que forman parte de la Unión Europea (UE), del Foro Internacional del Transporte (FIT), y de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El segundo reúne información sobre las variaciones producidas en el sector de los Servicios Postales en el entorno nacional, europeo e internacional. Finalmente, en el tercero se recoge el Marco Legislativo del Transporte, las Infraestructuras y los Servicios Postales, incorporando la relación de normas estatales y comunitarias aprobadas en el año 2008 y durante el primer semestre del año 2009.

La presentación de los resultados se hace mediante tablas y gráficos que se facilitan asimismo en soporte informático, formato «Excel 2003».

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

La coordinación del Informe Anual, así como la elaboración y recopilación de la información correspondiente a los capítulos sobre los Transportes y las Infraestructuras y su Marco Legislativo ha correspondido a la Secretaría General Técnica, en colaboración con los Centros Directivos del Ministerio de Fomento y otras instituciones públicas y privadas. El capítulo dedicado a los Servicios Postales ha sido elaborado por la Subdirección General de Régimen Postal.

Resulta obligado expresar el agradecimiento a todos los que han cooperado en la elaboración de este trabajo y han hecho posible disponer de esta nueva edición del Informe Anual sobre «Los Transportes, las Infraestructuras y los Servicios Postales 2008».

La Secretaria General Técnica

Índice

1.ª Parte. LOS TRANSPORTES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

1. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA 15

1.1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2008 y evolución de la coyuntura sectorial en el primer semestre de 2009 15
1.2. Transporte e infraestructuras de carretera 31
1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias 52
1.4. Transporte e infraestructuras marítimas 77
1.5. Transporte e infraestructuras aéreas 96
1.6. Seguridad en los transportes 115

2. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL 131

2.1. El transporte terrestre y sus infraestructuras 131
2.2. El transporte marítimo 156
2.3. El transporte aéreo 163
2.4. Actividades de la Unión Europea (UE) 174
2.5. Actividades de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) 192

2.ª Parte. LOS SERVICIOS POSTALES

1. LOS SERVICIOS POSTALES EN ESPAÑA 219

1.1. El mercado de los servicios postales en España 219
1.2. Explotación postal 226
1.3. Regulación y ordenación postal 235

2. LOS SERVICIOS POSTALES EN EL MARCO INTERNACIONAL 239

2.1. El cambiante sector postal 239
2.2. El mercado postal europeo 246

3.ª Parte. EL MARCO LEGISLATIVO

1. EL MARCO LEGISLATIVO DEL TRANSPORTE, LAS INFRAESTRUCTURAS Y LOS SERVICIOS POSTALES EN EL AÑO 2008 Y PRIMER SEMESTRE DE 2009 261

1.1. Normativa estatal 262
1.2. Normativa de la Unión Europea 266

2. ANEXOS LEGISLATIVOS 273

2.1. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2008 273
2.2. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Primer semestre de 2009 312
2.3. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2008 333
2.4. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Primer semestre de 2009 356

Índice de tablas

1.ª Parte. LOS TRANSPORTES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

1. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA

1.1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2008 y evolución de la coyuntura sectorial en el primer semestre de 2009 15
1.1.1. Principales números índices económicos y de transporte 21
1.1.2. Valor Añadido Bruto a precios básicos en el sector transportes 22
1.1.3. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte 2005 22
1.1.3bis. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte 2006 22
1.1.4. Cuentas de producción y explotación en el transporte y las comunicaciones. Año 2005 a 2008 23
1.1.5. Gasto anual en transporte y comunicaciones 23
1.1.5bis. Gasto anual en transporte y comunicaciones 23
1.1.6. Balanza de servicios de transporte 23
1.1.7. Inversiones realizadas en los distintos modos de transporte y en infraestructuras 24
1.1.8. Evolución de los precios de productos petrolíferos 24
1.1.9. Población activa ocupada en el sector transporte público 24
1.1.10. Consumo final energético por sectores económicos y tipos de energía (Unión Europea y España) .. 25
1.1.11. Energía consumida por los distintos modos de transporte 26
1.1.12. Distribución del tráfico interior de viajeros según modo de transporte 27
1.1.13. Distribución del tráfico interior de mercancías según modo de transporte 27
1.1.14. Transporte internacional de viajeros según modo de transporte 27
1.1.15. Indicadores coyunturales del sector transporte. Primer semestre de 2009 28
1.2. Transporte e infraestructuras de carretera 31
1.2.1. Longitud de la red interurbana de carreteras 36
1.2.2. Longitud de carreteras de gran capacidad 36
1.2.3. Inversiones realizadas en carreteras 36
1.2.4. Inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento 37
1.2.5. Resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas 37
1.2.6. Parque de vehículos de carretera 37
1.2.7. Vehículos de carretera matriculados 37
1.2.8. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera 38
1.2.9. Estructura empresarial del transporte discrecional de viajeros con vehículos de nueve o menos plazas (taxis) (tarjeta VT) 38
1.2.10. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio público, según tipo de vehículo y radio de acción 38
1.2.11. Evolución del parque de vehículos de mercancías autorizados para realizar servicio privado, según tipo de vehículo y radio de acción 39
1.2.12. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Empresas con vehículos pesados 39
1.2.13. Tráfico en la red interurbana de carreteras, según titularidad 40
1.2.14. Tráfico en el conjunto de las redes de carreteras por tipo de vía 40
1.2.14bis. Tráfico intensidad media diaria (IMD) en el conjunto de redes de carretera por tipo de vía 40
1.2.15. Tráfico. Longitud total recorrida en la red de carreteras por titularidad y provincias 41
1.2.16. Trafico en la red de carreteras del Estado según clase de vehículo 42
1.2.16.1. Tráfico en la red a cargo del Estado por tipo de carretera 42
1.2.16.2. Tráfico (IMD) en la red de carreteras del Estado por tipo de vía 42
1.2.17. Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en el conjunto de las redes de carreteras 43
1.2.17.1. Transporte de viajeros, según clase de vehículo y mercancías en la red de carreteras del Estado 43
1.2.18. Transporte interior de mercancías según tipo de servicio. Vehículos Pesados. Operaciones interurbanas 43
1.2.19. Distribución de velocidades de vehículos ligeros en la red de carreteras del Estado. Autovías 43

1.2.19.1. Distribución de velocidades de vehículos ligeros en la red de carreteras del Estado. Carreteras convencionales ... 43
1.2.20. Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado ... 44
1.2.21. Transporte interior de mercancías, según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado ... 45
1.2.22. Relación de autorizaciones bilaterales internacionales expedidas a los transportistas españoles ... 46
1.2.23. Número de autorizaciones (Comunitarias y CEMT) para el transporte internacional de mercancías . 47
1.2.24. Transporte internacional de viajeros realizado por transportistas españoles en la UE ... 47
1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias ... 52
1.3.1. Evolución de las características de explotación de las redes ferroviarias ... 59
1.3.2. Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril ... 59
1.3.3. Longitud de la red, según características de las líneas ... 59
1.3.4. RENFE. Parque de material motor y remolcado ... 60
1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías ... 60
1.3.6. RENFE. Transporte de mercancías en régimen de cargas ... 61
1.3.7. RENFE. Evolución de los tráficos, recorridos y ocupaciones ... 61
1.3.8. RENFE. Carga bruta remolcada ... 62
1.3.9. RENFE. Consumos energéticos ... 62
1.3.10. RENFE. Disponibilidad del material motor y remolcado ... 62
1.3.11. RENFE y ADIF. Efectivos de personal y su productividad ... 62
1.3.12. RENFE Operadora. Inversiones realizadas ... 63
1.3.12bis. ADIF. Inversiones realizadas ... 63
1.3.13. RENFE. Resultados económicos ... 63
1.3.13bis. RENFE Operadora. Resultados económicos ... 64
1.3.14. ADIF. Resultados económicos ... 65
1.3.15. RENFE. Resultados del ejercicio 2008. Unidades de negocio operadoras de transporte ... 66
1.3.16. RENFE. Compensaciones, ayudas y otras intervenciones financieras asignadas por el Estado ... 67
1.3.16A. RENFE. Contrato-Programa. Aportaciones del Estado ... 67
1.3.17. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Longitud total de las líneas ... 68
1.3.18. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Parque de material motor y remolcado ... 68
1.3.19. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Personal empleado ... 68
1.3.20. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Consumos energéticos de tracción ... 69
1.3.21. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles ... 69
1.3.22. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Evolución del tráfico ... 70
1.3.23. FEVE. Cuenta de resultados ... 71
1.3.24. Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña. Cuenta de resultados ... 71
1.3.25. Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia. Cuenta de resultados ... 71
1.3.26. Ferrocarriles del Gobierno Vasco. Cuenta de resultados ... 72
1.3.27. Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares. Cuenta de resultados ... 72
1.4. Transporte e infraestructuras marítimas ... 77
1.4.1. Evolución de los principales parámetros técnicos de los puertos ... 81
1.4.2. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo ... 81
1.4.3. Estructura de los ingresos y gastos de explotación de los puertos españoles ... 81
1.4.4. Evolución de la flota de transporte abanderada en España ... 82
1.4.5. Flota de transporte española. Registro especial de las Islas Canarias ... 83
1.4.6. Número de buques de la flota de transporte abanderada en España distribuidos según tamaño de GT ... 84
1.4.7. Bajas en la flota abanderada en España ... 84
1.4.8. Distribución por edades de la flota de transporte abanderada en España ... 85
1.4.9. Distribución de la flota según el número de buques por naviera ... 86
1.4.10. Evolución de la construcción naval española ... 86
1.4.11. Tráfico portuario ... 87
1.4.12. Tráfico portuario de buques, pasajeros y mercancías ... 88
1.4.13. Tráfico exterior según presentación de la mercancía ... 89
1.4.14. Tráfico de cabotaje según presentación de la mercancía ... 90
1.4.15. Número de contenedores de 20 pies y mayores movidos y toneladas transportadas en los puertos españoles ... 90

1.4.16. Tráfico de contenedores de 20 pies y mayores ... 91
1.4.17. Mercancía general transportada en contenedores de 20 pies y mayores ... 91
1.4.18. Acciona Trasmediterránea. Tráfico de pasaje, vehículos y carga. Unidades e ingresos ... 92
1.4.19. Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH, S. A.). Evolución de la actividad de la flota de buques-tanque ... 92
1.5. Transporte e infraestructuras aéreas ... 96
1.5.1. Inversiones en infraestructuras aeronáuticas ... 102
1.5.2. AENA. Resumen de resultados ... 102
1.5.3. Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles ... 103
1.5.4. Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles ... 103
1.5.5. Distribución del tráfico anual de pasajeros en los aeropuertos civiles ... 104
1.5.6. Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles de mayor tráfico ... 105
1.5.7. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles ... 105
1.5.8. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles ... 106
1.5.9. Indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles ... 106
1.5.10. Evolución de la flota aérea regular del Grupo IBERIA ... 106
1.5.11. Flota de diversas compañías aéreas ... 107
1.5.12. Datos de oferta y demanda de IBERIA ... 107
1.5.13. Distribución del mercado internacional de transporte aéreo regular hacia y desde España ... 108
1.5.14. Distribución del mercado europeo de transporte aéreo no regular hacia y desde España ... 108
1.5.15. Ingresos medios por mercado de IBERIA ... 108
1.5.16A. Indicadores de actividad del Grupo IBERIA ... 109
1.5.16B. Indicadores de actividad de diversas empresas de transporte aéreo ... 109
1.5.17. Estructura y cuantía de costes de IBERIA ... 110
1.5.18. Cuenta de resultados de IBERIA ... 110
1.5.19. Evolución de las tarifas aéreas regulares ... 110
1.6. Seguridad en los transportes ... 115
1.6.1. Accidentes con víctimas en el transporte por carretera ... 120
1.6.2. Tipos de accidentes y su distribución por vías ... 120
1.6.3. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera ... 121
1.6.4. Accidentes de circulación en el transporte ferroviario ... 121
1.6.5. La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario ... 122
1.6.6. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte ferroviario ... 122
1.6.7. Resumen de accidentes marítimos ... 122
1.6.8. Número de buques hundidos. Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo ... 123
1.6.9. Número de buques que sufrieron averías sin víctimas y TRB afectadas en el transporte marítimo ... 124
1.6.10. Número de buques que sufrieron accidentes. Número de víctimas y TRB afectadas en el transporte marítimo ... 125
1.6.11. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte marítimo ... 126
1.6.12. Accidentes con víctimas mortales en el transporte aéreo ... 126
1.6.13. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves cuyo MTOW sea de 5.701 kg o más ... 126
1.6.14. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves explotadas por operadores en el transporte aéreo comercial cuyo MTOW sea inferior a 5.701 kg ... 127
1.6.15. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves explotadas por el resto de los operadores cuyo MTOW sea inferior a 5.701 kg ... 127
1.6.16. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves privadas y deportivas cuyo MTOW sea inferior a 5.701 kg ... 128

2. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL

2.1. El transporte terrestre y sus infraestructuras ... 131
2.1.1. Transporte de mercancías ... 145
2.1.2. Transporte de viajeros ... 146
2.1.3. Accidentes de carretera ... 147
2.1.4. Inversiones brutas en infraestructuras ... 148
2.2. El transporte marítimo ... 156
2.2.1. Tráfico marítimo mundial ... 158
2.2.2. Flota mercante mundial ... 158
2.2.3. Evolución de la flota mundial ... 159

2.2.4. Distribución de la flota mercante por clase de buque y grupos de países 159
2.2.5. Participación en la flota de contenedores mundial 159
2.2.6. Evolución de las principales flotas mundiales 160
2.2.7. Flota mercante. Análisis de los registros de la Unión Europea 160
2.2.8. Evolución anual de los buques amarrados 161
2.2.9. Evolución de la cartera mundial de pedidos 161
2.3. El transporte aéreo 163
2.3.1. Total mundial del tráfico de pago internacional e interior 167
2.3.2. Tráfico mundial de pago internacional 167
2.3.3. Tendencias de los coeficientes de carga en los servicios regulares (internacionales e interiores) 168
2.3.4. Distribución regional del tráfico regular 168
2.3.5. Tráfico mundial internacional no regular estimado de pasajeros de pago 168
2.3.6. Accidentes en los servicios aéreos regulares en los que murieron pasajeros 169
2.3.7. Seguridad de la aviación 170

2.ª Parte. LOS SERVICIOS POSTALES

1. LOS SERVICIOS POSTALES EN ESPAÑA

1.1. El mercado de los servicios postales en España 219
1.1.1. Evolución del volumen de envíos en España 222
1.1.2. Evolución de la cifra de negocio 222
1.1.3. Evolución del mercado postal global en España 222
1.1.4. Mercado postal tradicional: desglose por servicios postales 222
1.1.5. Operadores destacados en paquetería y mensajería 222
1.1.6. Otros operadores del mercado español 223
1.2. Explotación postal 226
1.2.1. Puntos de atención donde se prestan servicios postales 230
1.2.2. Inversiones realizadas 230
1.2.3. Evolución de las tarifas postales 230
1.2.4. Evolución de los precios de los servicios de telecomunicación 231
1.2.5. Evolución efectivos de personal 231
1.2.6. Evolución líneas correspondencia nacida 231
1.2.7. Número e importe de los giros cursados 231
1.2.8. Correspondencia nacida y distribuida en las diez provincias de mayor tráfico 232
1.2.9. Productos telegráficos admitidos 232
1.2.10. Medios de transporte 232
1.3. Regulación y ordenación postal 235
1.3.1. Evolución del número de empresas con autorizaciones postales 236
1.3.2. Plazo medio de entrega de las prestaciones postales incluidas en el servicio postal universal en «D+3» . 236
1.3.3. Plazo medio de entrega de las prestaciones postales incluidas en el servicio postal universal en «D+5» . 236

2. LOS SERVICIOS POSTALES EN EL MARCO INTERNACIONAL

2.1. El cambiante sector postal 239
2.1.1. Envíos de correo ordinario por habitante y año 243
2.1.2. Ingresos por empleado 243
2.1.3. Mercado postal internacional 244
2.2. El mercado postal europeo 246
2.2.1. Mercado europeo. Magnitudes operativas 255
2.2.2. Mercado europeo. Magnitudes económicas 255

Índice de gráficos

1.ª Parte. LOS TRANSPORTES Y LAS INFRAESTRUCTURAS

1. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN ESPAÑA

1.1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2008 y evolución de la coyuntura sectorial en el primer semestre de 2009 15
1.1.1. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras 29
1.1.2. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras 29
1.1.3. Energía consumida según modo de transporte 29
1.1.4. Consumo final energético por sectores económicos (España y UE) 29
1.1.5. Distribución del tráfico interior interurbano de viajeros según modo de transporte 30
1.1.6. Distribución del tráfico interior interurbano de mercancías según modo de transporte 30
1.2. Transporte e infraestructuras de carretera 31
1.2.1. Red principal de carreteras 48
1.2.2. Red de vías de gran capacidad 49
1.2.3. Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad 50
1.2.4. Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles 50
1.2.5. Evolución de las matriculaciones de vehículos de carretera 50
1.2.6. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones 51
1.2.7. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera 51
1.2.8. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera 51
1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias 52
1.3.1. Red de ferrocarriles 73
1.3.2. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías 74
1.3.3. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren 74
1.3.4. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por conceptos 74
1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías 74
1.3.6. RENFE. Evolución de datos económicos 75
1.3.7. ADIF. Evolución de datos económicos 75
1.3.8. FEVE. Tráfico de viajeros y mercancías 75
1.3.9. Inversiones ferroviarias 76
1.3.10. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Distribución del tráfico de viajeros 76
1.4. Transporte e infraestructuras marítimas 77
1.4.1. Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior) 93
1.4.2. Flota de transporte abanderada en España 94
1.4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo 94
1.4.4. Ingresos y gastos en los puertos españoles 94
1.4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera 95
1.4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas, según buques/naviera 95
1.4.7. Distribución del tráfico portuario según presentación de la mercancía 95
1.5. Transporte e infraestructuras aéreas 96
1.5.1. Tráfico de los aeropuertos españoles 111
1.5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles 112
1.5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles 112
1.5.4. Tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles 112
1.5.5. Tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles 113
1.5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros 113
1.5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos 113
1.5.8. Parámetros de las compañías aéreas 114
1.6. Seguridad en los transportes 115
1.6.1. Transporte por carretera. Accidentes con víctimas 129
1.6.2. Transporte por ferrocarril. Accidentes de circulación 129

1.6.3. Número de accidentes marítimos 129
1.6.4. Transporte aéreo. Accidentes con víctimas 129

2. EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL MARCO INTERNACIONAL

2.1. El transporte terrestre y sus infraestructuras 131
2.1.1. Transporte de mercancías por ferrocarril 149
2.1.2. Transporte de mercancías por carretera 149
2.1.3. Transporte de mercancías por vías navegables 149
2.1.4. Transporte por oleoductos 150
2.1.5. Transporte de viajeros por ferrocarril 150
2.1.6. Transporte de viajeros en vehículo privado 150
2.1.7. Transporte de viajeros en autobús y autocar 151
2.1.8. Heridos en accidentes en carretera 151
2.1.9. Muertos en accidentes en carretera 151
2.1.10. Víctimas en accidentes en carretera 152
2.1.11. Número total de muertos por millón de habitantes 152
2.1.12. Número total de muertos por millón de vehículos motorizados 153
2.1.13. Indicador compuesto de tendencias 153
2.1.14. Evolución de las inversiones anuales en infraestructuras de transporte interior 154
2.1.15. Inversiones en infraestructuras de transporte interior en porcentaje del PIB 154
2.1.16. Reparto modal de las inversiones en infraestructuras – determinados años, países de Europa Occidental . 155
2.1.17. Reparto modal de las inversiones en infraestructuras – determinados años, PECO 155
2.2. El transporte marítimo 156
2.2.1. Tráfico marítimo mundial 162
2.2.2. Flota mercante mundial 162
2.2.3. Participación en la flota de contenedores mundial 162
2.3. El transporte aéreo 163
2.3.1. Tráfico aéreo regular 171
2.3.2. Tráfico aéreo internacional no regular 171
2.3.3. Índices de pasajeros muertos en accidente en servicios aéreos regulares mundiales 171
2.3.4. Seguridad en aviación. Apoderamientos ilícitos de aeronaves 172
2.3.5. Seguridad en aviación. Ataques a instalaciones 173
2.3.6. Seguridad en aviación. Número de muertos o lesionados 173
2.5. Actividades de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) 192
2.5.1. Seguridad operacional: Grado de implantación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia .. 215
2.5.2. Seguridad de la aviación: Grado de implantación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia. 215

2.ª Parte. LOS SERVICIOS POSTALES

1. LOS SERVICIOS POSTALES EN ESPAÑA

1.1. El mercado de los servicios postales en España 219
1.1.1. Mercado global español de los servicios postales. Volumen de negocio (envíos) 224
1.1.2. Mercado postal tradicional. Volumen de negocio (envíos) 224
1.1.3. Mercado postal tradicional. Volumen de negocio (facturación) 224
1.1.4. Mercado postal tradicional. Desglose por servicios postales 225
1.2. Explotación postal 226
1.2.1. Evolución del número de empleados 233
1.2.2. Evolución del número de oficinas 233
1.2.3. Evolución del número de vehículos 233
1.2.4. Inversiones de correos y telégrafos 234
1.2.5. Evolución de las líneas de correspondencia nacida 234
1.3. Regulación y ordenación postal 235
1.3.1. Distribución de las autorizaciones postales otorgadas por Comunidades Autónomas 237
1.3.2. Empresas con autorizaciones postales 237
1.3.3. Autorizaciones otorgadas a empresas prestadoras de servicios postales 237

2. LOS SERVICIOS POSTALES EN EL MARCO INTERNACIONAL

2.1. El cambiante sector postal 239
2.1.1. Envíos de correo ordinario por habitante y año 245
2.1.2. Ingresos por empleado 245
2.2. El mercado postal europeo 246
2.2.1. Envíos de correspondencia por habitante 256
2.2.2. Envíos de correspondencia por empleado 256
2.2.3. Número de habitantes por buzón 257
2.2.4. Número de habitantes por oficina permanente 257
2.2.5. Área cubierta por oficina permanente 258

1

Los transportes

1. El transporte y las infraestructuras en España

1.1. Balance de los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2008 y evolución de la coyuntura sectorial en el primer semestre de 2009

En este capítulo se ofrece una visión global de la evolución de los sectores del transporte y las infraestructuras durante 2008 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. Por último se ofrece un avance de la evolución de sector transporte correspondiente al primer semestre del año 2009, de acuerdo con la información coyuntural disponible.

1.1.1. Evolución de la economía española

El Instituto Nacional de Estadística (INE) ha publicado los resultados de la Contabilidad Nacional Trimestral de España, base 2000 (CNTR-2000) correspondientes al cuarto trimestre de 2008, cuyas estimaciones son homogéneas, tanto numérica como metodológicamente, con los datos anuales difundidos el 19 de mayo de 2005 en el marco de la base 2000 de la Contabilidad Nacional de España.

La estimación de esta serie trimestral incorpora todos los cambios, tanto conceptuales como estadísticos, que diferencian esta base contable respecto a la anterior.

La CNTR-2000 incorpora dos cambios conceptuales que deberán introducirse en las respectivas cuentas de los Estados miembros de la Unión Europea:

— Introducción de un nuevo método de elaboración de las estimaciones en términos de volumen, mediante el que las estimaciones a precios constantes de base utilizadas hasta la fecha se reemplazan por estimaciones encadenadas a precios del año precedente. Este cambio metodológico tiene su base en la Decisión de la Comisión número 98/715/CE.

— Asignación de los Servicios de Intermediación Financiera Medidos Indirectamente a los sectores y ramas de actividad usuarios, en aplicación de lo establecido en los Reglamentos del Consejo números 448/98 y 1889/2002.

La CNTR-2000 incorpora nuevas fuentes estadísticas de base y nuevos métodos y procedimientos de elaboración de sus estimaciones. Una descripción más detallada de estos cambios puede encontrarse en la nota de prensa del INE correspondiente al citado 19 de mayo de 2005.

Para el conjunto de 2008, el crecimiento del PIB interanual de la economía española se ha situado en el 0,9%, 2,7 puntos menos que en 2007. Este ritmo de crecimiento es superior al registrado por las economías de los países de la Unión Europea, que según los datos publicados por Eurostat, experimentaron un crecimiento del 0,8% (dos décimas menos en los países de la Unión Monetaria). El PIB de 2008, a precios corrientes, alcanzó la cifra de 1.088.502 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 3,4% respecto a la cifra de 1.052.730 millones de 2007.

La Unión Europea y la zona euro mantienen perfiles de crecimiento desacelerados, de forma similar a la economía española, si bien con ritmos de avance interanuales algo más reducidos, 0,8% en el caso de la Unión Europea y 0,6% en el de la Unión Económica y Monetaria.

El proceso de ajuste sufrido por la economía española a lo largo del año 2008 ha estado motivado por la caída de la demanda nacional, cuya contribución al crecimiento del PIB se ha reducido en casi cinco puntos respecto a 2007 (4,4%) hasta situarse en un –0,5%.

El gasto en consumo final de la economía, aunque mantiene tasas de crecimiento positivas, se ha desacelerado considerablemente (0,9% frente a 4,1% en 2007). Por componentes, la desaceleración del gasto fue mayor en el caso de los bienes que en los servicios y, dentro de los primeros, en los bienes duraderos.

Además, la formación bruta de capital fijo ha caído nueve puntos con respecto al año anterior (–4,4% frente a 4,6% en 2007); esta pauta fue compartida por todos los productos: la inversión en construcción (–5,5% frente a 3,9% en 2007), la formación bruta de capital fijo en bienes de equipo (–1,8% frente a 9,0%) y otros productos (–4,3% frente a 3,6%).

Por el contrario, el sector exterior ha contribuido positivamente al avance del PIB (1,4 puntos) por primera vez en los últimos once años, como consecuencia de una desaceleración en las exportaciones, unida a una mayor desaceleración de las importaciones. Las exportaciones de bienes y servicios han descendido en el 2008 en un –1,1% frente al crecimiento habido en el 2007 del 6,6%. Las exportaciones de bienes pasaron de una tasa del 7,4% en 2007 a un –1,7% en 2008 según los datos de Aduanas y las de servicios de un 5,1% en 2007 a un 0,6% en 2008, según los datos de la Balanza de Pagos de Banco de España. Por su parte las importaciones de bienes y servicios han descendido en el 2008 en un 4,9% frente al crecimiento habido en 2007 de un 8,0%. Las importaciones de bienes pasaron de un crecimiento de 7,7% en el 2007 a un descenso del –5,6% en 2008 y las importaciones de servicios de un crecimiento del 9,1% en 2007 a un descenso del –2,1% en 2008.

Por el lado de la **oferta,** en 2008 se observa que los rasgos más destacables son que las grandes ramas de actividad, a excepción de la de servicios y la energía, contribuyeron negativamente al avance del producto correspondiendo el mayor descenso a la industria (–2,1%) seguida de la construcción –1,3% y la agricultura y pesca (–0,8%) Por su parte los valores añadidos de energía y servicios registraron tasas respectivas de 1,9% y 2,2%, cifras que comparadas con las del año anterior reflejan desaceleraciones en todas las ramas de actividad exceptuando solo la energía y destacando el aumento en el ritmo de caída de la construcción (3,6 puntos) y la industria (3 puntos).

Por lo que se refiere a la evolución del mercado de trabajo, según la **Encuesta de Población Activa (EPA)**, en el cuarto trimestre de 2008 la tasa de paro se ha situado en el 13,9% frente 8,6% del mismo trimestre del año anterior.

Según los datos del Instituto Nacional de Empleo, el **paro registrado** se situó a finales de diciembre de 2008 en 3.128.963 personas. Con ello, el ejercicio se cierra con 999.453 parados más que a finales de 2007, lo que, en términos relativos, significa que el 13,6% de la población activa está registrada en las oficinas de empleo (0,3 puntos menos que la tasa de paro de la EPA).

El conjunto de los precios recogidos en el **Índice de Precios de Consumo** ha registrado un crecimiento del 1,4%. A lo largo del año, especialmente el grupo transportes (–5,6%) y en menor medida Comunicaciones (–0,3%), Medicina (0,3%), Ocio y cultura (0,3%) y Vestido y calzado (0,5%), fueron los que más contribuyeron a la moderación de la inflación; en contraposición, Vivienda (5,9%), Enseñanza (4,0%), Hoteles, cafés y restaurantes (4,0%), Bebidas alcohólicas y tabaco (3,9%) y otros bienes y servicios (3,5%) fueron claramente inflacionistas.

La **inflación subyacente,** que corresponde a la inflación sin alimentos no elaborados y sin productos energéticos y que elimina la estacionalidad, aumentó un 2,4% en tasa interanual en el año 2008, 1 punto mas que la inflación general.

El **Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) español de diciembre de 2008** se ha situado en una tasa interanual del 1,5% y la media de los tres Estados miembros menos inflacionistas de la Unión Económica y Monetaria (UEM-15) en el 0,9%, con lo que nuestro país se sitúa 9 décimas más que el teórico objetivo de precios referido a dicho mes (objetivo cifrado en un 2,4%, al añadir 1,5 puntos al 0,9% obtenido como media).

Para el conjunto del año 2008, los precios del **grupo transporte** han situado su tasa interanual de diciembre en el –5,6%, inferior al 7,1% registrado en diciembre de 2007. El efecto que sobre la actividad del transporte tuvo la reducción de costes de los carburantes y lubricantes registrada especialmente en el último semestre del año se ha reflejado en el comportamiento de los precios de este grupo ya que las tasas interanuales en diciembre de 2008 de los productos energéticos y de carburantes y lubricantes, se han situado en –7,2% y –18,1%, respectivamente, (11,5% y 16,2% en diciembre de 2007).

El subgrupo de «vehículos» para el transporte personal registró una tasa de variación interanual moderada en diciembre de 2008 de -0,3%.

Los «bienes y servicios relativos a los vehículos», que comenzó en enero de 2007 con la tasa interanual de (–1,4%), repuntando hasta situarse en diciembre con una tasa del 12,9%. En 2008 ha repuntado de nuevo, registrando en el mes de julio una tasa anual del 19,9%, aunque posteriormente se modera hasta situar en octubre su tasa de variación interanual en el 6,7% y quedando en el mes de diciembre de 2008 con una tasa interanual negativa de (–11,7%).

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

- **Transporte por ferrocarril**

En el caso de los servicios públicos ferroviarios (tanto larga distancia como cercanías), en la fijación de cuyas tarifas tiene influencia predominante el Estado, presentan una variación interanual en diciembre de 2008 del 4,7% (4,0% en diciembre de 2007).

- **Transporte por carretera**

Respecto de estos servicios colectivos (urbanos e interurbanos), la tasa interanual de diciembre de 2008 se situó en el 5,5% (3,8% en diciembre de 2007), habiéndose concentrado en gran medida las subidas en los respectivos meses de enero.

- **Transporte aéreo**

Esta clase comenzó el año 2007 con una tasa interanual del 3,3%, en enero, y cerró el año repuntando has-

ta el 5,3%. Desde el mes de abril de 2008 las tasas interanuales han repuntado significativamente, registrando en el mes de diciembre de 2008 una tasa interanual del 15,7%.

- **Otros servicios de transporte**

Los precios de los viajes marítimos o por otros medios distintos de los ya especificados, se mantuvieron durante 2006 con tasas interanuales ligeramente superiores al 6,0%, habiendo cambiado esta tendencia en 2007 al situar sus tasas en torno al 4,0%. En el año 2008 las tasas interanuales fueron repuntando desde una tasa del 5,2% en enero hasta el 9,0% en el mes de diciembre.

1.1.2. Los sectores del transporte y las infraestructuras en el año 2008

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 2008, cabe comentar la evolución de los principales índices recogidos en la tabla 1.1.1.

En dicha tabla, se reflejan números índices de determinados parámetros económicos y de transporte y las infraestructuras en los últimos años. Partiendo del año 2004 y otorgándole al año 2000 una base 100, se obtienen los índices anuales que reflejan la evolución de las magnitudes más representativas.

De los índices económicos (escenario macroeconómico, empleo y precios), ya comentados en la primera parte de este informe, es importante reseñar que, en el período 2004-2008, ninguno se ha situado por debajo de 100 (evolución negativa), mientras que los que más han crecido han sido la formación bruta de capital fijo, 95,7%, seguidos de consumo público, 94%, demanda interna, 81,8%, importaciones, 73,5%, producto interior bruto a precios de mercado, 72,7%, consumo privado, 66%, y exportaciones, 58%.

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

Las inversiones totales en carreteras han aumentado un 3,3% en 2008. Las correspondientes a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento crecieron un 2,1% y las de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje, cayeron un 9,5%.

La longitud de carreteras de gran capacidad (autopistas, autovías y carreteras de doble calzada), continúa creciendo a buen ritmo (44,7% en 8 años), llegando la cifra a 15.112 kilómetros en 2008; con relación al año 2007 el crecimiento ha sido de 2,9 %.

El parque de vehículos automóviles registra un crecimiento respecto al año anterior de un 2,1%, menor que el que hubo en 2007 (6,3%), habiendo llegado casi a los 31 millones de vehículos. En cuanto a las matriculaciones de vehículos automóviles, éstas han bajado un 29,7% en 2008.

La Red de Carreteras del Estado refleja descensos anuales de tráfico que, en vehículos-km, se cifra en un 1% en el año 2008, habiendo descendido un 2,8% los vehículos pesados y con una caída del 0,7% los ligeros.

Las inversiones llevadas a cabo por RENFE y ADIF en 2008 crecieron en conjunto un 10,6% respecto al año anterior. Las realizadas por ADIF en infraestructura aumentaron un 10,4% y las de material móvil realizadas por RENFE se incrementaron un 16,2%, con lo que el índice de inversiones se ha situado en el 1.260,8 (1.140 en 2007).

Los viajeros-km totales transportados por RENFE han aumentado en 2008 un 10,6% respecto a 2007.

La evolución de las toneladas-km transportadas por RENFE mantuvo un crecimiento sostenido durante el período 2000-2003, experimentando una caída a partir de 2004, –3,4%, que continuó en 2005 con un descenso del –3,3%; en 2006 tuvo una ligera bajada de –0,5%, en 2007 también decreció un –4,2% y en 2008 se acentúa la disminución con un –7,7%.

La flota española de transporte, medida en GT's, decreció en 2008 un 2,2%, disminuyendo en 2 el número de buques; el Registro Especial de las Islas Canarias también cayó un –2,8% en términos de GT's.

El tráfico portuario de mercancías en 2008 experimenta un descenso en las toneladas transportadas en cabotaje del –9,7%, en navegación exterior no registra variación.

Las inversiones en infraestructura marítima subieron en 2008 un 11,9%.

En 2008, el tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles disminuyó un –3%, lo mismo que el de pasajeros. El tráfico interior descendió un –7,5% y el internacional aumentó un 0,3%; el tráfico total regular descendió un –1,8% y el no regular disminuyó, –11%.

Las inversiones en infraestructuras aeroportuarias crecieron en 2008 un 12,9%.

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

La tabla 1.1.2 recoge el Valor Añadido Bruto a precios corrientes (millones de euros. Base 2000), del sector transporte y sus diferentes modos en el período 2000-2008, estimados por el INE en la elaboración de la Contabilidad Nacional de España.

El conjunto del sector en 2000 obtuvo un VAB, a precios de mercado corrientes de 27.711 millones de euros; en 2001 éste aumentó hasta 30.866 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 11,4%; en 2002 tuvo un

crecimiento del 5,4% hasta una cifra de 32.548 millones de euros; en 2003 creció un 6,4% alcanzando la cantidad de 34.658 millones de euros; en 2004 aumentó un 6,2% alcanzando una cifra de 36.817 millones de euros; en 2005 creció hasta 37.216 millones de euros, lo que supone un aumento del 1,1% y en 2006 aumentó hasta 40.203 lo que representa un crecimiento del 8%.

La participación del sector transporte ha sido, respectivamente para cada uno de los años 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 y 2006 del 9,4%, 9,6%, 9,3%, 9,3%, 9,2%, 8,7% y 8,7% en servicios de mercado y del 4,9%, 5,0%, 4,9%, 4,9%, 4,9%, 4,6% y 4,6% en el Valor Añadido Bruto nacional.

En 2006, las cifras que se obtienen para los diferentes subsectores del sector transporte, en millones de euros corrientes, son las siguientes: terrestre y transporte por tubería, 20.966,0 millones de euros; marítimo, 1.023,0 millones de euros; aéreo y espacial, 3.185,0 millones de euros; y, finalmente, las actividades anexas a los transportes y agencias de viajes alcanzan los 15.029,0 millones de euros.

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

La tabla 1.1.5 y 1.1.5bis recogen el gasto anual en transporte y comunicaciones durante los años 2006 y 2007 que proporciona la Encuesta Continua de Presupuestos Familiares del INE. Con los datos correspondientes a dichos años se puede observar que el gasto anual medio por hogar fue de 5.523 euros en el año 2007 correspondiendo 4.594 euros a transporte y 929 euros a correos y comunicaciones. En el año 2006 la Encuesta cambió la metodología que seguía en años anteriores.

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 fue de un 5,91% en 2007, mientras que en 2006 fue del 6,11%, lo que ha supuesto un descenso; por su parte, la participación en los gastos de utilización de vehículos representó un 7,19% (7,40% en 2006), y la participación en el pago de servicios de transporte se situó en un 1,25% en 2007, algo más elevada que en 2006 (que alcanzó un 1,22%); por último, el gasto anual en correos y comunicaciones se situó en 929 euros por hogar, lo que representa un 2,90% del gasto total. Como dato de interés, cabe indicar que cada español gasta una media de 28,3 euros/mes en correos y comunicaciones y 12,2 euros/mes en servicios de transporte, mientras que en la compra y utilización del vehículo privado gasta 127,5 euros/mes.

Por lo que respecta a la Balanza de Servicios de Transporte, en 2008 presentó un déficit de –1.113,8 millones de euros, cifra de déficit inferior a los saldos, respectivamente, de –2.304,5 millones de euros registrado en el año 2007 y de –1.868,6 en el año 2006, las tasas de descenso de dicho déficit fueron del –51,3% con relación a 2007 y del –40,4% con relación a 2006. Como viene siendo habitual, el pasaje aéreo es el que presenta el mayor saldo positivo, mientras que los fletes siguen siendo el mayor saldo negativo (tabla 1.1.6).

La tabla 1.1.7 recoge las inversiones realizadas en los distintos modos de transporte, tanto en infraestructuras como en material móvil. La inversión en transporte por carretera (infraestructura) fue, en 2008, de 8.037,93 millones de euros, un 3,3% más que en 2007.

Para el conjunto de los ferrocarriles, la inversión realizada en 2008 fue de 8.959,20 millones de euros, un 9,2% más que en 2007. Esta cifra es consecuencia de las inversiones siguientes: RENFE, 11,4% (–17,9% en infraestructura y 16,2% en material móvil); las de FF.CC. de vía estrecha, –9,8% (–11,2% en infraestructura y –8,1% en material móvil); las de las Direcciones Generales de Transportes de las CC.AA., 16,0%; mientras que las realizadas por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias se incrementaron un 8,2%, y las llevadas a cabo por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) un 10,4%, éstas últimas fueron las mayores, con 5.159,12 millones de euros.

La inversión realizada en transporte marítimo, se situó en 1.638,30 millones de euros, un 11,9% más que en el año anterior, siendo 1.523,96 millones los invertidos en infraestructuras.

Asimismo, las inversiones de AENA en transporte aéreo aumentaron globalmente un 12,9%, subiendo un 12,3% las correspondientes a aeropuertos, y también aumentaron un 23,0% las pertenecientes a navegación aérea. Sobre un total de 2.432,71 millones de euros, aeropuertos absorbió el 93,5% y navegación aérea un 6,5%.

En la tabla 1.1.8 se refleja la evolución de los precios de los productos petrolíferos en la Península y Baleares. El 9 de octubre de 1998 se liberalizaron los precios de las gasolinas, dejando de comercializarse la gasolina 92NO. El 1 de agosto de 2001 desapareció del mercado la gasolina «súper» con plomo de 97 IO.

A lo largo de la primera mitad del año 2008, el precio medio del barril de Brent siguió subiendo hasta alcanzar el máximo histórico de 143 dólares a mediados de julio, a partir de entonces descendió dicho precio constantemente hasta que a finales de diciembre el precio medio del barril Brent llego a ser de 40 dólares. En España como se puede observar en la tabla 1.1.8 el precio de la gasolina sin plomo subió en los tres primeros trimestres cayendo en el cuarto trimestre, lo que hizo que registrara un descenso de 11% con relación al año anterior, y el gasóleo subió espectacularmente el primer trimestre pero luego descendió terminando el año con una caida de 2,9%.

En la tabla 1.1.9 se recoge la población activa ocupada en el sector transporte público. A partir de 1993 la clasi-

ficación por ramas de actividad económica se hace de acuerdo con el Censo Nacional de Actividades Económicas de 1993 (CNAE-93), mientras que en años anteriores se hacía de acuerdo con el CNAE-74, por lo que no existe homogeneidad entre ellas y, en consecuencia, no resulta aconsejable su comparación. Si partimos de datos homogéneos (a partir de 1993), la población activa en el sector del transporte público fue aumentando en todos los años desde 1995 hasta 2008. En el último año, se situó en 901.300 personas, lo que representa un aumento del 1,4% sobre el año anterior.

El empleo en 2008 registra comportamientos dispares en los distintos subsectores. Globalmente, el transporte terrestre registra una subida respecto al año anterior del 3,3%, no registrándose variación en el modo ferrocarril, mientras en otro tipo de transporte aumenta un 3,5%. En los casos del transporte marítimo se registra un crecimiento del 5,9%, mientras que el transporte aéreo y espacial disminuye un –8,2%. Por último, en las actividades anexas a los transportes (incluidas agencias de viaje), se registró un descenso del 1,6%.

La tabla 1.1.10 recoge el consumo final energético por sectores económicos y tipos de energía, en cifras totales y para los derivados del petróleo, tanto para la UE-25, UE-27 y para España.

Con los datos de 2007, en España el sector transportes absorbe el 42,6% de la energía final consumida, seguido por la industria con un 27,1% y por «hogares y otros» con un 30,3%; por su parte, en la Europa de los 25 la mayor participación en el consumo final de energía es la de «hogares y otros» con un 39,5%, seguido del transporte con un 32,9% y la industria con un 27,6%. Se observa una diferente estructura en el consumo de energía final, destacando la diferencia de 9,2 puntos porcentuales entre el consumo de los hogares de la UE y de España (explicable en parte por razones climáticas). También en el caso del transporte se observa una diferencia de 10,3 puntos porcentuales de mayor consumo en España, mientras que en la industria la diferencia se ha situado solo en 5 décimas.

Por tipo de energía consumida, el porcentaje de la eléctrica es prácticamente similar en España y en el conjunto de la UE. La participación del gas natural dentro del conjunto de la UE supera en 5,2 puntos porcentuales al consumo de España, aunque aquí se mantiene una tendencia alcista. Por último, en cuanto a los derivados del petróleo, España consume 12,6 puntos porcentuales más que la media de la Europa de los 25.

La distribución del consumo de energía por los distintos modos de transporte y su evolución en los años de 2004 a 2008 se recoge en la tabla 1.1.11. El total del consumo equivalente en terajulios (1TJ = 1 billón de julios), en 2008, fue de 1,980 millones, con un descenso de un –3,4% sobre 2007.

Por sectores, en 2008, el consumo en transporte por carretera bajó un –4,2%, esta disminución se debió principalmente al descenso del consumo de gasolina –6,0%, el gasóleo sólo bajó un –3,8%; el ferrocarril aumento su consumo en un 1,1%; en el sector marítimo bajó un –2,0% todo ello respecto al año anterior.

Si se analiza el consumo por tipo de combustible, se observa que el de las gasolinas de automoción disminuyó un –6,0%, y el gasóleo de automoción lo hizo en un –4,3%. Por su parte, el consumo de queroseno, de uso exclusivo para el transporte aéreo, bajó un –1,4% respecto del año anterior. El de fuel (exclusivamente para transporte marítimo), prácticamente no sufrió variación (0,2%) y el de la energía eléctrica creció un 7,7%.

En relación con la producción del sector transporte, las tablas 1.1.12 y 1.1.13 recogen los tráficos de viajeros y mercancías interiores y las participaciones respectivas por modos de transporte. La información de carreteras está referida en 2008 a los 165.011 kilómetros, gestionados por el Estado, Comunidades Autónomas y Diputaciones.

Durante 2008 se registraron un total de 452.300 millones de viajeros-km. La participación del transporte por carretera fue del 89,6% (comprendiendo el transporte efectuado por motocicletas, turismos y autobuses). La participación del ferrocarril fue del 5,3%; la del transporte aéreo del 4,7%; y la del marítimo tan sólo del 0,4%.

En cuanto al tráfico interior de mercancías, en 2008, se realizaron 376.677 millones de toneladas-km. Por modos, la carretera participa con un 86,3%, el marítimo con un 11%, el ferrocarril con un 2,7%, y el aéreo con una cifra inferior al 0,1%.

Hay que señalar que, respecto a 2007, en el tráfico interior de viajeros (medido en viajeros-km), ha disminuido el tráfico aéreo; han crecido los tráficos por carretera (ligeramente) y por ferrocarril, manteniéndose estable el marítimo. El tráfico de mercancías, medido en toneladas-km, ha decrecido en todos los modos, carretera, marítimo, ferrocarril, y aéreo.

Respecto al transporte internacional de viajeros, las entradas en España de extranjeros y españoles residentes en el extranjero en 2008 descendieron un –1,1%, con relación al año anterior, representando entre la carretera y el aéreo el 96,8% de las entradas. En términos relativos, disminuye el transporte por carretera, –2,1%, ferrocarril, –5,6% y aéreo, –0,2%, mientras que solo aumenta el transporte marítimo, 0,9% (tabla 1.1.14).

Para estudiar la evolución sectorial del transporte, se ha realizado un análisis de las variaciones experimentadas por determinados parámetros representativos del sector. Así, se han obtenido unos indicadores semestrales y anuales que proporcionan un avance de la situación actual del transporte español en 2009. Dichos indicadores se presentan en la tabla 1.1.15, comentándose en cada uno de los apartados siguientes.

- **El transporte por carretera**

Las matriculaciones de vehículos automóviles han registrado en el primer semestre de 2009, con respecto al mismo periodo del año anterior, un descenso total de –41,6%, así como una bajada de –40,5% si se considera la

variación de los últimos doce meses. Las matriculaciones de todos los tipos de vehículos registraron las siguientes variaciones semestrales e interanuales: coches (–38,7% semestral y –38,6% interanual); autobuses y microbuses (–16,2% semestral y –9,8% interanual); y camiones y furgonetas (–50,4% semestral y –53,9% interanual).

Por lo que respecta a los tráficos de vehículos en las carreteras españolas, durante el primer semestre de 2008 respecto al mismo período del año anterior, se registra un ligero aumento de los vehículos-km ligeros, 0,2% y descenso de los pesados, –2,8%. Si se considera la variación en los últimos doce meses, se registra aumento también del 0,2% para los vehículos ligeros y bajada, –1,6%, para los pesados.

En las autopistas estatales de peaje, la intensidad media diaria presenta descensos tanto en vehículos ligeros (–6,9% semestral y –7,1% anual), como para los vehículos pesados (–20,3% semestral y –17,4% anual). La intensidad media diaria total de vehículos registra descenso tanto semestral, –9,1% como anual, –8,6%.

Respecto del consumo de productos petrolíferos, el total de gasolinas presenta una caída semestral, –4,6% e interanual, –5,2%. El consumo de gasóleo de automoción ha bajado un –7,5% semestral y un –6,6% interanual.

- **El transporte por ferrocarril**

El transporte ferroviario de RENFE descendió en el total de viajeros-km un –0,6% semestral. Dentro de los viajeros-km transportados por RENFE, se registran aumentos en los viajeros-km en trenes de larga distancia, 5,4% y en trenes de media distancia, 3,1%, mientras que disminuye en trenes de Cercanías, –8,7%, todo ello en el primer semestre de 2009, con respecto al mismo período del año anterior. Si se comparan los últimos doce meses, con los doce meses anteriores, se registra aumento del 6,3% en el total de los viajeros-km transportados que por tipo de tráfico resulta un aumento del 16,2% en los trenes de larga distancia y en trenes de media distancia 7,1%, mientras que se registra un descenso de –5,2% en trenes de Cercanías.

En mercancías, se registran descensos totales tanto de las toneladas (–31,2% semestral y –23,7% anual) como de las toneladas-km (–35,6% semestral y –25,1% anual). En el segmento de los contenedores se registran descensos de las toneladas (–22,6% semestral y –12,5% anual), mientras que en las toneladas-km la variación es (–26,7% semestral y –14,8% anual).

- **El transporte marítimo**

El tráfico portuario de pasajeros desembarcados en cabotaje registra variaciones negativas (–4,4% semestral y –4,0% anual); y los tráficos correspondientes a pasajeros totales embarcados y desembarcados con destino y origen en el exterior, registran aumentos (6,5% semestral y 12,7% anual).

En mercancías, se registran descensos en los tráficos de cabotaje (–19,9% semestral y –17,6% anual), experimentando descensos los de origen-destino en el exterior (–16,8% semestral y –11,4% anual). Continúan con descensos, en el período semestral y anual, los tráficos marítimos en contenedores, tanto embarcados como desembarcados.

- **El transporte aéreo**

El tráfico de pasajeros totales por vía aérea ha experimentado descensos del –13,0% semestral y –10,4% anual; para el total del transporte de mercancías se registran descensos tanto semestral, –18,8% como interanual, –10,6%.

El descenso de tráfico de pasajeros experimentado en los aeropuertos españoles en estos períodos, ha sido originado de forma similar tanto por los viajeros en tráfico nacional (–15,3% y –14,8%), como en el caso de origen-destino en el exterior (–11,2% y –8,2%). En cuanto a mercancías se registra descenso en tráfico interior semestral, –24,1%, anual, –17,0%, también se registran descensos en las de tráfico exterior (–16,2% semestral y –7,4% anual).

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

Índices	2004	2005	2006	2007	2008
1. Índices económicos (Base 2000)					
Producto interior bruto a precios corrientes	133,3	144,1	156,1	167,0	172,7
Consumo privado	129,2	139,3	149,8	159,8	166,0
Consumo público	138,2	151,0	163,7	178,0	194,0
Formación bruta de capital fijo	143,7	162,0	183,5	198,0	195,7
Demanda interna	135,3	148,5	162,9	175,7	181,8
Exportaciones	119,1	127,4	141,4	151,9	158,0
Importaciones	123,8	138,3	158,3	171,8	173,5
Población activa	113,0	117,0	120,9	124,3	128,0
Población ocupada	116,9	123,4	128,5	132,4	131,8
Población parada	89,0	76,9	73,9	73,7	104,2
Precios de consumo (IPC)	113,1	117,3	120,4	125,5	127,3
Precios de consumo de transporte	111,9	118,9	124,3	126,9	134,2
Precios industriales (IPRI)	107,4	112,4	118,5	122,5	130,5
Precio gasolina 95 sin plomo (A 31 de diciembre)	101,2	116,5	115,3	129,4	102,4
Precio gasóleo (A 31 de diciembre)	112,4	125,9	125,9	144,9	121,8
2. Índices transporte carretera					
Inversiones totales realizadas en carreteras	151,3	174,0	176,0	164,2	169,7
Longitud carreteras gran capacidad	119,2	126,0	132,8	140,7	144,7
Parque vehículos automoviles	113,5	118,8	122,5	130,2	133,0
Matriculaciones vehículos automoviles	114,9	124,0	126,4	125,7	88,3
Vehículos-km en la red del Estado	116,9	119,9	123,1	127,0	122,7
Vehículos-km en autopistas de peaje	129,1	132,2	152,2	159,5	153,4
Toneladas-km en la red del Estado	—	—	—	—	—
3. Índices renfe					
Inversiones de Renfe (1)	252,5	840,6	957,3	1140,0	1260,8
Viajeros-km totales	102,4	106,5	109,1	107,5	118,9
Viajeros-km larga distancia (2)	90,3	89,5	120,4	120,4	149,2
Viajeros-km media distancia (3)	107,4	119,7	166,6	165,1	174,8
Viajeros-km cercanías	112,4	118,3	120,3	116,6	115,1
Toneladas-km totales	98,6	95,3	94,8	90,8	83,8
4. Índices transporte marítimo					
Inversiones en infraestructura marítima	181,2	211,2	257,1	286,7	320,9
Evolución de la flota española (GT)	131,1	141,0	145,9	151,2	147,8
Tráfico portuario cabotaje de mercancías	119,9	122,0	121,2	127,2	114,8
Tráfico portuario exterior de mercancías	122,2	133,9	141,7	148,1	148,1
5. Índices transporte aéreo					
Inversiones infraestructuras aeronáuticas	364,5	272,6	329,6	389,7	440,1
Evolución flota aérea española	112,8	117,7	123,0	122,3	101,8
Viajeros tráfico interior	118,4	132,4	141,1	153,8	142,3
Viajeros tráfico internacional	117,9	126,9	135,4	147,9	148,3

(1) A partir de 2005 incluye ADIF (Ver tabla 1.1.7).
(2) A partir de 2006 AVE-Largo recorrido sin la media distancia de alta velocidad.
(3) A partir de 2006 Media distancia incluye media distancia de alta velocidad.
Fuente: Síntesis de Indicadores Económicos (Ministerio de Economía y Hacienda) y Secretaría General Técnica (Ministerio de Fomento).

Tabla 1.1.2. Valor añadido bruto a precios básicos en el sector transportes. Precios corrientes (millones de euros. Base 2000)

Concepto	2000	2004	2005	2006	2007 (P)	2008 (A)
Transporte terrestre y transporte por tubería	15.192	19.287	19.260	20.966		
Transporte marítimo	739	879	981	1.023		
Transporte aéreo y espacial	2.310	3.101	2.974	3.185		
Actividades anexas a los transportes y Agencias de viajes	9.470	13.550	14.001	15.029		
Total del Sector Transportes	**27.711**	**36.817**	**37.216**	**40.203**		
Correos y telecomunicaciones	14.044	18.297	19.040	19.896		
Total del Sector Transportes y comunicaciones	**41.755**	**55.114**	**56.256**	**60.099**	**64.062**	**66.294**
Servicios de mercado	295.087	399.592	428.336	463.418	503.955	537.419
Participación del Sector Transportes						
en servicios de mercado	9,4%	9,2%	8,7%	8,7%		
VAB a precios básicos	570.560	756.669	813.776	876.826	943.834	996.154
Participación del Sector Transportes en el VAB	4,9%	4,9%	4,6%	4,6%		
PIB a precios de mercado	630.263	841.042	908.792	984.284	1.052.730	1.088.502

(P) Provisional.
(A) Avance.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Hacienda.

Tabla 1.1.3. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2005. Precios corrientes (millones de euros. Base 2000)

Concepto	Terrestre y tubería (1)	Marítimo	Aéreo y espacial	Servicios anexos; Agencias de viajes (2)	Correos y Telecomuni-caciones	Total Transportes y comunicaciones	Total Nacional
Remuneración de asalariados	9.130	339	1.930	6.695	5.542	23.636	430.832
Excedente bruto de explotación	10.128	657	1.052	7.412	13.274	32.523	378.983
Impuestos netos ligados a producción	2	–15	–8	–106	224	97	3.961
VAB a precios básicos	19.260	981	2.974	14.001	19.040	56.256	813.776
Consumos intermedios	24.617	1.929	5.561	23.356	20.901	76.364	955.261
Valor de la producción	43.877	2.910	8.535	37.357	39.941	132.620	1.769.037

(1) Incluye transporte por ferrocarril.
(2) Incluye las actividades anexas a los transportes y las agencias de viajes.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Hacienda.

Tabla 1.1.3bis. Cuentas de producción y explotación en los distintos subsectores del transporte. Año 2006. Precios corrientes (millones de euros. Base 2000)

Concepto	Terrestre y tubería (1)	Marítimo	Aéreo y espacial	Servicios anexos; Agencias de viajes (2)	Correos y Telecomuni-caciones	Total Transportes y comunicaciones	Total Nacional
Remuneración de asalariados	9.943	354	1.951	7.513	5.658	25.419	464.548
Excedente bruto de explotación	11.023	686	1.241	7.604	14.018	34.572	410.363
Impuestos netos ligados a producción	0	–17	–7	–88	220	108	1.915
VAB a precios básicos	20.966	1.023	3.185	15.029	19.896	60.099	876.826
Consumos intermedios	26.976	2.230	6.485	27.465	20.824	83.980	1.062.644
Valor de la producción	47.942	3.253	9.670	42.494	40.720	144.079	1.939.470

(1) Incluye transporte por ferrocarril.
(2) Incluye las actividades anexas a los transportes y las agencias de viajes.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Hacienda.

Tabla 1.1.4 Cuentas de producción y explotación en el transportes y las comunicaciones (año 2005 a 2008). Precios corrientes (millones de euros. Base 2000)

Concepto	2005		2006		2007 (P)		2008 (A)	
	Total Ttes. y comunicaciones	Total Nacional	Total Ttes. y comunicaciones	Total Nacional	Total Ttes. y comunicaciones	Total Nacional	Total Ttes. y comunicaciones	Total Nacional
Remuneración de asalariados	23.636	430.832	25.419	464.548	27.585	500.769	29.578	527.269
Excedente bruto de explotación/Renta mixta	32.523	378.983	34.572	410.363	36.423	442.490	36.655	467.771
Impuestos netos ligados a producción	97	3.961	108	1.915	54	575	61	1.114
VAB a precios básicos	56.256	813.776	60.099	876.826	64.062	943.834	66.294	996.154
Consumos intermedios	76.364	955.261	83.980	1.062.644	—	1.125.830	—	1.100.901
Valor de la producción	132.620	1.769.037	144.079	1.939.470	—	2.069.664	—	2.097.055

(P) Provisional.
(A) Avance.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Hacienda.

Tabla 1.1.5. Gasto anual en transporte y comunicaciones (1) (año 2006)

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	29.624	6,11%	1.868	1.034	676
Gastos de utilización de vehículos	35.852	7,40%	2.261	1.251	818
Pago de servicios de transporte	5.935	1,22%	374	207	135
Correos y comunicaciones	13.724	2,83%	865	479	313
Gasto total en transporte y comunicaciones	**85.135**	**17,57%**	**5.368**	**2.971**	**1.942**
Total gasto	484.572	—	30.562	16.915	11.055

(1) En el año 2006 la Encuesta Continua de Presupuestos Familiares ha cambiado la metodología que seguía en años anteriores.
Fuente: Encuesta Continua de Presupuestos Familiares. Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Hacienda.

Tabla 1.1.5bis. Gasto anual en transporte y comunicaciones (1) (año 2007)

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	30.784	5,91%	1.891	1.053	690
Gastos de utilización de vehículos	37.479	7,19%	2.302	1.282	840
Pago de servicios de transporte	6.527	1,25%	401	223	146
Correos y comunicaciones	15.132	2,90%	929	518	339
Gasto total en transporte y comunicaciones	**89.922**	**17,26%**	**5.523**	**3.076**	**2.015**
Total gasto	520.986	—	32.001	17.822	11.673

(1) En el año 2006 la Encuesta Continua de Presupuestos Familiares cambió la metodología que seguía en años anteriores.
Fuente: Encuesta Continua de Presupuestos Familiares. Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Hacienda.

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

	2006			2007			2008		
	Ingresos	Pagos	Saldo	Ingresos	Pagos	Saldo	Ingresos	Pagos	Saldo
Fletes	5.452,0	10.859,7	-5.407,7	5.733,8	11.618,1	-5.884,3	5.406,5	9.892,1	-4.485,6
Pasajes	4.965,7	2.898,9	2.066,8	5.286,7	3.242,7	2.044,0	5.487,0	4.382,6	1.104,4
Aéreos	*4.796,0*	*2.793,6*	*2.002,4*	*5.047,9*	*3.133,1*	*1.914,8*	*5.276,0*	*4.279,9*	*996,1*
Terrestres	*41,5*	*36,9*	*4,6*	*44,7*	*28,5*	*16,2*	*23,5*	*12,1*	*11,4*
Marítimos	*28,1*	*68,5*	*59,6*	*194,1*	*81,1*	*113,0*	*186,7*	*90,6*	*96,1*
Servicios auxiliares	4.051,8	2.579,5	1.472,3	4.613,0	3.077,2	1.535,8	5.427,0	3.159,6	2.267,4
Total balanza de transportes	14.469,5	16.338,1	–1.868,6	15.633,5	17.938,0	–2.304,5	16.320,5	17.434,3	–1.113,8

Fuente: Banco de España.

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

Concepto	2005	2006	2007	2008	08/07
Transporte por carretera					
Infraestructura (1)	8.244,89	8.337,15	7.777,70	8.037,93	3,3%
Transporte ferroviario	**6.245,40**	**7.122,45**	**8.201,25**	**8.959,20**	**9,2%**
RENFE	**743,58**	**1.016,35**	**1.106,61**	**1.233,04**	**11,4%**
Infraestructura (2)	*49,35*	*102,24*	*155,48*	*127,69*	*–17,9%*
Material móvil	*694,23*	*914,11*	*951,13*	*1.105,35*	*16,2%*
FF.CC. de vía estrecha	**373,74**	**493,93**	**462,67**	**417,26**	**–9,8%**
Infraestructura	*266,24*	*377,32*	*254,24*	*225,76*	*–11,2%*
Material movil	*107,50*	*116,61*	*208,43*	*191,50*	*–8,1%*
D. G. Transportes CC.AA.	**301,39**	**330,26**	**383,49**	**444,89**	**16,0%**
D. G. de Infraestructuras Ferroviarias	**1.308,57**	**1.444,69**	**1.574,99**	**1.704,89**	**8,2%**
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	**3.518,12**	**3.837,22**	**4.673,49**	**5.159,12**	**10,4%**
Transporte marítimo	**1.078,17**	**1.312,21**	**1.463,48**	**1.638,30**	**11,9%**
Infraestructura (3)	1.011,62	1.233,58	1.257,19	1.523,96	21,2%
Otras inversiones (4)	66,55	78,63	206,29	114,34	–44,6%
Transporte aéreo (5)	**1.506,62**	**1.822,16**	**2.154,16**	**2.432,71**	**12,9%**
Aeropuertos	1.343,47	1.657,56	2.025,66	2.274,70	12,3%
Navegación aérea	163,15	164,60	128,50	158,01	23,0%

(1) Incluye inversiones y gastos de conservación realizadas por la Dirección General de Carreteras, Diputaciones Provinciales, Cabildos Insulares, Comunidades Autónomas y Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje.
(2) A partir de 2005 «Otras inversiones» de RENFE Operadora.
(3) Comprende las inversiones de Autoridades Portuarias y Puertos Menores de Comunidades Autónomas.
(4) Comprende las inversiones de la Dirección General de la Marina Mercante, y la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.
(5) Inversiones de AENA.
Fuente: Además de las reseñadas en las notas anteriores: RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Gobierno Vasco, Generalidad de Cataluña y Generalidad de Valencia.

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

Tipo de combustible	2004				2005				2006				2007				2008			
	1.º trim.	2.º trim.	3.º trim.	4.º trim.	1.º trim.	2.º trim.	3.º trim.	4.º trim.	1.º trim.	2.º trim.	3.º trim.	4.º trim.	1.º trim.	2.º trim.	3.º trim.	4.º trim.	1.º trim.	2.º trim.	3.º trim.	4.º trim.
Gasolina (€/l) 95 IO sin plomo	0,91	0,97	0,99	0,98	0,98	1,04	1,14	1,10	1,02	1,10	1,09	0,97	0,97	1,07	1,07	1,09	1,11	1,19	1,21	0,97
Gasóleo (€/l) A	0,71	0,76	0,79	0,84	0,85	0,90	0,97	0,96	0,96	1,00	1,00	0,93	0,93	0,96	0,98	1,04	1,08	1,23	1,24	1,01

(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: Ministerio de Economía y Hacienda.

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

Subsectores	2005	2006	2007	2008	08/07
Transporte terrestre	568,4	585,5	594,9	614,6	3,3%
Transporte por ferrocarril	*43,9*	*45,8*	*36,9*	*36,9*	*0,0%*
Otro tipo de Transporte terrestre	*524,5*	*538,6*	*558,0*	*577,7*	*3,5%*
Transporte marítimo, de cabotaje y por vías de navegación interiores	18,6	17,6	20,3	21,5	5,9%
Transporte aéreo y espacial	44,0	58,7	57,2	52,5	–8,2%
Actividades anexas a los transportes; actividades de agencia de viajes	189,8	197,0	216,1	212,7	–1,6%
Total	**820,8**	**858,8**	**888,5**	**901,3**	**1,4%**

(1) Clasificación Nacional de Actividades Económicas. Año 1993.
Fuente: Encuesta de Población Activa. Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Hacienda.

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

Concepto	UE-27							
	2004		2005		2006		2007	
	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%
Sectores económicos								
Industria	332.217	28,3%	325.795	27,8%	319.510	27,18%	322.867	27,9%
Transportes	360.728	30,8%	363.232	31,0%	371.144	31,57%	377.249	32,6%
Hogares y otros	480.064	40,9%	483.250	41,2%	484.940	41,25%	457.559	39,5%
Consumo final	1.173.009	100,0%	1.172.277	100,0%	1.175.594	100,0%	1.157.675	100,0%
Tipos de energía								
Derivados del petróleo	500.217	42,6%	497.607	42,4%	496.512	42,2%	484.542	41,9%
Gas natural	276.270	23,6%	274.881	23,4%	268.387	22,8%	259.748	22,4%
Electricidad	234.032	20,0%	237.547	20,3%	242.998	20,7%	244.475	21,1%
Otros	162.490	13,9%	162.242	13,8%	167.697	14,3%	168.910	14,6%
Consumo final	1.173.009	100,0%	1.172.277	100,0%	1.175.594	100,0%	1.157.675	100,0%

Concepto	UE-25							
	2004		2005		2006		2007	
	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%
Sectores económicos								
Industria	318.279	28,0%	312.072	27,4%	306.128	26,8%	309.883	27,6%
Transportes	353.176	31,0%	356.457	31,3%	364.032	31,9%	369.894	32,9%
Hogares y otros	466.530	41,0%	469.490	41,3%	470.653	41,3%	444.094	39,5%
Consumo final	1.138.284	100,0%	1.138.019	100,0%	1.140.813	100,0%	1.123.872	100,0%
Tipos de energía								
Derivados del petróleo	489.460	43,0%	487.382	42,8%	486.318	42,6%	473.997	42,2%
Gas natural	258.562	22,7%	232.002	20,4%	237.170	20,8%	238.617	21,2%
Electricidad	268.125	23,6%	266.796	23,4%	259.619	22,8%	252.162	22,4%
Otros	122.137	10,7%	151.839	13,3%	157.706	13,8%	159.096	14,2%
Consumo final	1.138.284	100,0%	1.138.019	100,0%	1.140.813	100,0%	1.123.872	100,0%

Concepto	España							
	2004		2005		2006		2007	
	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%
Sectores económicos								
Industria	30.724	32,5%	31.098	31,9%	25.891	26,9%	26.702	27,1%
Transportes	38.498	40,7%	39.609	40,6%	40.763	42,4%	42.096	42,6%
Hogares y otros	25.300	26,8%	26.748	27,4%	29.514	30,7%	29.906	30,3%
Consumo final	94.522	100,0%	97.455	100,0%	96.168	100,0%	98.704	100,0%
Tipos de energía								
Derivados del petróleo	52.362	55,4%	53.054	54,4%	53.048	55,2%	54.115	54,8%
Gas natural	16.372	17,3%	17.653	18,1%	15.158	15,8%	15.817	16,0%
Electricidad	19.834	21,0%	20.824	21,4%	22.062	22,9%	22.364	22,7%
Otros	5.954	6,3%	5.924	6,1%	5.900	6,1%	6.408	6,5%
Consumo final	94.522	100,0%	97.455	100,0%	96.168	100,0%	98.704	100,0%

Tep: Tonelada equivalente de petróleo (41.868 Kilojulios PCI/kg).
Fuente: Eurostat. Anuario Estadístico. ENERGIA.

Tabla 1.1.11. Energía consumida por los distintos modos de transporte

Clase de energía	Años	Modos de transporte: Carretera (1)	Ferrocarril	Aéreo (2)	Marítimo	Total	Incremento respecto al año anterior
Gasolina auto (miles t)	2004	7.713,0				7.713,0	–5,5%
	2005	7.260,3				7.260,3	–5,9%
	2006	6.930,8				6.930,8	–4,5%
	2007	6.687,6				6.687,6	–3,5%
	2008	6.287,5				6.287,5	–6,0%
Gasóleo (miles t)	2004	22.163,7	96,4		2.078,4	24.338,5	15,0%
	2005	23.291,9	94,8		2.266,1	25.652,8	5,4%
	2006	24.584,6	94,1		2.243,7	26.922,4	4,9%
	2007	25.826,9	87,9		1.755,2	27.670,0	2,8%
	2008	24.851,2	85,9		1.554,7	26.491,8	–4,3%
Fuel-oil (miles t)	2004				9.593,5	9.593,5	51,1%
	2005				9.923,4	9.923,4	3,4%
	2006				9.155,0	9.155,0	–7,7%
	2007				7.818,6	7.818,6	–14,6%
	2008				7.837,1	7.837,1	0,2%
Gasolina aviación (miles t)	2004			9,4		9,4	–13,0%
	2005			8,7		8,7	–7,4%
	2006			9,2		9,2	5,7%
	2007			9,4		9,4	2,2%
	2008			8,3		8,3	–11,7%
Queroseno (miles t)	2004			4.704,4		4.704,4	17,1%
	2005			5.180,8		5.180,8	10,1%
	2006			5.408,6		5.408,6	4,4%
	2007			5.707,3		5.707,3	5,5%
	2008			5.629,4		5.629,4	–1,4%
Gas licuado (miles t)	2004	13,3				13,3	–24,4%
	2005	12,6				12,6	–5,3%
	2006	12,7				12,7	0,8%
	2007	12,2				12,2	–3,9%
	2008	12,6				12,6	3,3%
Electricidad (Gwh)	2004		2.306,7			2.306,7	4,2%
	2005		2.392,2			2.392,2	3,7%
	2006		2.382,2			2.382,2	–0,4%
	2007		2.338,1			2.338,1	–1,9%
	2008		2.517,6			2.517,6	7,7%
Total equivalente en TJ (3)	**2004**	**1.282.516,0**	**12.420,4**	**205.042,8**	**482.081,2**	**1.982.060,3**	**16,4%**
	2005	**1.310.965,5**	**12.659,9**	**225.736,3**	**503.621,9**	**2.052.983,6**	**3,6%**
	2006	**1.351.835,2**	**12.594,0**	**235.666,9**	**471.161,0**	**2.071.257,1**	**0,9%**
	2007	**1.394.279,2**	**12.170,5**	**248.668,9**	**395.509,6**	**2.050.628,3**	**–1,0%**
	2008	**1.335.230,8**	**12.730,0**	**245.233,3**	**387.706,8**	**1.980.900,9**	**–3,4%**

(1) Corresponde al abastecimiento de todos los vehículos de carretera en territorio nacional.
(2) Comprende el suministro de productos energéticos a flotas extranjeras en los aeropuertos españoles, no los usos militares.
(3) Se han utilizado las equivalentes empleadas por el Centro de Estudios de la Energía (TJ=Terajulios).
Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, CORES, ADIF, FEVE, Generalidad de Cataluña, Generalidad de Valencia.

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

Modos de transporte	2004	2005	2006	2007	2008	Reparto modal
Carretera (1)	385.594	392.596	392.450	405.083	405.386	89,63%
Ferrocarril (2)	20.786	21.604	22.105	21.857	23.968	5,30%
Aéreo (3)	20.458	23.244	25.861	24.017	21.286	4,71%
Marítimo (4)	1.436	1.407	1.519	1.612	1.660	0,37%
Total	**428.274**	**438.851**	**441.935**	**452.569**	**452.300**	**100,00%**

(1) La información de carreteras está referida a los 165.011 km gestionados por el Estado, CC.AA. y Diputaciones a 31-12-2008.
(2) Comprende RENFE y Ferrocarriles de Vía Estrecha.
(3) Comprende el tráfico regular y no regular del Grupo IBERIA, incluye AIR EUROPA, SPANAIR y AIR NOSTRUM.
(4) Pasajeros entrados en cabotaje. No se incluye el pasaje correspondiente a bahía y tránsito.
Fuente: Dirección General de Aviación Civil, Organismo Público Puertos del Estado, Dirección General de Carreteras, Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias (Ministerio de Fomento), RENFE Operadora, FEVE y Comunidades Autónomas.

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

Modos de transporte	2004	2005	2006	2007	2008	Reparto modal
Carretera (2)	323.919	329.702	331.537	352.515	325.093	86,31%
Ferrocarril (3)	12.019	11.641	11.592	11.116	10.279	2,73%
Marítimo (4)	43.120	43.835	43.530	45.675	41.235	10,95%
Aéreo (5)	95	91	86	77	70	0,02%
Total	**390.568**	**397.927**	**399.508**	**421.989**	**376.677**	**100,00%**

(1) Corresponde exclusivamente al transporte interurbano.
(2) La información de carreteras está referida a los 165.011 km gestionados por el Estado, CC.AA. y Diputaciones a 31-12-2008.
(3) Comprende RENFE y Ferrocarriles de Vía Estrecha.
(4) Incluye los tráficos con las provincias insulares.
(5) Incluye mercancías y correo del Grupo IBERIA.
Fuente: Dirección General de Carreteras, Organismo Público Puertos del Estado (Ministerio de Fomento), IBERIA, CLH, S. A., FEVE, Comunidades Autónomas, y RENFE Operadora.

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

Modos de transporte	Entradas (1)					
	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Carretera	41.989	46.281	47.899	48.759	47.754	–2,1%
Ferrocarril	338	328	314	178	168	–5,6%
Marítimo	2.926	2.890	3.015	2.973	3.000	0,9%
Aéreo	40.729	43.065	44.925	46.997	46.890	–0,2%
Total	**85.982**	**92.564**	**96.153**	**98.907**	**97.812**	**–1,1%**

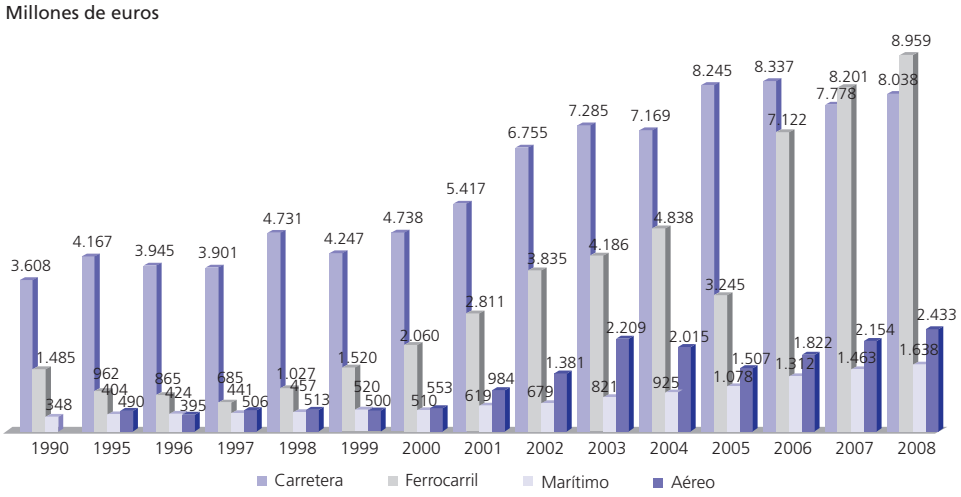
(1) Turistas extranjeros + excursionistas extranjeros.
Fuente: Secretaría de Estado de Turismo. Instituto de Estudios Turísticos. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Tabla 1.1.15. Indicadores coyunturales del sector transporte (primer semestre de 2009)

Concepto	Indicadores relativos (1)	Indicadores relativos (2)
Matriculaciones de vehículos por tipos		
1. Motocicletas	–46,2	–33,2
2. Coches	–38,7	–38,6
3. Autobuses y microbuses	–16,2	–9,8
4. Camiones y furgonetas	–50,4	–53,9
5. Total vehículos automóviles	–41,6	–40,5
Tráfico en las carreteras españolas		
6. Vehículos–km en la Red Estatal (vehículos ligeros)	0,1	–0,7
7. Vehículos–km en la Red Estatal (vehículos pesados)	–12,2	–8,9
IMD en autopistas estatales de peaje		
8. Vehículos Ligeros	–6,9	–7,1
9. Vehículos Pesados	–20,3	–17,4
10. Vehículos Totales	–9,1	–8,6
Consumo de energía tte. Por carretera		
11. Gasolinas	–4,6	–5,2
12. Gasóleo A	–7,5	–6,6
Tráfico en RENFE		
13. Viajeros-km totales	–0,6	6,3
14. Viajeros-km en trenes de larga distancia	5,4	16,2
15. Viajeros-km en trenes de media distancia	3,1	7,1
16. Viajeros-km en trenes de cercanías	–8,7	–5,2
17. Toneladas totales	–31,2	–23,7
18. Toneladas-km totales	–35,6	–25,1
19. Toneladas en contenedores	–22,6	–12,5
20. Toneladas-km en contenedores	–26,7	–14,8
Tráfico de los FF. CC. de vía estrecha		
21. Viajeros-km totales	–0,1	1,6
22. Viajeros-km de FEVE	–6,2	–1,5
23. Viajeros-km en FF. CC. Catalanes	–0,6	2,6
24. Viajeros-km en FF. CC. de Cataluña	1,5	1,2
25. Viajeros-km en Suburbanos de Bilbao	25,8	14,2
26. Viajeros-km en Bilbao-S.Sebastián	–6,7	–6,0
27. Viajeros-km de FF.CC. de Valencia	2,7	6,2
28. Toneladas-km de FEVE	–29,4	–6,6
Tráfico en los puertos españoles		
29. Pasajeros desembarcados en cabotaje	–4,4	–4,0
30. Pasajeros embarcados en exterior	6,5	12,7
31. Pasajeros desembarcados en exterior	8,9	15,7
32. Pasajeros totales en exterior	7,8	14,2
33. Toneladas descargadas en cabotaje	–19,9	–17,6
34. Toneladas cargadas en exterior	–10,0	–0,7
35. Toneladas descargadas en exterior	–19,2	–15,1
36. Toneladas totales en exterior	–16,8	–11,4
37. Toneladas en contenedores embarcados exterior	–10,9	–0,4
38. Toneladas en contenedores desembarcados exterior	–16,3	–7,5
Tráfico de pasajeros y mercancías en los aeropuertos españoles (entradas y salidas)		
39. Pasajeros en tráfico regular interior	–15,1	–14,2
40. Pasajeros en tráfico no regular interior	–26,0	–37,3
41. Pasajeros totales en tráfico interior	–15,3	–14,8
42. Pasajeros en tráfico regular internacional	–8,3	–4,6
43. Pasajeros en tráfico no regular internacional	–24,9	–17,6
44. Pasajeros totales en tráfico internacional	–11,2	–8,2
45. Pasajeros totales	–13,0	–10,4
46. Toneladas en tráfico interior	–24,1	–17,0
47. Toneladas en tráfico internacional	–16,2	–7,4
48. Toneladas total	–18,8	–10,6
Tráfico de pasajeros realizado por IBERIA		
49. Pasajeros de IBERIA en tráfico interior	–20,1	–26,9
50. Pasajeros de IBERIA en tráfico internacional	–8,3	–6,1
51. Pasajeros de IBERIA totales	–13,5	–15,8

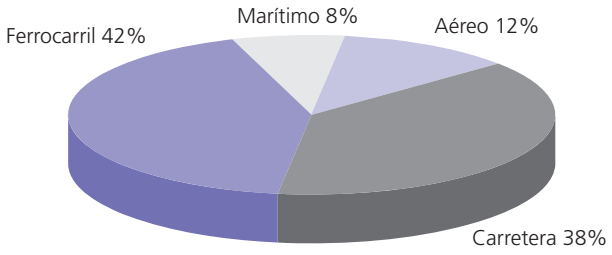
(1) Variación registrada en tanto por ciento entre los valores medios del *primer semestre de 2009* y los del mismo semestre de 2008.
(2) Variación registrada en tanto por ciento entre los valores medios del período anual de julio de 2008 a junio de 2009 y los del período anual de julio de 2007 a junio de 2008.
Fuente: Información facilitada por los Organismos competentes.

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



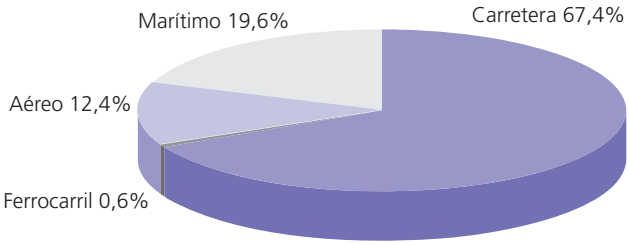
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Fomento, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, Comunidades Autónomas.

Gráfico 1.1.2. Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras (año 2008)



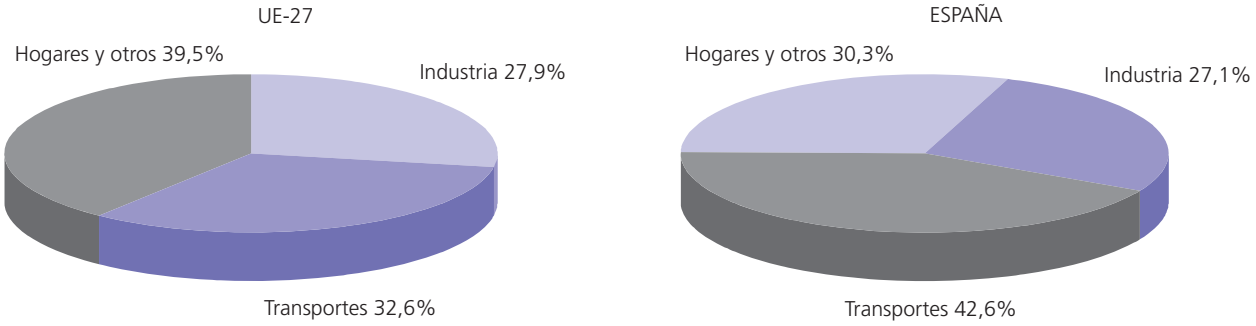
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Fomento, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, Comunidades Autónomas.

Gráfico 1.1.3. Energía consumida según modo de transporte (año 2008)



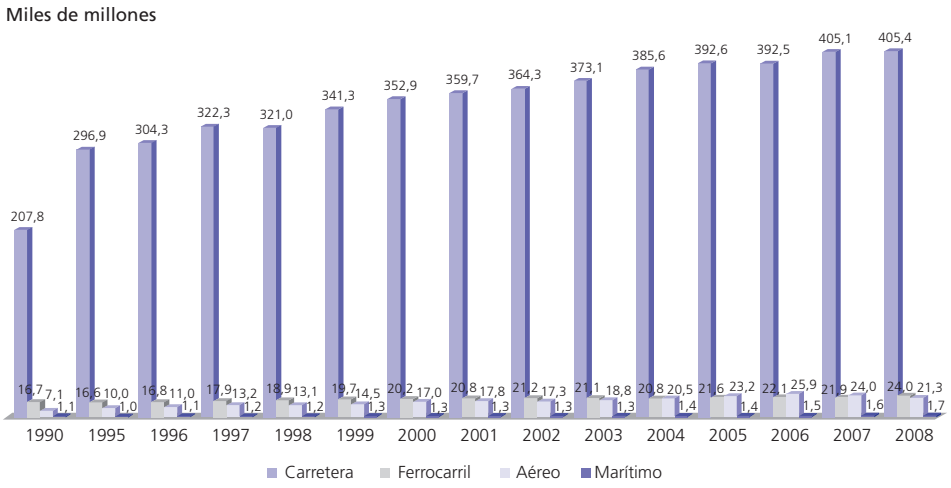
Fuente: RENFE Operadora, FEVE, Compañías Privadas de Ferrocarril, Comunidades Autónomas.

Gráfico 1.1.4. Consumo final energético por sectores económicos. Año 2007 (España y UE)



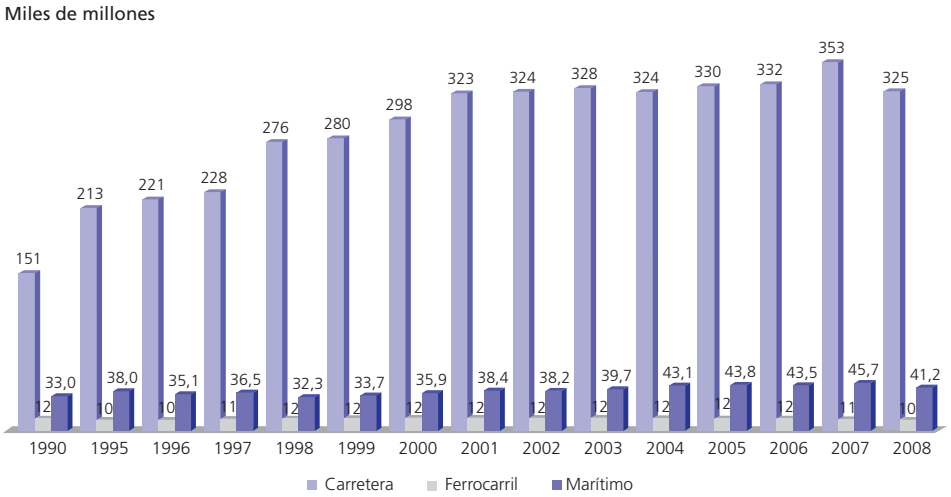
Fuente: Eurostat. Anuario Estadístico.

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



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

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



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

1.2. Transporte e infraestructuras de carretera

La longitud total de la red interurbana de carreteras a 31 de diciembre de 2008 alcanzaba la cifra de 165.011 kilómetros. Esta red comprende autopistas de peaje, autopistas libres, autovías, carreteras de doble calzada y carreteras convencionales. No se incluyen las carreteras y calles en medio urbano, ni las carreteras o caminos agrícolas o forestales.

La inversión llevada a cabo por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento tuvo un incremento del 2,1% en relación con el año precedente. En la inversión total realizada en carreteras durante el año 2008 se produjo un incremento del 3,3%.

El número de vehículos automóviles matriculados ha sido de 1.651.013, con un descenso global del 29,7%.

El tráfico total en la red de carreteras a cargo del Estado por tipo de carretera, ha experimentado un decrecimiento real del 1%.

El 15 de noviembre de 2006 se publicó en el Boletín Oficial del Estado, el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

El 28 de marzo de 2007 se publicó la Orden FOM 734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera.

Esta Orden ministerial reguladora del régimen jurídico de las autorizaciones de transporte de mercancías por carretera cuyo contenido se adapta al nuevo marco definido por la modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres tiene en cuenta tanto los cambios experimentados en el ámbito mercantil y social en que se desarrolla la actividad de transporte, como diversos criterios tendentes a la modernización del sector empresarial afectado y la flexibilización de las condiciones bajo las que opera.

Dicha Orden ha sido modificada por la Orden FOM 2185/2008, de 23 de julio, publicada el 25 de julio, por la que se flexibiliza la transmisión de autorizaciones, y se elimina la exigencia de contar con un número determinado de conductores.

Se continúa, así, el proceso ya iniciado en el año 1999 de ir aproximando las condiciones exigidas para acceder al mercado de transportes, sean cuales fueren las características de la actividad que pretenda desarrollar la empresa transportista y su ámbito de actuación. En este sentido, se universaliza el ámbito nacional para todas las autorizaciones de transporte de mercancías y se aproxima el alcance y contenido de los requisitos cuyo cumplimiento es necesario para la obtención de las distintas modalidades de autorizaciones de transporte público.

1.2.1. Infraestructuras

Al finalizar 2008, la longitud total de la red interurbana de carreteras, tabla 1.2.1, alcanzaba la cifra de 165.011 kilómetros, inferior en 1.000 kilómetros, a la existente el año anterior.

Las longitudes de la Red a cargo del Estado (RCE) 2008, aunque provisionales, son el resultado de un inventario completo realizado en la Red, las cifras se diferencian ligeramente de las de años anteriores; además de las longitudes que recogen los tramos principales, hay 3.438 enlaces con una longitud de ramales de 4.339 kilómetros.

La red a cargo del Estado disminuye en 456 kilómetros, con los datos del nuevo inventario de carreteras a 31 de diciembre de 2008, y las redes de las Comunidades Autónomas lo hacen en 150 kilómetros. El mayor incremento de kilómetros, se aprecia, para la red de las Comunidades Autónomas en las autovías y autopistas libres con un 6,3% de crecimiento, 137 kilómetros, alcanzando 2.295 kilómetros de longitud, la red de autopistas de peaje correspondiente a las Comunidades Autónomas se mantiene estable alcanzando un total de 347 kilómetros. En cuanto a autovías y autopistas libres, las de la red a cargo del Estado aumentan en 322 kilómetros con respecto a 2007, alcanzando la cifra de 7.633 kilómetros, un 4,5% más. Las autopistas de peaje de la red a cargo del Estado se incrementan un 0,6% con un crecimiento de 14 kilómetros, alcanzando un total de 2.493 kilómetros de longitud. Las carreteras de doble calzada descienden un 13,9% en las de responsabilidad del Ministerio de Fomento, y aumentan en un 5,8% las de las Comunidades Autónomas.

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

El resumen global de la red de carreteras de gran capacidad está recogido en la tabla 1.2.2 en la que se observan incrementos en «Autovías y autopistas libres» de un 4,7%, y «Autopistas de peaje» con un 0,8%; sin embargo, en «Carreteras de doble calzada», se ha producido un decremento del 4,2%. El total de carreteras de gran capacidad experimentó en 2008 un crecimiento medio del 2,9%.

La inversión total realizada en carreteras en el período considerado, tabla 1.2.3, alcanza la cifra de 8.038 millones de euros, con un incremento del 3,3% respecto a las inversiones realizadas el año anterior. En el año 2008 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento invirtió 3.656 millones de euros lo que supone un aumento del 2,1% respecto al ejercicio anterior, en que las Comunidades Autónomas, invirtieron 3.334 millones de euros con un incremento del 7,6% sobre el año precedente. Por su parte la inversión realizada por las Sociedades concesionarias de autopistas de peaje fue de 474 millones de euros, un 9,5% menor que en el año 2007.

Las inversiones realizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento en el año 2008, figuran en la tabla 1.2.4. En el Programa 453-B de creación de infraestructuras de carreteras, destaca el de inversiones destinadas a actuaciones en acondicionamiento con un aumento del 48,1%; las inversiones destinadas a autovías descendieron el 12,7% y las destinadas a actuaciones en medio urbano se incrementaron el 4,0%. En el Programa 453-C de conservación y explotación de carreteras el incremento ha sido del 13,0%.

En la tabla 1.2.5 se recogen los resultados globales de las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje, en las que se observa que en el año 2008 los ingresos han descendido un 1%, los gastos de explotación bajaron un 6,6%, produciéndose un fuerte aumento de los gastos financieros en un 85% y la dotación para amortización de autopistas que también ha aumentado considerablemente, 44%, todo lo anterior da unos resultados antes de impuestos de 838,79 millones de euros que supone un descenso del 18,0% respecto a los del año 2007.

1.2.2. Parque y estructura empresarial

En la tabla 1.2.6 figuran los datos del parque de vehículos existente al finalizar 2008. El total de vehículos automóviles alcanza la cifra de 30.969.224 unidades, con un aumento del 2,1% sobre los existentes a finales de 2007, con incrementos en todos sus apartados.

En el correspondiente a turismos, alcanza la cifra de 22.145.364 con 1.385.190 vehículos más en circulación que en el año 2007, lo que supone un incremento del 1,8%. En valores absolutos, es importante el apartado correspondiente a motocicletas que experimenta un crecimiento del 8,2% y un aumento de 189.473 unidades. Los tractores industriales continúan experimentando crecimientos, que en este caso alcanzan solo el 0,3%. Los camiones y furgonetas aumentan un 1,0% con un incremento de 41.634 unidades, en tanto que los autobuses y microbuses aumentan un 1,9%, lo que supone 1.157 unidades más.

En «vehículos remolcados» continúan produciéndose, al igual que en años anteriores incrementos que alcanzan el 6,4% en el apartado de remolques y el 1,9% en el de semirremolques, que crecen de manera simultánea con el aumento de cabezas tractoras.

Sin embargo, la evolución del sector, en el año que se analiza, queda más claramente definida a la vista de las matriculaciones efectuadas durante el año 2008, que figuran en la tabla 1.2.7. El total de vehículos automóviles matriculados, alcanzó la cifra de 1.651.013 unidades con un descenso global del 29,7%. La matriculación de turismos ascendió a 1.185.438 vehículos lo que supone un descenso anual del 27,4%.

Las matriculaciones de camiones y furgonetas descienden en 2008, experimentando una caída del 44,4% con un total de 175.831 matriculaciones menos que el año precedente.

Los tractores industriales alcanzan un total de 16.343 matriculaciones con un descenso del 29,5%. Las matriculaciones de remolques experimentan descensos de un 16,2% y las de los semirremolques lo hacen en un 30.5%.

También se produjo un descenso importante, en las matriculaciones de motocicletas que alcanzó el 22,4%, con 63.861 unidades menos que el año precedente.

Los autobuses y microbuses alcanzaron las 3.869 matriculaciones con una bajada del 8,2%; hay que hacer constar que en estos vehículos se incluyen tanto los destinados a transporte urbano como los de transporte interurbano.

En cuanto a la estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera en vehículos de más de nueve plazas incluido el conductor, cuyos datos figuran en la tabla 1.2.8, se observa un incremento del 2,3% en el número de empresas, 3.885 frente a las 3.796 del año anterior. Por tamaño de empresas, se aprecia un aumento generalizado, excepto el del grupo de pequeñas empresas, grupo de auto patronos, empresas con un solo vehículo. Todo ello parece indicar que este sector se encuentra en un período de concentración de pequeñas empresas, para alcanzar una dimensión más ajustada al mercado.

En la tabla 1.2.9, indicadora de la estructura empresarial del transporte público discrecional de viajeros con vehículos de hasta nueve plazas incluido el conductor (taxis), se observa un incremento del número de empresas que pasan de 63.192 a 64.016 con un incremento del 1,3%, y en el número de vehículos que suman la cifra de 66.773 con un incremento del 1,8%. Este incremento del número de empresas se produce, en diferentes proporciones: las empresas con un solo taxi, aumentan en 619 unidades; las empresas con un número de vehículos entre 2 y 5, aumentan en 199, y las empresas con un número entre 6 y 20 taxis, aumentan en seis unidades; se mantiene la nueva empresa creada en 2005, con más de 20 taxis.

La tabla 1.2.10, refleja la evolución del parque de vehículos de mercancías de servicio público, provistos de la correspondiente autorización de transporte, según el tipo de vehículo y radio de acción de la citada autorización. En la misma se observa un aumento de los vehículos pesados de ámbito nacional que alcanzan al finalizar 2008 la cifra de 257.166 unidades, superior en un 10,1% a la del año anterior. Los vehículos rígidos aumentan un 26,6%, lo que suponen 21.642 nuevos vehículos de este tipo. Los tractores MDP crecen sólo un 1,4% alcanzando la cifra de 154.119 vehículos, con un aumento de 2.055 unidades.

En el apartado correspondiente a vehículos pesados provistos de autorización de ámbito comarcal y autonómico, la tabla muestra un considerable descenso del parque en un 54,8%, quedando formado por 8.187 vehículos. Los tractores MDP disminuyen en un 68,3% y los vehículos rígidos en un 50,4%.

En el ámbito local y provincial, el descenso es del 94,1%, con caídas tanto de vehículos con tracción propia como de los vehículos rígidos que experimentan descensos del 94,3% y 94,0% respectivamente. El total de vehículos pesados de ámbito local y provincial alcanza la cifra de 1.035 unidades, 16.448 menos que el año anterior. El

descenso se debe básicamente al cambio de normativa a partir del año 2006.

Con los datos anteriores, y después de la conversión en MDP de las autorizaciones TD que quedaban el año anterior, junto a las de vehículos semirremolques, se llega a un descenso de 1,0% en el total del parque de vehículos pesados de transporte público de mercancías por carretera con 266.388 vehículos, con descensos del 3,3% en el apartado de tractores MDP, que alcanzan la cifra de 155.794 unidades. Sin embargo los vehículos rígidos que totalizan 110.577 unidades, tienen un aumento del 2,4%.

El parque de vehículos ligeros de mercancías provistos de autorización de transporte de servicio público, experimenta un descenso del 9,1% respecto al año anterior alcanzando la cifra de 97.868 vehículos de los cuales 92.327 pertenecen al ámbito nacional; el resto corresponden a los de ámbito comarcal y autonómico y a los de ámbito local y provincial. Debe tenerse en cuenta que la nueva normativa para la concesión de esta clase de autorizaciones, dispone que las nuevas que se otorguen tendrán ámbito nacional.

En cuanto al parque de vehículos de mercancías de servicio privado, tabla 1.2.11, en el apartado correspondiente al ámbito nacional se observa un ascenso del 0,1%, pasando de 125.799 vehículos en 2007 a 125.873 al finalizar 2008. Este pequeño aumento se produce a pesar del efecto de la nueva normativa en vigor por la que todos los vehículos de servicio privado han pasado a tener ámbito nacional y por tanto este apartado se ha visto engrosado con los vehículos que anteriormente tenían o habrían tenido un ámbito más reducido y qué algunos vehículos pesados de servicio privado han pasado a tener autorización de servicio público. Los vehículos pesados de ámbito nacional de tracción propia experimentan un aumento similar; debido a que los tractores-MPC descienden en un 1,6% y mientras los vehículos rígidos-MPC aumentan en un 0,3%.

En el ámbito comarcal y autonómico a pesar de las razones antes expuestas, y al quedar solamente los vehículos provistos de autorizaciones de transporte expedidas por las Comunidades Autónomas, en virtud de sus propias competencias, los vehículos pesados experimentaron un incremento del 7,7%, mientras que los de ámbito local y provincial disminuyen en un 2,2%.

El apartado Total de vehículos pesados es el que ofrece una idea de la situación real de los vehículos pesados autorizados para realizar servicio privado. Se observa un aumento global del 0,4% debido al aumento en el mismo porcentaje de los vehículos con tracción propia y dentro de éstos, el descenso de los Tractores-MPC que alcanza un 1,4% negativo respecto al año anterior. La rúbrica vehículos rígidos-MPC experimenta sin embargo un aumento del 0,6%. El parque total de vehículos pesados autorizados para realizar servicio privado alcanza la cifra de 131.721 vehículos de los que 131.704 son de tracción propia, de éstos, 17.170 corresponden a vehículos tractores MPC y 114.534, a vehículos rígidos.

Los vehículos ligeros autorizados para realizar servicio privado aumentaron globalmente en un 9,3%, debido al aumento del parque de este tipo de autorizaciones en el ámbito nacional, así como en el comarcal y autonómico, en el ámbito local y provincial disminuyeron en un 3,8%.

La tabla 1.2.12, muestra la estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. En general ha disminuido el número de empresas de radio comarcal y local en todos los tamaños considerados, aunque el número total de empresas también disminuye y pasa de 76.015 a 72.999, a pesar del destacado incremento producido en las empresas de radio nacional. El número de vehículos sufre el mismo fenómeno, que en las empresas de radio comarcal y local. El número total de vehículos pasa de 289.614 en 2007 a 294.563 en 2008. Los vehículos por empresa disminuyen en las empresas de un solo vehículo y de dos a cinco vehículos, aumentando en el resto. El número medio de vehículos pesados autorizados para la prestación de servicio público de mercancías por empresa, ha pasado a ser de 3,81 vehículos por empresa en 2007 a 4,04 vehículos por empresa en 2008.

1.2.3. Tráficos

La tabla 1.2.13, muestra los datos relativos al tráfico, en millones de vehículos-kilómetro, en la red interurbana de carreteras según titularidad.

El tráfico total en el conjunto de las redes de carreteras, por tipo de vía, se recoge en la tabla 1.2.14, como consecuencia del nuevo inventario de carreteras estos tráficos no son comparables con los del año anterior. El decrecimiento real ha sido del 1% en el conjunto de vehículos y del 2,89% en los vehículos pesados.

La tabla 1.2.14bis, que es complementaria de la 1.2.14, recoge el tráfico en las redes de carreteras medido en IMD (Intensidad Media Diaria), siendo la unidad estudiada los vehículos/día.

En la tabla 1.2.16, figura el tráfico en la red de carreteras del Estado según la clase de vehículo. El total del tráfico real ha experimentado un descenso del 1%, siendo del 0,7% la caída del tráfico de vehículos ligeros y una bajada del 2,8% el de vehículos pesados, estas variaciones se obtienen sobre *la red comparable* en los años 2007 y 2008. Debido a los ajustes en la clasificación de vehículos que está realizando la Dirección General de Carreteras, los datos son únicamente comparables en los cinco últimos años. Se han mejorado los aforos de los vehículos ligeros, desagregando en turismos y derivados, de forma que las magnitudes actuales son más representativas.

El tráfico en el conjunto de la red de carreteras a cargo del Estado, por tipo de carretera, se contiene en la tabla 1.2.16.1.

La tabla 1.2.16.2, que complementa la 1.2.16.1, recoge los datos de tráfico IMD (Intensidad Media Diaria) en la red de carreteras del Estado por tipo de vía. El tráfico como ya se ha señalado anteriormente no es comparable con el año anterior al haberse realizado un nuevo inventario de carreteras en el que la longitud ha pasado de 25.846 kilómetros en 2007 a 25.390 kilómetros en 2008.

El decrecimiento real del tráfico en la red de carreteras del Estado ha sido del 1%.

El transporte de viajeros según clase de vehículo y de mercancías en el conjunto de las redes de carreteras se recoge en la tabla 1.2.17, con un decremento del 1% para los viajeros-kilómetro; las mercancías trambién cayeron en un 2,8%.

La tabla 1.2.17.1 recoge el tráfico en la red de carreteras del Estado, referido a viajeros-kilómetro y toneladas-kilómetro resultantes. En cuanto al transporte de viajeros el volumen de tráfico alcanza la cifra de 201.058 millones de viajeros-kilómetro, correspondiendo 31.114 millones a viajeros transportados en autobús, y 168.967 a viajeros-kilómetro en turismo. En el transporte de mercancías se han alcanzado 203.475 millones de toneladas-kilómetro.

El transporte interior de mercancías en vehículos pesados y referido exclusivamente a operaciones interurbanas, figura en la tabla 1.2.18, poniéndose de manifiesto un descenso general tanto en toneladas como en toneladas-kilómetro del transporte interior, aunque hay que señalar que la distancia media aumenta ya que disminuyen más las toneladas que las toneladas-kilómetro. Las toneladas transportadas por cuenta propia disminuyen en un 18,9%, y las toneladas-kilómetro descendieron en un 16,5%. En el transporte por cuenta ajena se manifiesta también un descenso del 10,1% en las toneladas transportadas, así como un descenso menor del 7% en las toneladas-kilómetro. En cualquier caso y en números absolutos, las toneladas transportadas por cuenta propia han disminuido en más de 65,5 millones, y por cuenta ajena bajaron en más de 133,4 millones; las toneladas-kilómetro resultantes también descendieron, pasando de 17.372 millones a 14.499 para el servicio por cuenta propia, y para el servicio por cuenta ajena de 168.124 millones a 156.361.

En las tablas 1.2.19 y 1.2.19.1 se muestran la distribución de velocidades de vehículos ligeros en la red de carreteras del Estado en autovías y en carreteras convencionales.

Las tablas 1.2.20 y 1.2.21 son complementarias de la 1.2.18 y expresan los resultados de la explotación de los datos obtenidos de la Encuesta Nacional Permanente de Mercancías por Carretera. Su estructura permite conocer los flujos origen-destino de las mercancías transportadas entre las distintas Comunidades Autónomas, así como el tráfico intracomunitario tanto en miles de toneladas (tabla 1.2.20) como en millones de toneladas-kilómetro (tabla 1.2.21). Del examen de las mismas se observa que el mayor número de toneladas transportadas corresponde a transportes realizados con origen en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, con 46 millones de toneladas, seguida de la Generalidad de Cataluña 40,4 y la Comunidad Valenciana y Madrid 39,3 y 35,5 respectivamente. En los destinos destaca la Comunidad Autónoma de Andalucía con 321 millones de toneladas, 303 en Cataluña, 262 en la Comunidad Valenciana, 171 en Castilla y León y 145 en Madrid. Sin embargo, en cuanto a toneladas transportadas procedentes de otras Comunidades Autónomas, es Madrid con casi 50 millones de toneladas la que ocupa el primer lugar seguida de los 42 de la Comunidad Valenciana y los 35 de Cataluña y 34 de Castilla-La Mancha. Respecto a las toneladas-kilómetro transportadas indican igualmente la mayor importancia del transporte realizado íntegramente en cada Comunidad Autónoma, si bien disminuye su importancia con relación al procedente de otras Comunidades, ya que los recorridos de los primeros son, por regla general, inferiores a los de los segundos. En cualquier caso debe tenerse en cuenta que la Encuesta, que afecta a una red distinta de la del Estado, utiliza exclusivamente datos de los vehículos de más de 3,5 toneladas de carga útil y considera solamente aquellas operaciones de transporte que implican cambio de término municipal, conjunto de circunstancias que representan en mayor medida el transporte nacional, ya que incluye un ámbito mayor. Esta distinta metodología justifica las diferencias observadas con los datos obtenidos de la red de aforos.

1.2.4. Tarifas

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

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

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

- Dicha revisión tendrá como fundamento la modificación de los precios calculados como la variación anual de la media de los datos publicados por el

INE en el año natural anterior de los índices de precios al consumo, sobre la misma medida del año precedente, y la modificación del número de viajeros-kilómetro realizado en cada concesión en el año natural anterior, en relación con la misma magnitud correspondiente al año precedente.

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

$$C = 1 + \Delta(\text{IPC medio}) - X$$

donde ΔIPC medio figurará un tanto por uno con el signo que corresponda y el valor de X viene dado por:

$$X = 1/100\ [(\text{vkmr} - \text{vkmr} - 1)/\text{vkmr} - 1]$$

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

$$0 \leqslant X \leqslant 1$$

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

$$Tt = Tt - 1 \times C$$

El ΔIPC medio para el año 2008 de la revisión efectuada en las tarifas que entraron en vigor el 1 de abril de 2008 fue:

$$\Delta\text{IPC medio} = 0{,}0279$$

En función de lo expuesto anteriormente, desde el 1 de abril de 2008, las tarifas han tenido un incremento entre el 1,79% y el 2,79%.

Por otra parte, y debido a las importantes variaciones experimentadas en el precio de los combustibles, la Orden FOM 2039/2008, de 3 de julio, publicada el 12 de julio, autoriza un incremento del 3,27% de las tarifas de este tipo de servicio; dicho incremento se realiza a cuenta del que conforme a lo establecido en el artículo 19.5 de la LOTT habrá de efectuarse en el año 2009.

Finalmente la Orden FOM 3783/2007, de 18 de diciembre (*BOE* de 25 de diciembre), estableció el régimen tarifario correspondiente a los servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo de hasta nueve plazas incluido el conductor, en la que se fija como precio máximo el de 0,48 euros por kilómetro recorrido o fracción, 12,63 euros el importe máximo por hora de espera y un mínimo de percepción de 2,65 euros.

Además se incorporó una tarifa a este tipo de servicios que se aplica para servicios nocturnos, domingos y festivos de ámbito nacional, siendo ésta de 0,57 euros por kilómetro de recorrido o fracción.

Asimismo, la Orden FOM 2182/2008, de 22 de julio, publicada el 25 de julio, autoriza un incremento de este tipo de servicios, debido fundamentalmente al aumento en lo relativo a los precios del gasóleo así como a los costes de explotación, fijándose las siguientes tarifas máximas:

Precio por kilómetro recorrido o fracción, 0,50 euros; 12,63 euros el precio por hora de espera y 2,76 euros el mínimo de percepción. La tarifa nocturna de aplicación entre las 23 horas y las 6 horas en días laborables, y desde las 0 horas hasta las 24 horas en domingos y festivos, se fija en 0,59 euros.

1.2.5. Actividad internacional

Durante 2008 y al amparo de las autorizaciones otorgadas como consecuencia de acuerdos bilaterales suscritos por España, se realizaron, al igual que en años anteriores, operaciones de transporte con países del área europea, norteafricana, y del próximo oriente. La totalidad de las autorizaciones contingentadas, expedidas a transportistas de mercancías españoles, figuran en la tabla 1.2.22, que incluye además las consideradas «fuera de contingente», así como las de cooperación entre empresas, figura ésta, que solamente se emplea en nuestras relaciones con el Reino de Marruecos.

Los países de la Unión Europea exigen un tratamiento aparte, ya que desde el primero de enero de 1993 las operaciones de transporte internacional de mercancías se encuentran liberalizadas en éste área, tras pasar por un período 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 88.429 con un incremento del 5,2% sobre las concedidas el año anterior en el que alcanzaron 84.081 copias de licencias. La tabla 1.2.23 incluye dichas autorizaciones, así como las relativas a los países miembros de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) que para 2008 ascendieron a 186 con un incremento del 21,6%.

Finalmente en la tabla 1.2.24 se recogen los datos correspondientes al transporte internacional de viajeros por carretera, realizado por transportistas españoles en el ámbito de la Unión Europea, transporte que se encuentra liberalizado desde hace algunos años. El conjunto de este transporte aumenta en el año 2008; en los servicios discrecionales, en lo que respecta a autorizaciones, el incremento fue de un 15,8%, mientras que en los viajes realizados, el aumento ha sido del 2,4%.

Tabla 1.2.1. Longitud de la red interurbana de carreteras. Año 2008 (kilómetros)

Autonomías	Red a cargo del Estado (1)				Red Comunidades Autónomas				Red Diputaciones Provinciales y Cabildos	Red total
	Autopistas de peaje	Autovías y autopistas libres	Carretera de doble calzada (2)	Otras carreteras	Autopistas de peaje	Autovías y autopistas libres	Carretera de doble calzada (2)	Otras carreteras	Todas las carreteras	
Andalucía	197	1.333	151	1.627	—	788	106	9.498	9.833	23.533
Aragón	157	502	55	1.705	—	6	9	5.652	3.331	11.417
Asturias	22	299	10	482	—	66	4	4.136	—	5.019
Baleares	—	—	—	—	—	—	—	—	2.169	2.169
Canarias	—	—	—	—	—	—	—	—	4.466	4.466
Cantabria	—	214	2	364	—	—	—	1.984	—	2.564
Castilla-La Mancha	239	1.184	33	2.111	—	131	—	8.142	7.270	19.110
Castilla y León	275	1.438	91	3.508	—	277	14	10.989	15.860	32.452
Cataluña	463	303	52	977	194	207	54	5.326	4.321	11.897
Extremadura	—	565	41	985	—	75	35	3.685	3.667	9.053
Galicia	273	442	81	1.454	54	137	13	5.214	9.869	17.537
Madrid	144	505	15	108	—	103	197	2.310	—	3.382
Murcia	115	256	6	145	—	126	97	3.005	—	3.750
Navarra	39	—	—	—	99	207	24	3.586	—	3.955
País Vasco	83	—	—	—	—	—	—	—	4.120	4.203
Rioja	119	40	3	254	—	—	3	1.467	—	1.886
Valencia	367	552	92	885	—	172	139	2.569	3.780	8.556
Ceuta y Melilla	—	0	2	26	—	—	1	33	—	62
Total	**2.493**	**7.633**	**634**	**14.631**	**347**	**2.295**	**696**	**67.596**	**68.686**	**165.011**

(1) Datos provisionales del nuevo inventario de carreteras a 31/12/2008. Además de estas longitudes que recoge los tramos principales, hay 3.438 enlaces con una longitud de ramales de 4.339 km.
(2) Doble Calzada sin Mediana y/o con semáforos y/o con intersecciones.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

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

Tipo de carretera	2004	2005	2006	2007	2008 (1)	08/07
Autopistas de peaje	2.640	2.648	2.815	2.972	2.997	0,8%
Autovías y autopistas libres (2)	8.107	8.784	9.258	10.041	10.509	4,7%
Carreteras de doble calzada	1.697	1.724	1.799	1.676	1.606	–4,2%
Total carreteras especiales	**12.444**	**13.156**	**13.872**	**14.689**	**15.112**	**2,9%**

(1) Datos provisionales.
(2) Autovías y autopistas libres, conforme a lo establecido en el Reglamento General de Carreteras.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

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

Organismos	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Dirección General de Carreteras	**2.760.723**	**3.079.464**	**3.374.561**	**3.581.696**	**3.655.846**	**2,1%**
Comunidades Autónomas	**2.417.020**	**3.042.303**	**3.079.380**	**3.098.106**	**3.333.850**	**7,6%**
Andalucía	366.809	680.223	636.914	631.796	767.231	21,4%
Aragón	59.105	54.016	67.653	48.631	49.406	1,6%
Asturias	119.829	134.782	136.261	126.265	130.951	3,7%
Baleares	–	–	–	–	–	–
Canarias	–	–	–	–	–	–
Cantabria	63.320	72.600	72.300	69.293	82.965	19,7%
Castilla-La Mancha	127.654	126.723	138.480	133.076	168.068	26,3%
Castilla y León	209.836	228.145	289.826	266.733	266.565	–0,1%
Cataluña	399.900	487.300	385.400	323.800	338.330	4,5%
Extremadura	51.329	57.170	114.548	122.568	130.222	6,2%
Galicia	250.886	309.553	301.295	333.407	325.274	–2,4%
Madrid	71.049	101.897	160.429	168.894	155.664	–7,8%
Murcia	53.746	69.758	97.865	142.767	147.233	3,1%
Navarra	105.545	203.425	166.228	122.803	136.935	11,5%
País Vasco	336.011	347.784	342.617	398.986	419.048	5,0%
Rioja	22.644	22.644	26.795	27.983	30.588	9,3%
Valencia	177.982	144.622	137.972	177.648	181.640	2,2%
Ceuta y Melilla	1.375	1.661	4.797	3.456	3.730	7,9%
Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares	**471.225**	**550.946**	**578.854**	**574.301**	**574.259**	**0,0%**
Total Entes Territoriales	**2.888.245**	**3.593.249**	**3.658.234**	**3.672.407**	**3.908.109**	**6,4%**
Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje (2)	**1.520.100**	**1.572.173**	**1.304.359**	**523.598**	**473.977**	**–9,5%**
Total	**7.169.068**	**8.244.886**	**8.337.154**	**7.777.701**	**8.037.932**	**3,3%**

(1) Con la excepción de las sociedades concesionarias, las inversiones incluyen los gastos realizados en conservación. Para aquéllas, las cifras de inversión incluyen los gastos financieros intercalares.
(2) Cifras estimadas. No incluyen las inversiones en la autopista de Navarra.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

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

Programas (1)	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Total	2.761	3.080	3.375	3.582	3.656	2,1%
Programa 453-B. Total	2.172	2.437	2.529	2.599	2.545	–2,1%
Autovías	1.466	1.979	1.911	1.851	1.616	–12,7%
Acondicionamiento	344	292	289	343	508	48,1%
Act. medio urbano	362	166	329	405	421	4,0%
Programa 453-C	589	643	846	983	1.111	13,0%

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

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Ingresos	1.424.780,6	1.505.923,5	1.655.961,1	1.804.086,6	1.786.838,7	–1,0%
Gastos de explotación	367.996,4	413.238,0	429.835,9	484.436,1	452.425,6	–6,6%
Resultado y deterioro de inmovilizado (2)	45.879,2	22.944,4	5.032,8	–1.517,0	–47.190,8	3010,8%
Dotación amortización autopista (3)	188.749,0	196.596,7	220.070,0	241.582,0	348.347,7	44,2%
Resultados financieros (4)	–61.006,6	–58.077,0	–7.743,9	–54.066,9	–100.082,2	85,1%
Resultados antes de impuestos	852.907,8	860.956,2	1.003.344,1	1.022.484,6	838.792,4	–18,0%

(1) Excluídas las concesionarias de titularidad autonómica. En 2007, se incluyeron tres nuevas sociedades concesionarias en explotación: Autopista Madrid Toledo, Aucosta y Ciralsa.
(2) Hasta la entrada en vigor del plan general de contabilidad (PGC) aprobado por Real Decreto 1514/2007: Resultados extraordinarios.
(3) Hasta la entrada en vigor del PGC: dotación al fondo de reversión.
(4) Hasta la entrada en vigor del PGC: Gastos financieros netos.
Fuente: Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje. Ministerio de Fomento..

Tabla 1.2.6. Parque de vehículos de carretera (1)

Clase de vehículo	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Motocicletas (2)	1.612.082	1.805.827	2.042.298	2.311.346	2.500.819	8,2%
Turismos	19.541.918	20.250.377	20.636.738	21.760.174	22.145.364	1,8%
Camiones y furgonetas	4.418.039	4.655.413	4.835.670	5.140.586	5.192.219	1,0%
Autobuses y microbuses	56.957	58.248	58.286	61.039	62.196	1,9%
Tractores industriales	185.379	194.206	196.866	212.697	213.366	0,3%
Otros vehículos	618.266	693.205	761.325	832.615	855.260	2,7%
Total vehículos	26.432.641	27.657.276	28.531.183	30.318.457	30.969.224	2,1%
Remolques	103.664	114.397	125.748	137.323	146.136	6,4%
Semiremolques	227.269	239.549	252.894	267.536	272.493	1,9%

(1) Datos referidos a 31 de diciembre de cada año.
(2) Corresponde a motocicletas con cilindrada igual o superior a 50 cc. y motocarros.
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Tabla 1.2.7. Vehículos de carretera matriculados (1)

Clase de vehículo	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Motocicletas (2)	123.195	220.422	274.918	285.633	221.772	–22,4%
Turismos	1.653.798	1.676.707	1.660.627	1.633.806	1.185.438	–27,4%
Camiones y furgonetas	343.978	391.342	397.561	396.370	220.539	–44,4%
Autobuses y microbuses	3.659	4.175	3.847	4.216	3.869	–8,2%
Tractores industriales	20.618	21.327	21.088	23.180	16.343	–29,5%
Otros vehículos	4.458	5.617	6.615	6.896	3.052	–55,7%
Total vehículos automóviles	2.149.706	2.319.590	2.364.656	2.350.101	1.651.013	–29,7%
Remolques	11.042	11.430	12.211	12.358	10.350	–16,2%
Semiremolques	16.516	15.843	17.807	19.482	13.531	–30,5%

(1) Comprende los vehículos matriculados de fabricación nacional, de importación y procedentes de subasta.
(2) Corresponde a motocicletas con cilindrada igual o superior a 50 cc. y motocarros.
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

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

Concepto	Tamaño de las empresas								Total		
	Pequeñas				Medianas		Grandes				
	con 1 autocar		de 2 a 5 autocares		de 6 a 20 autocares		más de 20 autocares				
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	08/07
Número de empresas (1)	**618**	**605**	**1.343**	**1.359**	**1.437**	**1.506**	**398**	**415**	**3.796**	**3.885**	**2,3%**
De las cuales:											
– Autorización VR	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0,0%
– Autorización VD	618	605	1.343	1.359	1.432	1.501	393	410	3.786	3.875	2,4%
– Ambas autorizaciones	0	0	0	0	4	4	5	5	9	9	0,0%
Número total de autocares	**618**	**605**	**4.628**	**4.689**	**14.550**	**15.369**	**20.372**	**21.676**	**40.168**	**42.339**	**5,4%**
De los cuales:											
– Autorización VR	0	0	0	0	24	24	271	271	295	295	0,0%
– Autorización VD	618	605	4.627	4.684	14.526	15.345	20.101	21.405	39.872	42.039	5,4%
– Autorización Servicio Privado	0	0	1	5	0	0	0	0	1	5	—
Autocares por empresa	**1,0**	**1,0**	**3,4**	**3,5**	**10,1**	**10,2**	**51,2**	**52,2**	**10,6**	**10,9**	**3,0%**

(1) Corresponde a empresas que, al menos, poseen un autocar con autorización para prestar un servicio público de viajeros por carretera (autorización VR o VD).
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.

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

Concepto	Tamaño de las empresas								Total		
	con 1 taxi		de 2 a 5 taxis		de 6 a 20 taxis		más de 20 taxis				
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	08/07
Número de empresas (1)	61.339	61.958	1.821	2.020	31	37	1	1	63.192	64.016	1,3%
Número de taxis	61.339	61.958	3.993	4.457	270	337	21	21	65.623	66.773	1,8%
Número total de plazas	311.525	315.149	21.828	24.334	1.573	1.939	139	139	335.065	341.561	1,9%
Plazas por taxi	5,1	5,1	5,5	5,5	5,8	5,8	6,6	6,6	5,1	5,1	0,2%
Taxis por empresa	1,0	1,0	2,2	2,2	8,7	9,1	21,0	21,0	1,0	1,0	0,4%

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

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Vehículos pesados, ámbito nacional	**140.760**	**154.667**	**159.384**	**233.469**	**257.166**	**10,1%**
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	140.760	154.667	159.384	233.469	257.166	10,1%
Tractores	104.070	114.143	117.099	152.064	154.119	1,4%
Tractor-MDP	*104.070*	*114.143*	*117.099*	*152.064*	*154.119*	*1,4%*
Tractor-TD	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	—
Rígido-MDP	36.690	40.524	42.285	81.405	103.047	26,6%
Vehículos pesados, ámbito comarcal + autonómica	**32.073**	**33.607**	**33.483**	**18.115**	**8.187**	**–54,8%**
Semirremolque	16	16	16	16	14	–12,5%
Vehículos tracción propia	32.057	33.591	33.467	18.099	8.173	–54,8%
Tractores	11.700	11.960	11.390	4.477	1.422	–68,2%
Tractor-MDP	*11.696*	*11.956*	*11.387*	*4.474*	*1.419*	*–68,3%*
Tractor-TD	*4*	*4*	*3*	*3*	*3*	*0,0%*
Rígido-MDP	20.357	21.631	22.077	13.622	6.751	–50,4%
Vehículos pesados, ámbito local + provincial	**43.616**	**47.713**	**47.920**	**17.483**	**1.035**	**–94,1%**
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	43.616	47.713	47.920	17.483	1.035	–94,1%
Tractores	14.492	16.170	16.324	4.517	256	–94,3%
Tractor-MDP	*14.492*	*16.170*	*16.324*	*4.517*	*256*	*–94,3%*
Tractor-TD	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	—
Rígido-MDP	29.124	31.543	31.596	12.966	779	–94,0%
Total vehículos pesados	**216.449**	**235.987**	**240.787**	**269.067**	**266.388**	**–1,0%**
Semirremolque	16	16	16	16	14	–12,5%
Vehículos tracción propia	216.433	235.971	240.771	269.051	266.374	–1,0%
Tractores	130.262	142.273	144.813	161.058	155.797	–3,3%
Tractor-MDP	*130.258*	*142.269*	*144.810*	*161.055*	*155.794*	*–3,3%*
Tractor-TD	*4*	*4*	*3*	*3*	*3*	*0,0%*
Rígido-MDP	86.171	93.698	95.958	107.993	110.577	2,4%
Total vehículos ligeros (PMA > 2 t)	**94.630**	**103.084**	**97.786**	**107.692**	**97.868**	**–9,1%**
Ámbito nacional	91.274	100.094	93.643	103.249	92.327	–10,6%
Ámbito comarcal + autonómica	3.321	2.952	4.111	4.408	5.521	25,2%
Ámbito local + provincial	35	38	32	35	20	–42,9%

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

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Vehículos pesados, ámbito nacional	**137.908**	**130.000**	**143.173**	**125.799**	**125.873**	**0,1%**
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	137.908	130.000	143.173	125.799	125.873	0,1%
Tractor-MPC	*18.204*	*17.043*	*19.256*	*17.135*	*16.866*	*–1,6%*
Rígido-MPC	*119.704*	*112.957*	*123.917*	*108.664*	*109.007*	*0,3%*
Vehículos pesados, ámbito comarcal + autonómica	**1.572**	**3.228**	**4.142**	**5.145**	**5.540**	**7,7%**
Semirremolque	0	0	0	0	0	—
Vehículos tracción propia	1.572	3.228	4.142	5.145	5.540	7,7%
Tractor-MPC	*149*	*154*	*192*	*280*	*304*	*8,6%*
Rígido-MPC	*1.423*	*3.074*	*3.950*	*4.865*	*5.236*	*7,6%*
Vehículos pesados, ámbito local + provincial	**572**	**431**	**376**	**315**	**308**	**–2,2%**
Semirremolque	17	17	17	17	17	0,0%
Vehículos tracción propia	555	414	359	298	291	–2,3%
Tractor-MPC	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	—
Rígido-MPC	*555*	*414*	*359*	*298*	*291*	*–2,3%*
Total vehículos pesados	**140.052**	**133.659**	**147.691**	**131.259**	**131.721**	**0,4%**
Semirremolque	17	17	17	17	17	0,0%
Vehículos tracción propia	140.035	133.642	147.674	131.242	131.704	0,4%
Tractor-MPC	*18.353*	*17.197*	*19.448*	*17.415*	*17.170*	*–1,4%*
Rígido-MPC	*121.682*	*116.445*	*128.226*	*113.827*	*114.534*	*0,6%*
Total vehículos ligeros (PMA > 2 t)	**530.358**	**496.290**	**60.956**	**60.421**	**66.011**	**9,3%**
Ámbito nacional	514.166	472.430	28.884	23.370	25.145	7,6%
Ámbito comarcal + autonómica	11.530	19.720	28.184	33.648	37.593	11,7%
Ámbito local + provincial	4.662	4.140	3.888	3.403	3.273	–3,8%

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

Tabla 1.2.12. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera. Empresas con vehículos pesados. Año 2008 (1)

Concepto	Tamaño de las empresas							Total
	Con 1 vehículo	De 2 a 5 vehículos	De 6 a 10 vehículos	De 11 a 20 vehículos	De 21 a 40 vehículos	De 41 a 60 vehículos	Más de 60 vehículos	
Número de empresas	**32.165**	**30.226**	**5.737**	**3.048**	**1.268**	**257**	**298**	**72.999**
Con al menos un vehículo:								
— De Radio Nacional	31.429	28.915	5.539	2.962	1.242	249	294	70.630
— De Radio Comarcal	428	1.210	202	94	37	8	9	1.988
— De Radio Local	308	236	61	27	7	0	2	641
Número de vehículos	**32.165**	**90.835**	**43.191**	**43.610**	**34.947**	**12.547**	**37.268**	**294.563**
— De Radio Nacional	31.429	87.146	41.646	42.299	34.031	12.141	36.663	285.355
— De Radio Comarcal	428	3.244	1.399	1.212	886	406	1.005	8.580
— De Radio Local	308	445	146	99	30	0	7	1.035
Vehículos por empresas	**1,00**	**3,01**	**7,53**	**14,31**	**27,56**	**48,82**	**125,06**	**4,04**

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

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

Años	Administración Central			Comunidades Autónomas (1)			Diputaciones Provinciales (2)			Total	
	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

(*) La unidad empleada en Ingeniería de Tráfico es el vehículo-km aunque en realidad son km.
(1) No se incluye el tráfico por la red de carreteras interurbanas gestionadas por los Ayuntamientos (361.192 km) que según estimaciones pueden ser el 2,5% del tráfico total.
(2) La Red 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. El decrecimiento real ha sido del 1% en el conjunto de vehículos y del 2,89% en los vehículos pesados.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

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

Años	Autopista de peaje (2) (4)	Porcentaje vehículos pesados	Autovía (3)	Porcentaje vehículos pesados	Doble calzada	Porcentaje vehículos pesados	Red convencional	Porcentaje vehículos pesados	Total	Porcentaje vehículos pesados
2003	20.940,7	14,7	83.401,3	15,0	16.806,2	10,9	115.206,8	12,8	236.355	13,6
2004	22.532,3	14,5	88.676,3	15,0	15.189,5	10,7	115.316,9	11,9	241.715	13,2
2005	23.292,5	14,2	85.029,8	15,5	16.262,8	9,3	120.487,9	11,6	245.073	13,2
2006	24.735,8	14,2	94.001,1	16,1	15.933,4	9,5	111.885,4	10,6	246.556	13,0
2007	26.045,7	14,2	105.171,8	15,7	14.249,5	9,5	111.193,5	11,5	256.661	13,4
2008 (5)	23.793,0	13,5	102.543,4	14,6	19.781,0	10,1	105.631,6	10,3	251.749	12,5

(*) La unidad empleada en Ingeniería de Tráfico es el vehículo-km aunque en realidad son km.
(1) El Conjunto de las redes interurbanas esta referido a las carreteras del Estado, CC.AA. y Diputaciones que a 31 de diciembre de 2008 sumaban 165.011 km. Existe además un viario interurbano a cargo de los Ayuntamientos cuyo trafico puede estimarse en el 2,5% del total.
(2) Los datos de autopistas de peaje son de la Delegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de Autopistas de Peaje. Para el resto de viarios se han empleado los planes de aforos de las CC.AA., Diputaciones y la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
(3) A efectos de tráfico y cuantificación de viario las autopistas libres se incluyen en este apartado.
(4) En esta cantidad se incluye los 3.951 millones de vehículos-km recorridos en los 294,7 km de tramos libres o mixtos que están en regimen de concesión.
(5) Como consecuencia del inventario de Carreteras a 31-XII-2008 este tráfico no es comparable con el del año anterior. El decrecimiento real ha sido del 1% en el conjunto de vehículos y del 2,89% en los vehículos pesados.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.14bis. Tráfico intensidad media diaria (IMD) en el conjunto de redes de carretera por tipo de vía (1) (5) (vehículos-día)

Años	Autopista de peaje (2) (4)	Porcentaje vehículos pesados	Autovía (3)	Porcentaje vehículos pesados	Doble calzada	Porcentaje vehículos pesados	Red convencional	Porcentaje vehículos pesados	Total	Porcentaje vehículos pesados
2003	22.793,7	14,7	29.373,5	15,0	26.879,4	10,9	2.068,7	12,8	3.935	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	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

(1) El conjunto de las redes interurbanas está referido a las carreteras del Estado, Comunidades Autónomas y Diputaciones que, a 31 de diciembre de 2008, sumaban 165.011 km. Existe, además, un viario interurbano a cargo de los Ayuntamientos cuyo tráfico puede estimarse en el 2,5% del total.
(2) Los datos de autopistas de peaje son de la Delegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de Autopistas de Peaje. Para el resto de viarios se han empleado los planes de aforos de las CC.AA., Diputaciones y la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
(3) A efectos de tráfico y cuantificación de viarios las autopistas libres se incluyen en este apartado.
(4) En esta cantidad se incluye los 3.951 millones de vehículos-km recorridos en los 294,7 km de tramos libres o mixtos que están en regimen de concesión.
(5) Esta tabla es complementaria de la 1.2.14.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.15. Tráfico. Longitud total recorrida en la red de carreteras por titularidad y provincias. Año 2008 (*) (millones de vehículos-km o km)

Comunidades Autónomas	Estado		Comunidades Autónomas		Diputaciones	
	Total	% pesados	Total (*)	% pesados	Total (*)	% pesados
Andalucía	**21.892**	**11,1**	(3) **13.489**	**8,8**	**3.318**	**9,4**
Almería	1.907	13,6	1.156	7,4	(5) 407	s/d
Cádiz	2.819	7,1	1.930	4,8	(5) 252	s/d
Córdoba	1.901	15,6	950	6,9	(8) 359	s/d
Granada	1.928	9,2	2.789	10,7	(8) 884	s/d
Huelva	1.679	11,2	908	6,0	(8) 280	s/d
Jaén	1.963	20,0	1.040	8,5	146	9,4
Málaga	5.338	8,0	1.967	8,3	(8) 532	s/d
Sevilla	4.357	11,2	2.750	9,5	(5) 457	s/d
Aragón	**6.896**	**20,2**	(2) **1.881**	**13,7**	**140**	**8,2**
Huesca	1.582	14,9	750	11,1	37	8,2
Teruel	909	21,7	393	12,2	(8) 46	s/d
Zaragoza	4.405	21,8	739	17,3	(5) 56	s/d
Asturias	**3.785**	**10,0**	(2) **2.045**	**7,7**	—	—
Baleares	—	—	(2) (7) **7.319**	**6,4**	—	—
Canarias	—	—	(3)(6)(9) **14.432**	**4,4**	—	—
Las Palmas	—	—	7.660	s/d	—	—
Tenerife	—	—	6.771	4,4	—	—
Cantabria	**3.335**	**10,7**	(1) **1.064**	**7,1**	—	—
Castilla-La Mancha	**12.219**	**22,6**	(2) **4.388**	**11,8**	**1.244**	**10,5**
Albacete	2.046	22,0	574	11,0	(5) 174	s/d
Ciudad Real	1.907	37,4	1.004	14,3	251	6,8
Cuenca	2.424	21,7	499	10,6	(8) 266	s/d
Guadalajara	1.450	22,1	454	8,7	233	14,6
Toledo	4.392	17,2	1.857	13,3	(8) 320	s/d
Castilla y León	**14.540**	**20,3**	(1) **5.040**	**11,5**	**1.806**	**13,4**
Ávila	1.032	16,4	408	8,1	(5) 112	s/d
Burgos	2.881	25,3	743	10,5	168	17,9
León	2.530	15,3	1.069	11,1	(8) 451	s/d
Palencia	865	25,0	570	14,1	104	10,0
Salamanca	1.308	22,2	526	7,6	(5) 319	s/d
Segovia	1.231	16,7	573	14,4	168	20,0
Soria	820	26,8	296	18,5	75	7,9
Valladolid	2.379	18,5	532	11,2	(8) 151	s/d
Zamora	1.494	19,5	324	9,9	(8) 257	s/d
Cataluña	**16.807**	**17,4**	(1) **17.151**	**7,4**	**2.757**	**10,4**
Barcelona	8.561	15,7	11.552	8,2	1.729	9,5
Girona	2.472	17,7	2.728	7,1	226	21,1
Lleida	1.942	24,4	1.631	8,0	179	5,7
Tarragona	3.832	17,3	1.240	6,4	(8) 623	s/d
Comunidad Valenciana	**15.751**	**16,7**	(2) **6.176**	**s/d**	**2.914**	**7,7**
Alicante	5.852	11,8	1.933	s/d	993	6,9
Castellón	2.453	21,9	1.260	s/d	(5) 251	6,8
Valencia	7.446	18,9	2.983	s/d	1.671	8,3
Extremadura	**3.673**	**16,4**	(2) **2.200**	**10,0**	**663**	**20,2**
Badajoz	2.030	17,2	1.438	6,0	365	20,2
Cáceres	1.643	15,4	762	12,0	(8) 298	s/d
Galicia	**9.253**	**11,3**	(1) **6.470**	**7,6**	**2.505**	**9,1**
Coruña, A	3.266	8,7	2.824	7,6	1.226	8,8
Lugo	1.606	18,2	900	11,4	492	10,0
Orense	1.554	14,4	589	8,1	(5) 369	s/d
Pontevedra	2.828	8,8	2.156	6,0	(8) 418	s/d
Madrid	**14.409**	**10,9**	(2) **7.772**	**9,5**	—	—
Murcia	**3.730**	**15,6**	(3) **3.527**	**10,0**	—	—
Navarra	**170**	**10,4**	(3) **4.028**	**15,0**	—	—
País Vasco	**689**	**15,9**	(2) (6) **10.159**	**13,0**	—	—
Álava	398	16,4	1.631	17,8	—	—
Guipuzcoa	—	—	3.530	17,1	—	—
Vizcaya	291	15,3	4.998	8,9	—	—
La Rioja	**1.552**	**19,0**	(2) **561**	**9,4**	—	—
Ceuta y Melilla	—	—	—	—	—	—
Ceuta	—	—	—	—	—	—
Melilla	—	—	—	—	—	—
Total	**128.701**	**15,6**	**107.700**	**9,2**	**15.347**	**9,9**

(*) El tráfico está expresado en millones de vehículos-km. y corresponde a la longitud total recorrida en cada provincia en el año 2008.
(s/d): Sin datos.
(1) La red aforada corresponde al 100% de la longitud.
(2) La red aforada está comprendida entre el 90 y el 100% de la red total de la Diputación o Comunidad. Expansión al 100% aplicando Curva madre media. Ver (3).
(3) La red aforada es inferior al 90% del total. La expansión se ha realizado optimizando un ajuste con la familia de curvas de distribución de tráfico que han aforado al completo su red. Curva superior Extremadura 2008 y curva inferior La Rioja 2008 + Cantabria 2008.
(4) Porcentaje de pesados obtenido en el conjunto de las Diputaciones con datos de vehículos pesados.
(5) Tráfico estimado a partir de la curva Y = 0,0076 x ^2 – 0,01518 x resultado de la correlación de los datos provinciales del tráfico y longitud de las Diputaciones con los correspondientes de las Redes de la CC.AA. y RCE.
(6) Los datos de las Diputaciones forales del País Vasco y los Cabildos de las Islas Canarias han sido incluidos, a efectos de tráfico, en CC.AA.
(7) Se han estimado los datos de Ibiza y Formentera.
(8) Se ha calculado un descenso del 1% sobre el tráfico registrado en 2007.
(9) Se han estimado los datos de Hierro, Gomera y La Palma.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.16. Tráfico en la red de carreteras del Estado según clase de vehículo (longitud total recorrida) (1) (millones de vehículos-km)

Clase de vehículo	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/07 (2)
Motocicletas	730	700	770	835	941	731	n.c.
Turismos	89.945	92.073	95.157	98.092	98.308	97.108	–0,4%
Camionetas	8.598	9.027	8.420	8.950	11.288	10.792	–3,5%
Tractores agrícolas	56	65	51	50	63	32	–4,8%
Total ligeros	98.599	101.165	103.628	107.092	109.659	107.932	–0,7%
Camiones sin remolque	7.233	7.213	7.027	6.748	7.308	6.741	2,9%
Camiones con remolque	12.020	12.443	13.267	13.415	14.268	12.018	–10,3%
Autobuses	1.051	1.124	1.131	1.032	1.137	1.280	n.c.
Total pesados	20.304	20.780	21.425	21.195	22.713	20.039	–2,8%
Total	119.633	122.645	125.823	129.122	133.313	128.702	–1,0%

n.c.: No comparable.
(1) La unidad empleada en Ingeniería de Tráfico es el vehículo-km aunque en realidad son km. El tráfico está referido a la totalidad de la RCE que a 31-XII-2008 sumaba 25.390 km.
(2) Los crecimientos se obtienen sobre la *red comparable* en los dos años.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.16.1. Tráfico en la red a cargo del Estado por tipo de carretera (longitud total recorrida) (*) (millones de vehículos-km) (1) (4)

Años	Autopistas de peaje	Autopista libre	Autovía	Doble calzada (2)	Red convencional	Total
1990	9.015	5.142	14.454	–	36.399	65.010
1995	9.434	9.549	36.415	–	37.656	93.054
2000	12.934	12.961	38.624	5.973	34.440	104.932
2001	13.963	14.633	41.503	6.237	34.605	110.941
2002	14.682	15.442	44.215	5.571	34.941	114.851
2003	16.481	16.728	46.516	5.322	34.587	119.634
2004	16.693	15.917	51.278	4.295	34.462	122.645
2005	17.104	17.717	53.928	3.656	33.418	125.823
2006	19.689	17.174	56.968	3.306	31.984	129.121
2007	20.632 (3)	17.365	60.827	3.083	31.406	133.313
2008 (5)	19.985	17.315	58.815	3.451	29.136	128.702

(*) 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) La doble calzada se diferencia a partir del inventario de 1997, hasta entonces se consideraba como red convencional.
(3) En esta tipología se incluyen los 3.951 millones de vehículos-kilometro recorridos en los 294,7 km de tramos mixtos o libres que están en régimen de concesión.
(4) Esta tabla es complementaria de la 1.2.16.2.
(5) Este tráfico no es comparable con el del año anterior al haberse realizado un nuevo inventario de carreteras en el que la longitud ha pasado de 25.846 Km en 2007 a 25.390 Km en 2008. El decrecimiento real del tráfico en la RCE ha sido de un 1%.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.16.2. Tráfico (IMD) en la red de carreteras del Estado por tipo de vía (vehículos/día) (1) (3)

Años	Autopistas de peaje (2)	Autovía y autopista libre	Doble calzada	Red convencional	Total
1995	14.304	25.760	–	6.195	11.120
2000	20.330	26.976	24.280	5.736	11.926
2001	21.019	27.641	24.481	5.789	12.427
2002	20.809	28.395	22.479	5.883	12.770
2003	22.048	28.749	20.279	5.899	13.186
2004	21.144	29.375	16.032	5.904	13.358
2005	21.664	29.863	13.740	5.740	13.564
2006	23.072	28.965	12.408	5.573	13.709
2007	22.993	29.302	11.477	5.616	14.131
2008 (4)	21.614	26.778	26.854	5.433	15.537

(1) No incluye el tráfico en ramales y vías de servicio.
(2) S. G. de Conservación y Explotación, DGC.
(3) Esta tabla es complementaria de la 1.2.16.1.
(4) Este tráfico no es comparable con 2007 debido al nuevo inventario y tramificación de la red.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.17. Transporte de viajeros según clase de vehículo y mercancías en el conjunto de las redes de carreteras (1) (2)

Concepto	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/07 (5)
Viajeros (millones de v-km)	331.970	373.065	385.494	392.596	392.450	405.083	405.386	–1,0%
Motocicletas	1.707	1.928	1.844	1.623	2.144	2.627	1.911	n.c.
Turismos	279.985	321.928	330.192	337.797	340.937	343.293	342.611	–1,2%
Autobuses	50.278	49.209	53.458	53.176	49.369	59.163	60.864 (4)	2,9%
Mercancías (millones de t-km)	297.596	327.644	323.919	329.702	331.537	352.515	325.093 (3)	–2,8%

n.c.: No comparable.
(1) Se han modificado en 2008 las t-km de la serie 2001-2006 con la actualización de la carga media (10,62 T. según la EPTMC).
(2) Las redes de referencia son la del Estado, Comunidades Autónomas y Diputaciones que suman 165.011 km a 31-12-2008.
(3) La cifra empleada como carga media de los camiones es la obtenida en la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías del año 2008 (10,85 T.).
(4) Como ocupación de autobuses en 2008 se ha empleado 24,3 pasajeros/autobús. Fte.: Observatorio del Tte. de viajeros por carretera 2009 (Ministerio de Fomento).
(5) Los crecimientos se obtienen sobre la *red comparable* en los dos años.
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento. Elaboración a partir de la información de los planes de Aforos del Estado, CC.AA. y Diputaciones.

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

Concepto	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/07 (4)
Viajeros (millones de v-km)	161.319	182.384	188.272	193.899	197.520	200.644	201.058	—
Motocicletas	865	976	936	1.030	1.116	1.258	977	—
Turismos	135.144	156.505	160.207	165.572	170.682	171.055	168.967	—
Autobuses (3)	25.310	24.903	27.129	27.297	25.722	28.331	31.114	—
Mercancías (millones de t-km) (2)	189.681	208.766	213.257	219.724	218.599	234.788	203.475	—

(1) La Red de Carreteras del Estado suma a 31-12-2008, 25.390 km y recoge el 50,8% del tráfico total por carretera (tabla 1.2.13)
(2) El dato de la carga media (10,85 T) ha sido obtenido de la Encuesta Permanente de Mercancías 2008.
(3) El dato de ocupación de autobuses (24,3 pasajeros/autobús) del observatorio de Tte. de viajeros MF 2009.
(4) Tráficos no comparables al haberse hecho un nuevo inventario de la red de Carreteras del Estado pasando de una longitud de 25.846 km (2007) a 25.390 km (2008).
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.18. Transporte interior de mercancías según tipo de servicio. Vehículos pesados. Operaciones interurbanas

Tipo de servicio	Toneladas transportadas (miles)			Toneladas-km producidas (millones)		
	2007	2008	08/07	2007	2008	08/07
Cuenta propia	347.637	282.088	–18,9%	17.372	14.499	–16,5%
Cuenta ajena	1.325.881	1.192.463	–10,1%	168.124	156.361	–7,0%
Total	1.673.518	1.474.551	–11,9%	185.496	170.860	–7,9%

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

Tabla 1.2.19. Distribución de velocidades de vehículos ligeros en la red de carreteras del Estado. Autovías

Años	< 50 km/h	51 a 80 km/h	81 a 100 km/h	101 a 120 km/h	121 a 140 km/h	> 140 km/h
2002	(2)	15,38	24,95	30,97	20,08	8,61
2003	(2)	21,38	22,52	28,09	18,90	9,09
2004	(2)	26,13	18,97	27,79	19,10	6,06
2005	(2)	19,89	21,66	31,27	20,08	6,09
2006	15,91	9,89	24,52	29,97	15,81	3,87
2007	10,27	9,97	25,89	33,25	16,99	3,61
2008 (1)	2,65	11,85	31,72	34,86	16,02	2,90

(1) En 2008 se tomaron datos de velocidades en autovías a 2.126 millones de vehículos repartidos en 844 estaciones de aforo durante 1.532.081 horas.
(2) De 2002 a 2005 los vehículos que circularon a menos de 50 km/h están acumulados en el intervalo siguiente (< 80 km/h).
Fuente: Subdirección General de Planificación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.19.1. Distribución de velocidades de vehículos ligeros en la red de carreteras del Estado. Carreteras convencionales

Años	< 50 km/h	51 a 80 km/h	81 a 100 km/h	101 a 120 km/h	121 a 140 km/h	> 140 km/h
2002	(2)	51,10	31,33	12,31	3,82	1,43
2003	(2)	52,47	30,17	12,34	3,70	1,31
2004	(2)	55,92	28,82	11,24	3,21	0,80
2005	(2)	53,05	30,21	11,83	3,62	1,28
2006	20,11	40,80	27,09	9,32	2,09	0,59
2007	13,57	43,64	30,33	9,94	2,06	0,45
2008 (1)	11,80	52,40	26,26	7,35	1,78	0,41

(1) En 2008 se tomaron datos de velocidades en carreteras convencionales a 131 millones de vehículos repartidos en 546 estaciones de aforo durante 742.908 horas.
(2) De 2002 a 2005 los vehículos que circularon a menos de 50 km/h están acumulados en el intervalo siguiente (< 80 km/h).
Fuente: Subdirección General de Planificación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.2.20. Transporte interior de mercancías según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (miles de toneladas). Año 2008 (1)

ORIGEN \ DESTINO	Andalucía	Aragón	Asturias	Baleares	Canarias	Cantabria	Castilla-La Mancha	Castilla y León	Cataluña	C. Valenciana	Extremadura	Galicia	Madrid	Murcia	Navarra	País Vasco	La Rioja	Ceuta y Melilla	Total cargado	Cargado para otras CC. AA.
Andalucía	292.776	694	184	–	–	72	3.450	1.329	2.662	3.676	3.465	390	3.717	2.336	267	523	129	–	315.797	23.021
Aragón	995	85.796	219	–	–	290	1.023	2.023	8.853	3.382	188	463	1.704	260	1.407	1.751	568	–	108.983	23.187
Asturias	355	226	54.302	–	–	972	381	2.564	523	343	43	1.781	898	105	393	1.452	108	–	64.464	10.162
Baleares	–	–	–	29.248	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	29.547	299
Canarias	–	–	–	–	38.011	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	38.013	2
Cantabria	97	328	715	–	–	24.731	164	2.101	740	238	21	222	635	17	304	1.898	53	–	32.266	7.535
Castilla-La Mancha	4.692	1.205	304	–	–	131	109.488	2.982	2.152	7.808	1.963	793	20.271	2.743	306	535	199	–	155.590	46.102
Castilla y León	1.731	1.590	2.569	–	–	2.803	3.304	142.485	2.585	1.742	1.233	4.177	7.645	319	1.501	5.656	908	–	180.266	37.781
Cataluña	3.182	11.182	648	–	–	563	1.843	1.947	268.339	8.556	386	1.219	3.953	1.487	1.552	2.202	505	–	308.725	40.386
C. Valenciana	5.000	2.885	297	–	–	327	5.875	1.417	7.901	219.896	380	837	4.725	7.743	486	956	178	–	259.180	39.284
Extremadura	2.641	139	3	–	–	--	1.012	661	332	491	33.371	22	798	103	136	302	14	–	40.043	6.672
Galicia	839	638	2.199	–	–	359	713	3.059	1.182	1.038	44	114.016	1.508	163	249	1.702	80	–	127.807	13.791
Madrid	4.356	1.430	737	–	–	590	12.173	4.334	2.714	3.367	1.113	1.542	95.160	660	590	1.595	197	–	130.637	35.477
Murcia	3.125	97	115	–	–	35	2.978	363	1.487	10.269	191	135	944	65.706	62	221	112	–	85.861	20.155
Navarra	326	1.949	217	–	–	348	232	1.044	1.372	492	115	366	691	132	34.842	4.442	2.099	–	48.666	13.824
País Vasco	853	2.186	1.297	–	–	2.667	627	4.738	2.076	1.063	133	1.342	2.073	397	4.907	76.823	1.703	–	102.886	26.063
La Rioja	298	682	54	–	–	239	265	657	424	152	50	65	291	83	2.134	1.119	16.146	–	22.675	6.529
Ceuta y Melilla	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1.980	1.987	7
Total descargado	321.275	111.119	63.862	30.980	38.018	34.127	143.528	171.705	303.397	262.596	42.695	127.369	145.027	82.257	49.136	101.233	22.997	2.072	2.053.393	–
Descargado de otras CC.AA.	28.499	25.323	9.560	1.732	7	9.396	34.040	29.220	35.057	42.700	9.325	13.353	49.867	16.551	14.294	24.410	6.851	92	350.275	–

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

Tabla 1.2.21. Transporte interior de mercancías según Comunidad Autónoma de origen y destino. Servicio público y privado (milllones de toneladas-km). Año 2008 (1)

ORIGEN \ DESTINO	Andalucía	Aragón	Asturias	Baleares	Canarias	Cantabria	Castilla-La Mancha	Castilla y León	Cataluña	C. Valenciana	Extremadura	Galicia	Madrid	Murcia	Navarra	País Vasco	La Rioja	Ceuta y Melilla	Total cargado	Cargado para otras CC. AA.
Andalucía	11.696	579	165	–	–	62	1.271	946	2.507	2.030	902	373	1.805	716	217	462	116	–	23.902	12.206
Aragón	814	2.371	141	–	–	117	333	693	1.994	973	118	390	567	145	211	522	91	–	9.508	7.137
Asturias	300	143	1.225	–	–	165	215	607	455	296	27	418	439	96	184	457	48	–	5.095	3.870
Baleares	–	–	–	629	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	710	81
Canarias	–	–	–	–	959	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	959	0
Cantabria	92	138	106	–	–	599	72	428	525	181	13	110	274	16	79	241	12	–	2.885	2.286
Castilla-La Mancha	1.843	402	168	–	–	68	3.352	770	1.293	1.754	555	557	1.595	607	133	257	97	–	13.457	10.105
Castilla y León	1.147	508	497	–	–	346	948	5.098	1.663	1.013	390	1.273	1.266	187	362	1.021	134	–	15.862	10.764
Cataluña	3.121	2.541	569	–	–	392	1.082	1.340	10.416	2.841	358	1.338	2.471	898	661	1.281	235	–	29.630	19.214
C. Valenciana	2.809	782	265	–	–	245	1.425	856	2.696	6.755	250	829	1.806	1.206	245	620	100	–	20.928	14.173
Extremadura	561	93	2	–	–	–	323	172	305	327	976	15	263	67	103	234	7	–	3.464	2.488
Galicia	845	521	417	–	–	171	493	1.001	1.287	1.027	36	4.493	907	168	185	1.011	54	–	12.637	8.144
Madrid	2.184	491	360	–	–	252	993	895	1.689	1.304	378	952	2.360	275	247	674	74	–	13.165	10.805
Murcia	813	54	99	–	–	32	860	237	904	1.146	126	135	396	1.482	41	178	76	–	6.585	5.103
Navarra	279	274	100	–	–	87	92	296	613	256	77	274	268	97	736	480	127	–	4.056	3.320
País Vasco	783	629	410	–	–	292	339	1.101	1.200	687	93	824	869	325	663	2.279	209	–	10.705	8.426
La Rioja	258	96	24	–	–	56	104	126	194	86	36	40	106	59	118	129	185	–	1.624	1.439
Ceuta y Melilla	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	12	13	1
Total descargado	27.546	9.650	4.549	900	959	2.886	11.902	14.564	27.743	20.683	4.346	12.022	15.398	6.343	4.186	9.882	1.566	57	175.183	–
Descargado de otras CC.AA.	15.850	7.279	3.324	271	0	2.287	8.550	9.467	17.327	13.928	3.370	7.529	13.038	4.861	3.450	7.604	1.381	45	–	119.559

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

Tabla 1.2.22. Relación de autorizaciones bilaterales internacionales expedidas a los transportistas españoles durante el año 2008

País	Meses													Total
	Cupo	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	
Albania	300	1	2	2	2	0	0	1	0	1	1	0	0	10
Albania (TRG)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Alemania (TRG)	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Austria (TRG)	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bielorrusia	500	80	65	100	31	18	23	15	22	20	32	47	0	453
Bielorrusia (TRG)	75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bosnia	500	9	2	3	4	1	1	5	1	1	1	5	1	34
Bulgaria (TRG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Croacia	2.500	71	34	36	41	37	40	51	57	43	59	18	33	520
Estonia (TRG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Irán	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Irán (TRG)	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kazajstán	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kirguizistán	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lituania (TRG)	250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Macedonia	750	5	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	6	14
Marruecos	14.000	1.250	857	790	948	845	692	558	336	487	1.145	989	825	9.722
Marruecos (TEMP)	400													15.200
Marruecos (FC)	300	0	1	0	0	1	6	5	1	2	1	0	0	17
Moldavia	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montenegro	100	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Rusia	2.000	85	70	100	51	23	35	28	29	40	31	71	10	573
Túnez	100	0	1	3	0	0	0	0	1	1	1	1	0	8
Turquía	4.070	0	0	0	2	0	0	10	0	1	0	1	0	14
Ucrania	2.200	0	7	3	0	1	0	0	0	10	0	5	0	26
Yugoslavia	1.000	12	3	15	9	6	9	0	18	1	0	1	1	75

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

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

Autorizaciones	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
CEMT	584	251	239	153	186	21,6%
UE	73.743	77.612	79.588	84.081	88.429	5,2%

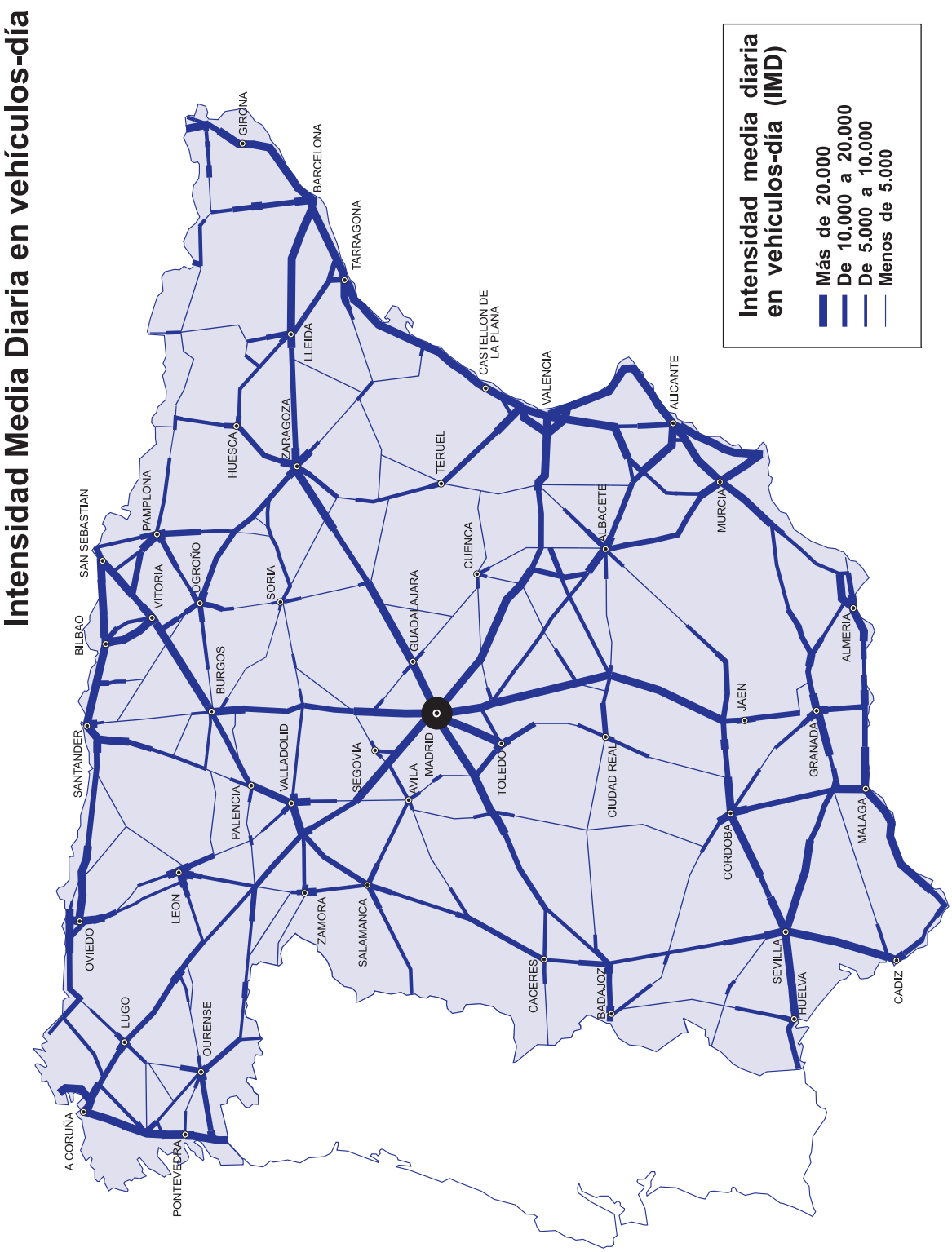
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.

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

Tipo de servicio	Concepto	2004	2005	2006	2007	2008
UE (1)	Licencias	1.492	421	197	157	172
	Vehículos	8.535	1.775	953	902	846
Discrecionales UE	Autorizaciones (2)	1.482	1.109	909	986	1.142
	Viajes (3)	35.474	26.379	22.365	23.834	24.404
Lanzaderas no UE	Autorizaciones (2)	18	20	96	12	80
	Viajes (3)	288	282	1.206	165	746

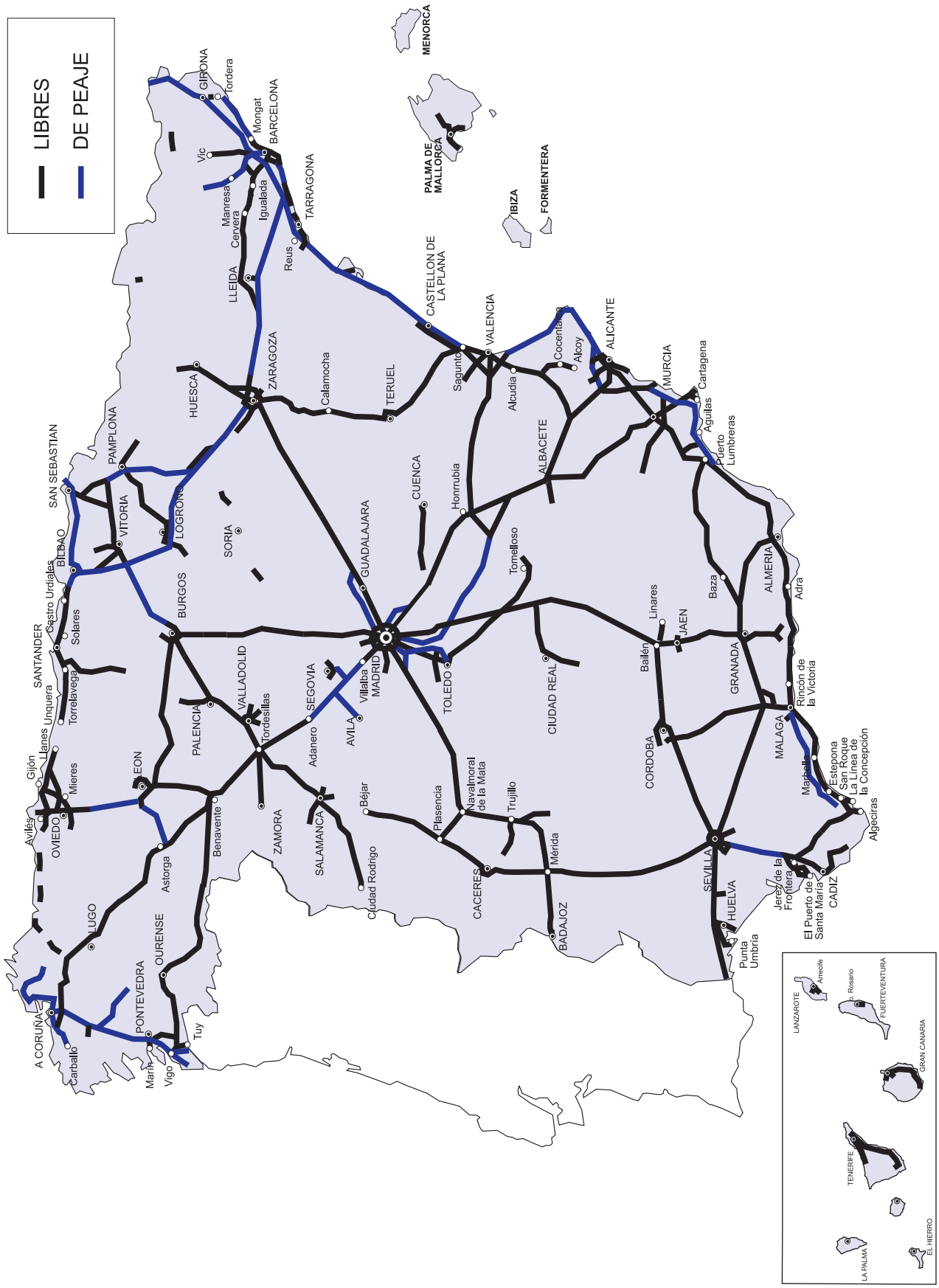
(1) Hasta el 31-12-08 se han emitido 5.003 licencias y 25.211 copias certificadas conformes, de las que están vigentes 2.438 licencias y 12.820 copias.
(2) Incluye sólo los documentos emitidos por la Dirección General de Transportes por Carretera.
(3) Estimación.
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.

Gráfico I.2.1. Red principal de carreteras a 31 de diciembre de 2008 (tráfico en la Red de Carreteras del Estado y la Red Prioritaria Autonómica)



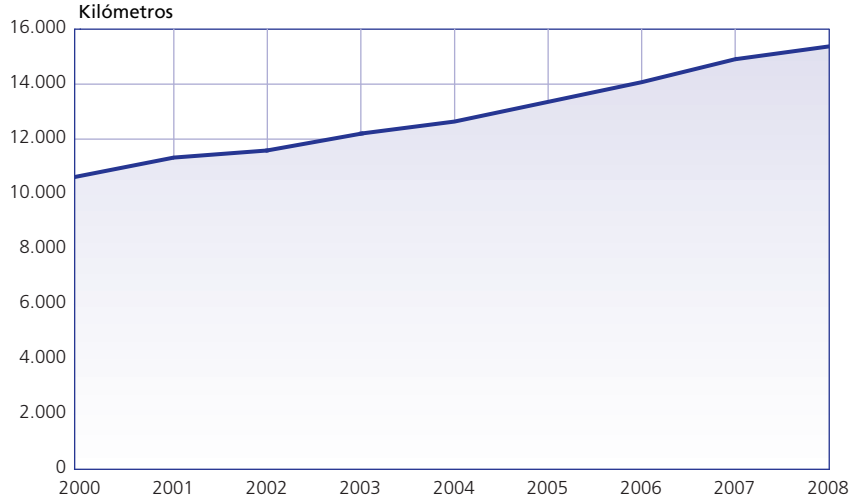
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio del Fomento.

Gráfico I.2.2. Red de vías de gran capacidad a 31 de diciembre de 2008



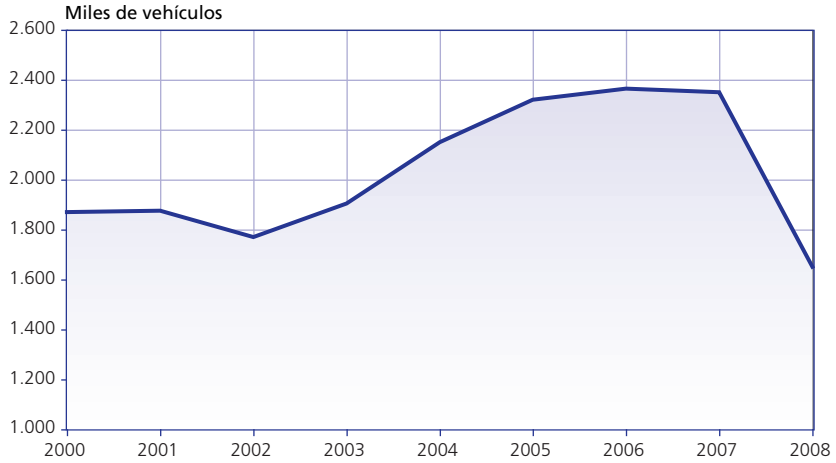
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio del Fomento.

Gráfico 1.2.3. Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad



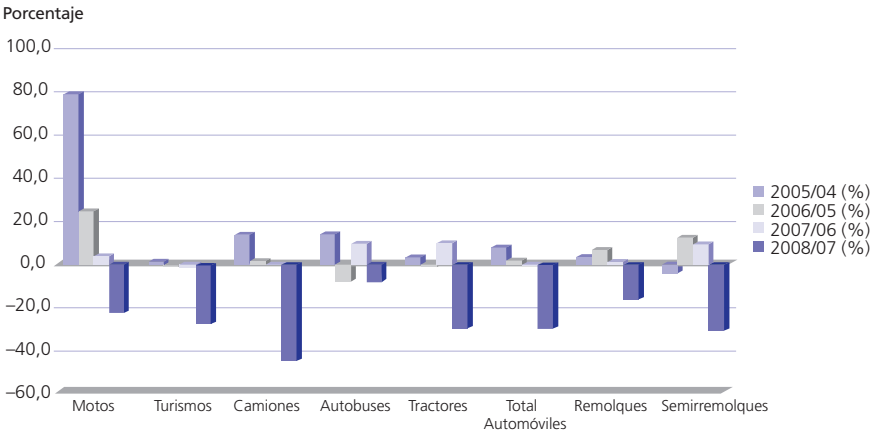
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.2.4. Evolución del número total de matriculaciones anuales de vehículos automóviles



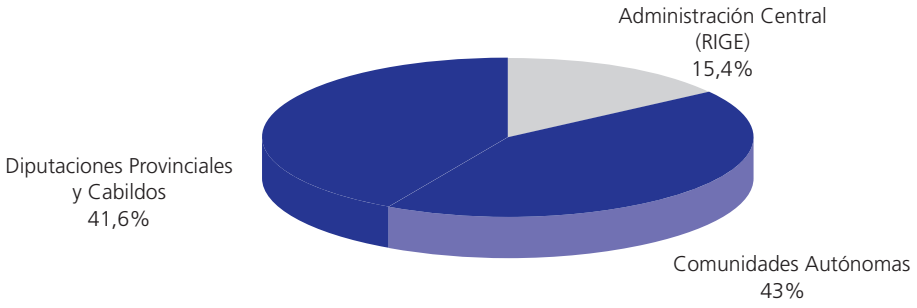
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Gráfico 1.2.5. Evolución de las matriculaciones de vehículos de carretera. Años 2005 a 2008



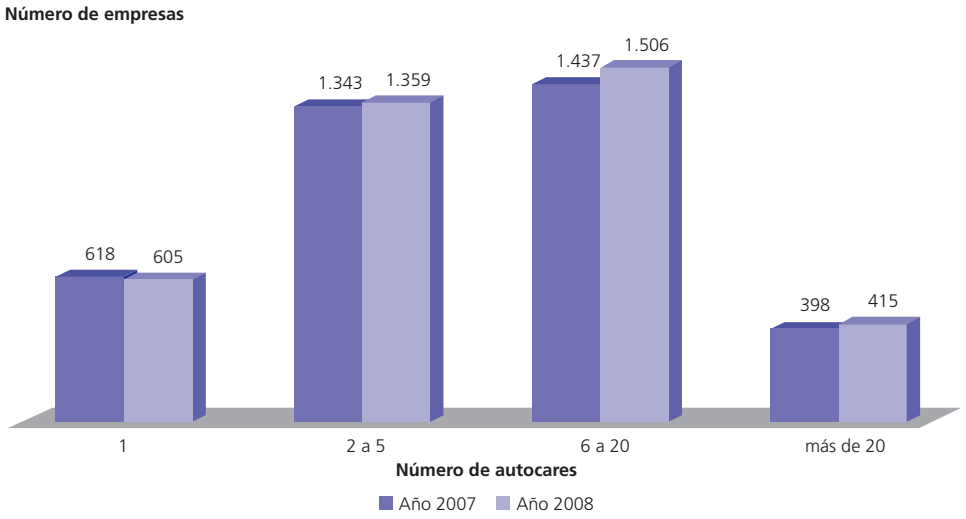
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Gráfico 1.2.6. Reparto porcentual de la red de carreteras entre las distintas administraciones. Año 2008



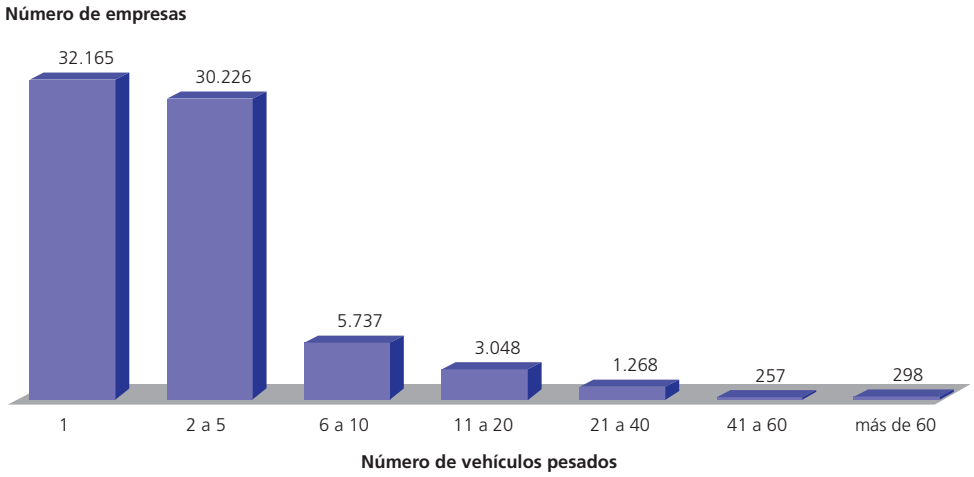
Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio del Fomento.

Gráfico 1.2.7. Estructura empresarial del transporte público de viajeros por carretera (autocares por empresas)



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

Gráfico 1.2.8. Estructura empresarial del transporte público de mercancías por carretera (vehículos pesados por empresa). Año 2008



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

1.3. Transporte e infraestructuras ferroviarias

En el transcurso del año 2008 los resultados del tráfico ferroviario, han registrado aumentos significativos en lo que se refiere al tráfico de viajeros; mientras que el tráfico de mercancías ha sufrido un descenso importante.

Globalmente, el número de viajeros ha descendido ligeramente en 2008, sin embargo, el tráfico de viajeros-kilómetro aumentó en un 9,7%. Este incremento se debe esencialmente al aumento del 10,6% de Renfe Operadora, y del 3,5% de FEVE, ya que el conjunto de los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas han tenido un incremento de sólo el 0,4%. El desglose por Comunidades Autónomas no presenta variaciones para los ferrocarriles de Cataluña; mientras que registran incrementos del 3,5% los de Valencia, y del 1,8% los de las Islas Baleares, presentando una disminución del 4,3% los del País Vasco.

Por lo que se refiere a las mercancías, el tráfico global en toneladas transportadas ha experimentado un descenso del 9,7%, mientras que en toneladas-kilómetro el descenso se ha cifrado en un 7,5%, debido fundamentalmente a la disminución del 7,7% habida en Renfe Operadora, ya que la importancia relativa de esta clase de transporte en el resto de los ferrocarriles es mínima por su escaso porcentaje de participación en el total.

La longitud de la red ferroviaria ha sufrido un ligero descenso del 0,1% con respecto a 2007, observándose un decremento de 15 kilómetros en la red del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Esta longitud de la red ha alcanzando en 2008 los 15.476 kilómetros, de los cuales 13.352 pertenecen a ADIF, 1.194 a FEVE, 846,2 kilómetros a las Comunidades Autónomas, y el resto son de compañías privadas. La longitud de las líneas electrificadas alcanza 9.027 kilómetros, correspondiendo 8.091 a ADIF, 317 a FEVE, 583 a los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas, y 32 a compañías privadas. En cuanto al personal el número de agentes alcanza la cifra de 34.714, de los cuales 14.358 corresponden a Renfe Operadora, 14.095 a ADIF, 1.972 a FEVE, y el resto a los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas.

Las inversiones en el sector ferroviario, aumentaron un 9,2% sobre las correspondientes al año anterior hasta alcanzar un importe de 8.959,2 millones de euros, destacando el esfuerzo inversor del Ministerio de Fomento, ya que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarías realizó inversiones por valor de 1.704,89 millones de euros. Por otra parte, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias realizó inversiones por un total de 5.159,12 millones de euros, y Renfe Operadora por valor de 1.233,04 millones de euros.

Como hecho reseñable en 2008 cabe destacar la puesta en funcionamiento, el 20 de febrero, de la línea férrea de alta velocidad Madrid-Barcelona, una vez terminado el tramo entre Camp de Tarragona y la Ciudad Condal. Este tramo de 98 kilómetros de longitud ha supuesto más de seis años de obras, y una inversión de 2.652 millones de euros, de los que cerca de la mitad han sido financiados con fondos estructurales europeos.

En diciembre de 2007 fue puesto en servicio el tramo Antequera-Málaga de la línea de Alta Velocidad, quedando íntegramente operativa la conexión directa entre Málaga y Madrid. También se puso en servicio la línea de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid.

La llegada del tren de alta velocidad a Barcelona permite hacer el trayecto Madrid-Barcelona en 2 horas y 38 minutos a una velocidad media de 240 km/h y con una velocidad punta de 300 km/h; reduciéndose también los tiempos de desplazamiento desde Barcelona a Zaragoza y entre las cuatro capitales catalanas. Además se elevan a 1.570 los kilómetros de alta velocidad existentes en España; y supone un avance en el proceso de construcción de la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, de 804 kilómetros de longitud.

1.3.1. Inversiones e infraestructuras

En el año 2008, se han realizado inversiones en los ferrocarriles españoles por valor de 8.959,2 millones de euros, lo que supone un aumento del 9,2% sobre el ejercicio anterior. En el ámbito del Ministerio de Fomento, la inversión alcanza la cifra de 1.704,89 millones de euros, mientras que las inversiones de Renfe Operadora y ADIF fueron, respectivamente de 1.233,04 y 5.159,12 millones de euros. Las inversiones realizadas por FEVE, fueron de 101,70 millones de euros, y las de las compañías de ferrocarriles correspondientes a Comunidades Autónomas alcanzaron los 309,93 millones de euros. Por otra parte, la inversión realizada por las compañías privadas fue de 5,63 millones de euros.

El desglose por Comunidades Autónomas del total de inversiones en el sector ferroviario de las respectivas compañías de ferrocarriles (incluidas las inversiones en infraestructuras, material móvil y otras inversiones), realizadas durante 2008, es el siguiente: 83,02 millones de euros la Generalidad de Cataluña; 148,39 millones de euros la Generalidad de Valencia; 27,88 millones de euros el Gobierno Vasco; y 50,64 millones de euros el Gobierno de las Islas Baleares.

La longitud de la red ferroviaria (ADIF), ha disminuido respecto a 2007, en 16 kilómetros. De los 13.352 kilómetros de que dispone, 4.605 kilómetros, corresponden a vía doble. Por otra parte, 8.091 kilómetros de la red están electrificados lo que representa más del 60% del total de la red. De estos kilómetros electrificados, 3.577 kilómetros, corresponde a vía única, y 4.514 a vía doble. La longitud de vía sin electrificar es de 5.261 kilómetros que suponen el restante 40% del total de la red; en este caso la mayor parte, 5.170 kilómetros, corresponden a vía única y solamente 91 a vía doble. Por otra parte 10.404

kilómetros de la red están provistos de bloqueo automático y CTC o LZB (tabla 1.3.3).

Las inversiones de ADIF en obras de plataforma, en 2008, alcanzaron la cifra de 3.282,87 millones de euros, de los cuales 349,97 fueron en la Red Titularidad del Estado, lo que supone un incremento del 16,9% respecto a 2007; y en la vía fueron de 777,06 millones de euros, con 359,74 millones de inversión en la Red Titularidad del Estado. Asimismo destaca la inversión en electrificación y telecomunicación, con una cifra de 176,95 millones de euros; en estaciones, donde las inversiones alcanzan la cifra de 224,87 millones de euros; en instalaciones de seguridad, con 310,44 millones de euros, en reposiciones de servicio, con 304,28 millones de euros; en almacenes, talleres y depósitos, con 35,83 millones de euros; y en otras inversiones de infraestructura, con 42,23 millones. En cuanto a Renfe Operadora, cabe destacar la inversión realizada en material móvil por importe de 1.105,35 millones de euros, lo que supone un incremento del 16,2% respecto a 2007 (tablas 1.3.12 y 1.3.12bis).

1.3.2. Renfe Operadora

La participación de Renfe Operadora en el volumen de tráfico ferroviario español es casi exclusiva, ya que representa alrededor del 92% del total en el tráfico de viajeros y el 95% en el de mercancías. Por otra parte, el personal de Renfe Operadora representa alrededor del 41% del total del personal empleado en el sector a nivel nacional. En cuanto a ingresos de tráfico, los de Renfe Operadora suponen más del 93% del total de los ingresos ferroviarios de todas las compañías existentes. Esta posición de Renfe Operadora en el mercado ferroviario se confirma en las inversiones, que alcanzaron en 2008 la cifra de 1.233,04 millones de euros, frente a los 417,26 millones de euros invertidos en el resto de compañías ferroviarias.

En cuanto al material móvil utilizado por Renfe Operadora, el parque de locomotoras en el año 2008 ascendía a 537 unidades frente a las 562 existentes en 2007, este decremento ha afectado a las locomotoras diésel, que han pasado de 202 unidades a 190, mientras que las eléctricas disminuyeron de 360 unidades hasta las 347 de 2008. La potencia del total de locomotoras ha disminuido respecto al año anterior 2,5%, debido al descenso del 3,6% en las eléctricas, y 5,9% en las diésel. En este ejercicio, se produce un aumento del 5,3% en el número de automotores situándose la cantidad total de los mismos en 1.013 unidades. Los automotores eléctricos se incrementaron en un 5,9%, y los diésel en un 1,5%, con lo que el parque existente fue de 876 automotores eléctricos y 137 diésel. La potencia de esta clase de vehículos ha aumentado en un 14%, siendo este aumento del 14,4% en los eléctricos, y del 0,9% en los diésel. Los coches de viajeros han experimentado un descenso, pasando de 1.194 coches, a 1.179 en el año 2008. El parque de vehículos para transporte de mercancías ha tenido un decremento anual del 4,1% en lo que se refiere a vagones que son propiedad de Renfe Operadora, pasando de 14.311 a 13.718 en 2008 (tabla 1.3.4).

La carga bruta remolcada ha experimentado un incremento global del 5,3% respecto al año anterior, con un aumento del 13,6% en los trenes de viajeros, y un descenso del 6,1% en los de mercancías. El 63% de la carga bruta remolcada lo ha sido por tracción eléctrica y el 37% restante por tracción diésel. El consumo energético ha sido de 92 millones de litros de gasóleo, y 2.275 millones de kwh en la tracción eléctrica, lo que supone un descenso del 2,1% y un incremento del 7,7%, respectivamente, en relación con el consumo del año anterior. En cuanto a la disponibilidad del material móvil que mide el porcentaje del parque de dotación que está disponible diariamente para su utilización, sus índices se mantienen sensiblemente iguales a los del año anterior, destacando los automotores y unidades y automotores eléctricos, con valores superiores al 99% de disponibilidad, así como los coches con un 98,7% (tablas 1.3.8, 1.3.9 y 1.3.10).

En el año 2008 la plantilla referida Renfe Operadora a 31 de diciembre ascendía a 14.287, siendo el promedio anual de agentes durante el año de 14.358 (tabla 1.3.11).

Durante el ejercicio 2008 Renfe Operadora realizó inversiones en material móvil por un importe de 1.105,35 millones de euros con un incremento del 16,2% sobre las realizadas el ejercicio anterior. La principal partida corresponde a automotores, con un incremento del 3,6%, y supuso un importe de 884,71 millones de euros, equivalente al 80% del total; 112,45 millones correspondieron a material motor; y, 108,19 millones a material remolcado, lo que supone incrementos del 204,9% y del 80,5%, respectivamente, si se comparan con las cifras del año anterior.

A continuación se analizan los resultados de las Unidades de Negocio, operadoras de transporte, tanto en lo relativo a tráficos e ingresos, como a indicadores de calidad y aprovechamiento.

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

Esta Unidad de Negocio ha tenido, durante 2008, unos ingresos totales de 1.067,15 millones de euros, correspondiendo prácticamente la totalidad de estos ingresos a la partida de transporte de viajeros y mercancías, con 1.042,41 millones de euros, el resto de ingresos se distribuye entre la partida correspondiente a «otros ingresos» con 17,43 millones, más 7,32 millones por transferencias. Los gastos totales alcanzaron la cifra de 920,97 millones de euros, el saldo antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta positivo con un valor de 146,19 millones de euros. Una vez deducidos los gastos financieros estructurales y gastos comunes, obtuvo saldo negativo de 25,14 millones de euros.

A lo largo de 2008, se transportaron 23.256.000 viajeros, alcanzando el tráfico total en viajeros-kilómetro la

cifra de 10.491 millones. El 27,78% de este tráfico corresponde al Corredor Sur, el 20,80% al Corredor Este-Mediterráneo, el 12,12% al Corredor Transversal, el 15,17% al Corredor Norte, y el 24,13% al Corredor Nordeste.

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

Los ingresos totales en esta Unidad de Negocio alcanzaron, en 2008, la cifra de 1.025,56 millones de euros, de los cuales 4,89 millones corresponden a transferencias. Los ingresos propios ascienden a 1.020,56 millones de euros, de los que 574,25 millones corresponden a ingresos por venta de títulos de viajeros y mercancías; cabe destacar también las aportaciones del Estado, que suman 379,98 millones de euros. Por lo que se refiere a los gastos, alcanzaron un importe de 889,42 millones de euros, de los que 695,05 millones corresponden a gastos propios, y 161,90 a gastos de transferencia, con lo que se obtiene un saldo positivo antes de amortizaciones, intereses e impuestos, de 136,14 millones de euros; una vez añadidos los gastos financieros estructurales y gastos comunes, esta Unidad de Negocio presenta un saldo negativo de 53,19 millones de euros.

El servicio ferroviario de cercanías de RENFE operadora, es un elemento fundamental como modo de transporte de acceso a las grandes ciudades. Durante 2008 disminuyeron, tanto el número de viajeros que utilizaron el servicio de cercanías, como el número de viajeros-kilómetro. En relación con 2007 el número de viajeros disminuyó en más de un 2,5%, alcanzando la cifra de 445 millones de usuarios. El tráfico se situó en 8.188 millones de viajeros-kilómetro, con una disminución del 1,3% respecto al año anterior, representando el 37% del total del tráfico.

En cuanto a media distancia, incluyendo la media distancia de alta velocidad, el número de de viajeros ascendió a 32.821.000, alcanzando el tráfico total en viajeros-kilómetro los 3.395 millones un 5,9% superior al ejercicio anterior, de los cuales 2.800 millones fueron para Media distancia, con el siguiente desglose: el 17,29% a la Zona Sur, el 22,39% a la Zona Centro, el 17,50% a la Zona Norte, el 34,96% a la Zona Noreste, y el 7,86% a la Zona Noroeste. En el plano del tráfico referido a Lanzaderas el desglose es el siguiente: el 44,03% correspondió al recorrido Madrid-Puertollano, el 23,36% al recorrido Sevilla-Córdoba-Málaga, el 18,66% al Madrid-Toledo, el 4,71% al Madrid-Segovia, el 0,34% al Zaragoza-Calatayud, el 0,34% al Zaragoza-Huesca, y el 8,57% al recorrido Lleida-Barcelona.

Mercancías y logística

El transporte de mercancías en régimen de cargas (vagón completo), ha experimentado un descenso del 13,5% en el número de toneladas transportadas, alcanzando la cifra de 16.358.000, destacando el transporte de productos siderúrgicos, combustibles minerales, automóviles, y materiales de construcción y cementos.

El tráfico en toneladas-kilómetro para cargas (vagón completo), experimentó un decremento del 11,1%, pasando de 7.212 millones en 2007 a 6.415 en 2008. Por lo que respecta al transporte combinado, ha tenido un descenso en cuanto al tráfico del 0,4% respecto al ejercicio anterior, siendo las toneladas-kilómetro de 3.322 frente a las 3.335 de 2007.

El total de ingresos ascendió a 358,16 millones de euros, siendo los ingresos por tráfico de 357,16 millones de euros. Los gastos alcanzaron los 366,40 millones de euros con lo que el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos resulta negativo por valor de 8,23 millones de euros; una vez añadidos los gastos financieros estructurales y gastos comunes, el déficit alcanza los 44,67 millones de euros.

Cuenta de resultados

La cuenta de resultados de RENFE operadora del ejercicio de 2008 (tabla 1.3.13.bis), refleja resultados negativos, una vez compensadas las pérdidas.

El total de ingresos, incluyendo las subvenciones percibidas, ha alcanzando la cifra de 2.521,24 millones de euros, superior en un 17% a los ingresos obtenidos en 2007, que fueron de 2.155,04 millones de euros. Los ingresos de tráfico obtenidos han experimentado un incremento cercano al 19% situándose en 2.360,59 millones de euros. Los ingresos correspondientes al resto de partidas disminuyeron un 5% alcanzando en conjunto 160,65 millones de euros.

Los gastos propios alcanzaron la cifra de 2.280,70 millones de euros, un 13% superior a la de 2007, con lo que el resultado antes de intereses e impuestos arroja un déficit de 97,85 millones de euros; añadidos los intereses e impuestos, el déficit se eleva hasta los 178,64 millones de euros. El resultado de gestión presenta un déficit de 21,21 millones de euros una vez añadidos 157,43 millones de euros en concepto de compensación de pérdidas.

1.3.3. Ferrocarriles de vía estrecha

El concepto de vía estrecha, incluye una serie de ferrocarriles de ancho de vía inferior al normalizado de Renfe, cuya explotación es competencia del Estado si su recorrido abarca a varias Comunidades Autónomas (FEVE) o competencia de dichas Comunidades Autónomas en caso contrario y determinadas líneas privadas. Estos ferrocarriles están integrados por la compañía «Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha» (FEVE) que explota la cornisa cantábrica y una línea en Murcia; los ferrocarriles de las Comunidades Autónomas de Cataluña, Valencia, País Vasco e Islas Baleares, que se circunscri-

ben al ámbito de su propia Comunidad; y pequeñas líneas explotadas por compañías privadas.

La red de vía estrecha, con una longitud total de 2.123 kilómetros representa el 13,8% del conjunto de la red ferroviaria española y el personal que trabaja en la misma, 6.261 operarios, supone el 18% del total empleado en el sector ferroviario. Las inversiones en el conjunto de las líneas alcanzaron, en 2008, la cifra de 417,26 millones de euros, excluidas las realizadas por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento y las realizadas por las Direcciones Generales de Transporte de las correspondientes Comunidades Autónomas.

Durante el ejercicio de 2008 han viajado por esta red cerca de 192 millones de viajeros con un incremento del 1,7% sobre el número de viajeros correspondientes a 2007. El transporte de mercancías fue de 5,5 millones de toneladas, con un descenso del 10,1% respecto al año anterior.

En relación con las cuentas de resultados de las empresas, los ingresos por tráfico del total de ellas ascendieron a 166,04 millones de euros, superando en 5,14 millones de euros los ingresos del ejercicio anterior. Los ingresos totales de explotación en el año 2008 supusieron 197,17 millones de euros con un descenso de 28,5 millones de euros respecto a los ingresos de 2007. Sin embargo los gastos ascendieron a 619,32 millones de euros con lo que el déficit de explotación alcanzó, en 2008, los 422,15 millones de euros.

Por otra parte las subvenciones alcanzaron en 2008, la cifra de 297,81 millones de euros, superior en 34,64 millones de euros a las subvenciones de 2007. En FEVE la subvención recibida, fue de 89,82 millones de euros lo que supone un incremento del 2,1%. En los Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, las subvenciones recibidas disminuyeron un 1,4% respecto a las del año anterior, alcanzado los 52,56 millones de euros; las de la Generalidad de Valencia fueron de 81,37 millones de euros, un 41,3% más que en el ejercicio anterior; y las de los ferrocarriles de las Islas Baleares con 36,90 millones de euros experimentaron un incremento del 14,4%. Los Ferrocarriles del Gobierno Vasco aumentaron las subvenciones recibidas de 32,08 millones de euros en 2007 a 37,16 millones de euros. Con todo ello el resultado final arroja un déficit global de 124,35 millones de euros.

FEVE

Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), explota un conjunto de líneas ferroviarias de 1.194 kilómetros de longitud de los cuales solamente 75 son de vía doble, y están electrificados 317 kilómetros de la red, incluido el tramo de doble vía.

FEVE con un 56,24% de la longitud total de líneas de la red de vía estrecha, ha transportado durante 2008 un 5,4% del total de viajeros, con una participación cercana al 11% en el tráfico total medido en viajeros-kilómetro. En mercancías ha transportado un 58% del tráfico medido en toneladas transportadas, y ha prestado el 79% del tráfico total medido en toneladas-kilómetro.

En el año 2008 ha transportado 10,43 millones de viajeros con una disminución del 4,9% respecto al año anterior. El tráfico de viajeros, medido en viajeros-kilómetro, ha aumentado en un 3,2% alcanzando la cifra de 207,8 millones.

En cuanto a mercancías, las toneladas transportadas por FEVE han tenido una disminución del 18,3% respecto a 2007 alcanzando 3,2 millones de toneladas; las toneladas-kilómetro realizadas han sufrido un descenso del 6,6%, situándose en 429,2 millones.

El material móvil disponible en 2008, constaba de 56 locomotoras, de ellas 39 son locomotoras diésel y 17 eléctricas y diésel eléctricas. Asimismo disponía de 93 automotores, 4 unidades menos que en el año anterior, de ellos 58 son eléctricos y 35 diésel. En cuanto al material remolcado, el número de coches de viajeros es de 64 unidades, y el número de vagones de mercancías permanece sin variación, situándose en 1.040 (tabla 1.3.18).

El personal afecto a FEVE durante 2008 estaba formado por 1.972 empleados (tabla 1.3.19), superior en un 0,6% al año anterior. Por otra parte el consumo energético de tracción durante el pasado ejercicio fue de 23,8 millones de kwh, algo inferior al de 2007; y 8.425,1 toneladas de gasóleo, cantidad un 4% inferior a las consumidas un año antes (tabla 1.3.20).

Las inversiones realizadas por FEVE (tabla 1.3.21), alcanzaron la cifra de 101,70 millones de euros, dedicándose la mayor parte de esta cantidad, 60,95 millones de euros, a instalaciones fijas; 25 millones de euros a material móvil; y 15,75 millones de euros a otras inversiones.

Por lo que se refiere a la cuenta de resultados (tabla 1.3.23), los ingresos totales han disminuido un 9,4%, situándose en 37,16 millones de euros, y los gastos han experimentado un incremento del 4,3% hasta llegar a 151,57 millones de euros, con lo que el resultado antes de subvenciones refleja un déficit de 114,41 millones de euros, superior en un 9,8% al registrado en 2007. Con unas subvenciones a la explotación de 89,82 millones de euros, superiores en un 2,1% a las recibidas el año precedente, el resultado final de explotación alcanza un déficit de 24,59 millones de euros.

Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña

La participación de estos ferrocarriles en el total de la red de vía estrecha (tabla 1.3.22), representa el 43% del tráfico de viajeros medido en personas transportadas y el 41,6% en viajeros-kilómetro. Su participación en el tráfico de mercancías es mucho menos importante, alcanzando un 11,5% en toneladas transportadas y un 7,5% medido en toneladas-kilómetro. La longitud de sus líneas, en 2008, alcanzó 292 kilómetros, lo que representa alrededor del 13,8% del total de la red.

El tráfico de viajeros ha aumentado en el año 2008 respecto al anterior en un 2,7%, siendo el número de

viajeros transportados de 82,71 millones, mientras que en viajeros-kilómetro se mantiene sin apenas variaciones, situándose en 788 millones. El tráfico de mercancías ha disminuido en las toneladas transportadas 633.000 (3,9% inferior a 2007), al igual que el volumen de tráfico resultante que se situó en 40,9 millones de toneladas-kilómetro, un 2,4% menos que el ejercicio anterior.

El personal estaba integrado por 1.294 agentes, lo que supone un incremento del 3% respecto a 2007 (tabla 1.3.19). En cuanto al consumo energético, ha sido de 90,5 millones de kwh en la tracción eléctrica y de 552,9 toneladas de gasóleo (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas (tabla 1.3.21) alcanzaron la cifra de 83,02 millones de euros, de los que 8,89 millones de euros se han invertido en instalaciones fijas, 38,15 millones de euros en material móvil y 35,98 millones de euros en otras inversiones.

La cuenta de resultados de la compañía (tabla 1.3.24) indica un aumento de ingresos, que con una cifra de 72,63 millones de euros, supone un 6,2% más de los obtenidos en el ejercicio anterior. El conjunto de gastos ha experimentado un aumento del 16,9% con lo que se obtiene un total de 136,61 millones de euros. Con estas cifras el resultado antes de subvención muestra un déficit de 63,98 millones de euros, superior en un 31,9% al obtenido el año 2007. La subvención a la explotación ha sido de 52,56 millones de euros.

Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia

La participación de los ferrocarriles de la Comunidad de Valencia en el conjunto de la red representa el 11,5% de la longitud de líneas, con 244 kilómetros, el 37,7% del total de viajeros transportados, y el 26,2% del tráfico de pasajeros medido en viajeros-kilómetro. No existe en sus líneas el transporte de mercancías.

Los viajeros transportados durante 2008 superaron los 72 millones, con un incremento del 2,6% sobre el año anterior y el tráfico resultante alcanzó la cifra de 496 millones de viajeros-kilómetro, lo que supone un crecimiento del 3,5% (tabla 1.3.22).

El personal empleado experimentó un incremento del 9,8% alcanzando la cifra de 1.953 agentes (tabla 1.3.19). El consumo energético fue de 90,3 millones de kwh en electricidad y de 526 toneladas de gasóleo en la tracción diésel. Las inversiones realizadas en el año sumaron la cifra de 148,39 millones de euros, de los cuales 19,41 millones de euros fueron destinados a instalaciones fijas, 95 millones de euros a material móvil (64,5% del total), y 33,30 millones de euros a otras inversiones (tabla 1.3.21).

Los ingresos de tráfico se incrementaron en un 6%, alcanzando los 52,35 millones de euros, siendo el total de ingresos de 57,17 millones de euros, con un crecimiento del 5,3%. En cuanto a los gastos, el total alcanza la cifra de 204,73 millones de euros, con un aumento del 42%. El resultado antes de las subvenciones alcanzó la cifra negativa de 147,56 millones de euros, un 64,1% superior a la del año 2007. La subvención a la explotación ha sido de 81,37 millones de euros, con lo que el resultado final señala un déficit de 66,19 millones de euros (tabla 1.3.25).

Ferrocarriles del Gobierno Vasco

Sus 233,2 kilómetros de líneas ferroviarias suponen un 11% del total de la longitud de la red de vía estrecha. Los 20.898.000 viajeros transportados representan el 11,89% del total de viajeros de la red, y su tráfico, 285 millones de viajeros-kilómetro, suponen alrededor del 15% del total, en tanto que el tráfico de mercancías alcanzó el 3,3%, con 183.300 toneladas. Durante el año 2008, el tráfico de viajeros disminuyó un 1,5% en cuanto al valor absoluto de pasajeros transportados; y el tráfico de los mismos, medido en viajeros-kilómetro, en un 4,3% (tabla 1.3.22).

El personal de estos ferrocarriles aumentó un 4,8% con lo que alcanzó, en 2008, la cifra de 824 empleados (tabla 1.3.19). La energía consumida ascendió a 36,5 millones de kwh (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas supusieron la cantidad de 27,88 millones de euros, de los cuales 0,20 millones de euros se dedicaron a instalaciones fijas, repartiéndose el resto entre material móvil 21,93 millones de euros y otras inversiones 5,75 millones de euros (tabla 1.3.21).

Los ingresos del tráfico se incrementaron un 2,6% respecto al año anterior, alcanzando una cifra de 21,43 millones de euros; el total de ingresos aumentó un 3,4% siendo de 22,91 millones de euros. Los gastos crecieron un 8,3%, con lo que el total resultante de gastos fue de 67,38 millones de euros. Como consecuencia de todo ello el resultado antes de las subvenciones presenta un déficit de 44,47 millones de euros. La subvención a la explotación ha sido de 37,16 millones de euros, así el resultado final refleja un déficit de 7,31 millones de euros (tabla 1.3.26).

Ferrocarriles de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares

Los 77 kilómetros de líneas ferroviarias suponen un 3,6% del total de la red de vía estrecha. Durante el año 2008 han transportado 3.765.000 viajeros con un incremento del 1,9%, con un resultado de 101 millones de viajeros-kilómetro, lo que supone un aumento del 1,8% respecto al tráfico de 2007 (tabla 1.3.22).

El número de empleados alcanza la cifra de 218 (tabla 1.3.19). El consumo energético de tracción supuso la utilización de 3,3 toneladas de gasóleo (tabla 1.3.20). Las inversiones realizadas supusieron un montante de 50,64 millones de euros, de los cuales 35,87 millones de euros correspondieron a instalaciones fijas, 5,62 millones de euros a material móvil, y 9,15 millones a otras inversiones (tabla 1.3.21).

En cuanto a la cuenta de resultados (tabla 1.3.27), los ingresos procedentes del tráfico de viajeros y mercancías experimentaron un incremento del 9,7% ascendiendo a 4,40 millones de euros, alcanzando el total de ingresos la cantidad de 7,30 millones de euros. Los gastos supusieron 59,04 millones de euros, con un decremento del 31,6% respecto a 2007. El déficit resultante antes de subvenciones supuso asimismo un aumento del 11,2% respecto al déficit del ejercicio anterior, alcanzando los 51,74 millones de euros. Por otra parte, las subvenciones del año 2008 fueron de 36,90 millones de euros, en consecuencia el resultado final arroja un déficit de 14,84 millones de euros, un 3,9% superior al del año anterior.

Ferrocarriles de compañías privadas

Las líneas férreas explotadas por compañías privadas en España tenían 83 kilómetros de longitud en 2008, representando alrededor del 4% del total de líneas de vía estrecha. Los viajeros transportados por todas ellas fueron 1.811.000, con un tráfico resultante de 16,2 millones de viajeros-kilómetro. En mercancías se han transportado 1.470.000 toneladas frente a 1.350.000 del año 2007; el tráfico en toneladas-kilómetro fue de 55 millones, lo que supone un incremento del 7,2%.

De los 83 kilómetros de líneas, todas ellas de vía única, 32 estaban electrificados. Se realizaron inversiones por valor de 5,63 millones de euros, de los que 5,12 lo fueron en material móvil (tabla 1.3.21).

1.3.4. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias es una entidad pública empresarial surgida tras la entrada en vigor, el día 1 de enero de 2005, de la Ley del Sector Ferroviario, con vocación de servicio público, al cual atenderá con la aplicación de criterios empresariales que optimicen los recursos disponibles para asegurar el interés público, satisfacer las necesidades sociales con la máxima calidad y garantizar la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

La misión del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias incluye la gestión del tráfico ferroviario, la administración de la infraestructura, el cobro de cánones y la realización de infraestructura que le encargue el Gobierno de la Nación.

Asimismo tiene bajo su responsabilidad tanto la construcción de las nuevas infraestructuras que le son encomendadas por el Gobierno, como el mantenimiento para su perfecto uso por los servicios de transporte, de toda la red ferroviaria, convencional y de alta velocidad, de la que es titular.

En el ámbito de la gestión de la infraestructura ferroviaria, está especializado en el mantenimiento de las Líneas Convencionales y de la extensa Red de Telecomunicaciones que las acompaña.

Su misión es ofrecer a los Operadores de Transporte Ferroviario, las máximas prestaciones de la infraestructura con calidad, fiabilidad y seguridad, comprometiéndose a:

— Garantizar la seguridad en la circulación desde el ámbito de sus competencias y en coordinación con los órganos responsables de la misma.
— Garantizar la disponibilidad de la infraestructura.
— Proporcionar a los operadores ferroviarios y de telecomunicaciones la fiabilidad de las instalaciones y mejorar las prestaciones.
— Asegurar su compromiso con criterios de calidad, seguridad para los trabajadores y respeto al medioambiente.

Cuenta de resultados

La cuenta de resultados de ADIF durante el ejercicio de 2008 (tabla 1.3.14), refleja un saldo positivo de 16,38 millones de euros, un 57,3% inferior al registrado en 2007 en el que fue de 38,34 millones de euros. Una vez imputados los Intereses Financieros Estructurales, los Intereses Deuda del Estado y ajuste, y los Resultados extraordinarios, presenta un déficit de 126,99 millones de euros.

El total de ingresos durante 2008, ha alcanzando la cifra de 2.662,24 millones de euros, superior en un 9,5% a los ingresos obtenidos en 2007 que fueron de 2.431,78 millones de euros. Los ingresos obtenidos en concepto de canon por utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General han sido de 216,98 millones de euros, lo que supone un 68,5% más que en 2007; y en concepto de canon por utilización de las estaciones y otras infraestructuras han ascendido a 68,66 millones de euros, un 22% superior al ejercicio anterior.

Los gastos propios alcanzaron la cifra de 2.645,86 millones de euros, un 10,5% superior a la de 2007. El 24,6% son gastos de personal, 652,17 millones de euros, con un incremento del 6%; y, el 55,14% gastos en Materiales y Servicios, por importe de 1.458,91 millones de euros, un 9,4% superior a la del ejercicio anterior que fueron de 1.333,57 millones de euros.

Contrato programa

En enero de 2007 el Consejo de Ministros aprobó el primer Contrato-Programa del Administrador de Infraestructuras ferroviarias por el cual el Estado aportará a esta entidad pública un total de 11.884,2 millones de euros en el período 2007-2010. Con esta aportación ADIF alcanzará un volumen de inversión de 23.000 millones de euros en los próximos cuatro años, tal como está previsto en su Plan Estratégico, a través de recursos propios, fondos comunitarios y otras fuentes de financiación.

El ámbito de aplicación del Contrato Programa es la red ferroviaria de titularidad del Estado administrada por

ADIF, e integrada en la Red de Interés General. Contempla actuaciones relativas a su mantenimiento, a la explotación y gestión de los sistemas de control, la circulación y seguridad del tráfico ferroviario, así como la ejecución de las inversiones que el Ministerio de Fomento encomiende a ADIF en la red convencional y en la de altas prestaciones de titularidad del Estado.

Una partida muy importante del esfuerzo presupuestario, 6.461,3 millones de euros, se destina al mantenimiento y modernización de las líneas convencionales de la red. De esta partida, 3.438,6 millones de euros serán para mantenimiento y explotación de estas líneas y 3.022,7 millones se dedicarán a la realización de las inversiones que le encomiende el Ministerio de Fomento en dicha red convencional.

Dentro de las aportaciones estatales se incluye también una partida de 3.408,9 millones de euros para la financiación de los activos encomendados a ADIF como infraestructura propia, y otra partida de 1.715,2 millones de euros para la construcción del tramo Ourense-Santiago de Compostela de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia.

Entre las principales iniciativas que llevará a cabo ADIF en la red de titularidad del Estado, por encomienda del Ministerio de Fomento destaca el plan de renovaciones que afecta a 500 kilómetros de vías. Asimismo, llevará a cabo actuaciones en la red y terminales de mercancías y en la red y estaciones de cercanías, de las que se renovarán 45. Además está previsto mejorar la seguridad y funcionalidad de la red, con la extensión del sistema denominado Control de Tráfico Centralizado (CTC) a 800 nuevos kilómetros; y la modernización de 350 kilómetros de catenaria y de 15 subestaciones eléctricas. Otras actuaciones prevén la supresión de bloqueos telefónicos, a través de la eliminación de este sistema de regulación y control en 600 kilómetros; y, la intervención en 900 pasos a nivel mediante su supresión o el reforzamiento de los dispositivos de protección.

En 2008, cabe destacar la puesta en funcionamiento en el mes de febrero de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, con esta puesta en servicio ya son cinco líneas de alta velocidad las que recorren la geografía española (más el tramo Zaragoza-Huesca).

Por Resolución de 2 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, se encomienda al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la ejecución de inversiones contempladas en el Contrato-Programa Administrador General del Estado-ADIF 2007-2010 en la red ferroviaria de interés general de titularidad del Estado.

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Longitud de las líneas (Km)	14.846	14.938	15.086	15.486	15.476	–0,1%
Personal empleado (Promedio anual) (1)	35.908	35.429	35.193	35.282	34.714	0,5%
Viajeros (millones)	658	684	701	692	692	–0,4%
Viajeros-km (millones)	20.786	21.604	22.105	21.856	23.968	9,7%
Toneladas (millones) (2)	31	31	31	51	28	–9,7%
Toneladas-km (millones) (2)	12.019	11.641	11.592	11.116	10.279	–7,5%
Inversiones (miles de euros) (3)	4.828.743	6.244.532	7.117.018	8.201,23	8.959.200	9,2%

(1) No incluye los datos correspondientes a las compañías privadas de ferrocarriles.
(2) Incluye los tráficos comercial y de servicio.
(3) Incluye Dirección General de Infraestructuras Ferroviarías (Ministerio de Fomento), Comunidades Autónomas, RENFE OPERADORA, FEVE, Compañías de las Comunidades Autónomas y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Cifras provisionales, año 2008.
Fuente: RENFE Operadora, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. del País Vasco, C.A. de las Islas Baleares y Compañías privadas.

Tabla 1.3.2. Tráfico de viajeros y mercancías por ferrocarril

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008 (*)	08/07
Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)						
RENFE	19.016	19.779	20.259	19.965	22.074	10,6%
FEVE (1)	232	236	214	201	208	3,5%
Comunidades Autónomas	1.508	1.559	1.606	1.664	1.670	0,4%
Compañías privadas	30	30	26	26	16	–38,5%
Total viajeros	**20.786**	**21.604**	**22.105**	**21.856**	**23.968**	**9,7%**
Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km)						
RENFE (1)	11.455	11.071	11.011	10.547	9.737	–7,7%
FEVE	457	465	473	460	429	–6,7%
Comunidades Autónomas	60	56	56	58	58	0,0%
Compañías privadas	47	49	52	51	55	7,8%
Total mercancías	**12.019**	**11.641**	**11.592**	**11.116**	**10.279**	**–7,5%**

(*) Cifras provisionales.
(1) Incluye los tráficos comercial y de servicio.
Fuente: RENFE Operadora, FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. de las Islas Baleares, C.A. del País Vasco y Compañías privadas.

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

Años	Sin electrificar			Electrificadas			Total	Con bloqueo automático y CTC o LZB
	Vía única	Vía doble	Total	Vía única	Vía doble	Total		
2000	5.347	21	5.368	3.599	3.343	6.942	12.310	6.248
2001	5.347	21	5.368	3.599	3.343	6.942	12.310	6.293
2002	5.327	21	5.348	3.596	3.354	6.950	12.298	6.729
2003	5.297	21	5.318	3.643	3.866	7.509	12.827	7.663
2004	5.295	21	5.316	3.632	3.889	7.521	12.837	8.019
2005	5.295	21	5.316	3.614	3.909	7.523	12.839	8.019
2006	5.277	21	5.298	3.604	4.085	7.689	12.987	8.720
2007	5.206	67	5.273	3.605	4.490	8.095	13.368	9.149
2008	5.170	91	5.261	3.577	4.514	8.091	13.352	10.404 (*)

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

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

Concepto	2004		2005		2006		2007		2008		08/07	
	Núm.	Potencia (Kwx1.000)	Núm.	Potencia (Kwx1.000)	Núm.	Potencia (Kwx1.000)	Núm.	Potencia (Kwx1.000)	Núm.	Potencia (Kwx1.000)	Núm.	Potencia (Kwx1.000)
Locomotoras												
Eléctricas	411	1.611	415	1.666	363	1.501	360	1.429	347	1.393	–3,6%	–2,5%
Diésel	410	458	223 (3)	308	188	272	202	301	190	299	–5,9%	–0,7%
Total locomotoras	**821**	**2.069**	**638**	**1.974**	**551**	**1.773**	**562**	**1.730**	**537**	**1.692**	**–4,4%**	**–2,2%**
Automotores												
Eléctricos	679	1.658	719	2.255	757	2.328	827	3.760	876	4.301	5,9%	14,4%
Diésel y sistemas especiales	147	121	161	128	138	112	135	109	137	110	1,5%	0,9%
Total automotores	**826**	**1.779**	**880**	**2.383**	**895**	**2.440**	**962**	**3.869**	**1.013**	**4.411**	**5,3%**	**14,0%**
Coches de viajeros	3.843	–	3.596	–	1.310	–	1.194	–	1.179	–	–1,3%	–
Coches automotores (2)	–	–	–	–	2.552	–	2.664	–	2.811	–	5,5%	–
Furgones	138	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Concepto	**Núm.**	**Capacidad (tx1.000)**	**Núm.**	**Capacidad (tx1.000)**	**Núm.**	**Capacidad (tx1.000)**	**Núm.**	**Capacidad (tx1.000)**	**Núm.**	**Capacidad (tx1.000)**	**Núm.**	**Capacidad (tx1.000)**
Vagones												
De RENFE (2)	14.395	650	14.689	687	13.817	651	14.311	681	13.718	665	–4,1%	–2,3%
De uso privado	8.302	358	7.969	320	7.500 (4)	305 (4)	–	–	–	–	–	–
Total vagones	**22.697**	**1.008**	**22.658**	**1.007**	**21.317**	**956**	**14.311**	**1.007**	**13.718**	**665**	**–4,1%**	**–2,3%**

(1) Comprende las unidades disponibles aunque estén fuera de servicio.
(2) No incluye el parque interior.
(3) ADIF se quedó con locomotoras (aproximadamente 25) para terminales de mercancías.
(4) Datos estimados.
Fuente: RENFE Operadora.

Tabla 1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008 (1)	08/07
Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)						
AVE	2.085	2.324				–
Grandes Líneas	6.354	6.293				–
Talgo diurno	*2.706*	*1.057*				–
Diurno convencional	*126*	*117*				–
Otros diurnos	*1.482*	*3.203*				–
Estrella	*831*	*764*				–
Tren Hotel	*1.209*	*1.152*				–
Regionales	2.582	2.745				–
Cercanías	7.995	8.417				–
Total viajeros	**19.016**	**19.779**				
Tráfico de viajeros (millones de viajeros-km)						
Larga Distancia + Ave Larga Distancia			8.468	8.465	10.491	23,9%
Media Distancia + Ave Lanzaderas			3.236	3.206	3.395	5,9%
Cercanías			8.555	8.294	8.188	–1,3%
Total viajeros		**19.779**	**20.259**	**19.965**	**22.074**	**10,6%**
Tráfico de mercancías (millones de toneladas-km)						
Cargas (vagón completo)	7.118	6.774	7.031	7.212	6.415	–11,1%
Transporte combinado	4.247	4.001	3.980	3.335	3.322	–0,4%
Transportes internos	90	296	–	–	–	–
Total mercancías	**11.455**	**11.071**	**11.011**	**10.547**	**9.737**	**–7,7%**

(1) Cifras provisionales.
Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	Toneladas transportadas (miles)			Toneladas-km (millones)		
	2007	2008	08/07	2007	2008	08/07
Dirección del Automóvil	2.837	2.185	–23,0%	1.312	1.032	–21,3%
Dirección Siderúrgicos	4.916	4.656	–5,3%	2.504	2.388	–4,6%
Dirección Multiproducto	3.002	2.879	–4,1%	1.600	1.515	–5,3%
Transportes excepcionales	*7*	*2*	*–*	*3*	*1*	*–*
Cualquier mercancía	*253*	*198*	*–*	*175*	*145*	*–*
Transportes militares	*38*	*57*	*49,8%*	*25*	*37*	*47,1%*
Sal	*182*	*198*	*–*	*44*	*48*	*–*
Bebidas	*184*	*180*	*–*	*36*	*28*	*–*
Butano	*442*	*403*	*–8,7%*	*174*	*164*	*–5,5%*
Maderas	*431*	*433*	*0,3%*	*339*	*346*	*2,1%*
Combustibles líquidos	*419*	*365*	*–12,9%*	*279*	*247*	*–11,6%*
Aceites	*16*	*52*	*–*	*4*	*14*	*–*
Productos químicos	*416*	*372*	*–10,6%*	*184*	*158*	*–14,2%*
Papel	*333*	*350*	*–*	*171*	*192*	*–*
Material móvil FF.CC.	*3*	*2*	*–*	*1*	*1*	*–*
Resto	*0*	*0*	*–*	*0*	*0*	*–*
Internacional	*280*	*267*	*–4,5%*	*165*	*134*	*–18,7%*
Dirección Graneles	8.156	6.638	–18,6%	1.795	1.480	–17,5%
Cereales	*899*	*929*	*3,4%*	*282*	*263*	*–6,6%*
Combustibles minerales	*2.806*	*1.897*	*–32,4%*	*489*	*378*	*–22,7%*
Cementos	*2.560*	*1.856*	*–27,5%*	*647*	*459*	*–29,1%*
Cenizas y Calizas	*644*	*537*	*–16,7%*	*62*	*37*	*–40,1%*
Material de construcción	*208*	*174*	*–*	*80*	*58*	*–*
Piedras y tierras	*642*	*929*	*–*	*143*	*231*	*–*
Minerales	*44*	*94*	*114,6%*	*7*	*16*	*114,5%*
Abonos	*175*	*146*	*–16,7%*	*35*	*26*	*–25,7%*
Resto	*0*	*0*	*–*	*0*	*0*	*–*
Internacional	*177*	*76*	*–*	*49*	*13*	*–*
Total	**18.911**	**16.358**	**–13,5%**	**7.211**	**6.415**	**–11,0%**

Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008 (*)	08/07
Viajeros (miles)	484.446	505.443	516.676	506.620	499.746	–1,4%
Viajeros-km (millones)	19.016	19.808	20.266	19.966	22.074	10,6%
Toneladas (miles) (1)	25.747	25.520	24.918	24.737	22.012	–11,0%
Toneladas-km (millones) (1)	11.365	11.071	11.011	10.547	9.737	–7,7%
Recorrido medio del viajero (km)	39	39	39	25	23	–9,4%
Viajeros-km/trenes-km (n.º viajeros por tren)	137	114	115	112	120	6,8%
Recorrido medio de la tonelada (km)	441	433	442	634	717	13,1%
T-km (Brutas)/trenes-km (n.º de t por tren)	703	639	783	775	806	4,0%
Recorrido medio diario del vagón (Km)	83	43	–	–	–	–
Recorridos totales trenes-km (miles)	–	–	176	178	185	3,9%
Viajeros	139.212	137	141	144	154	6,9%
Mercancías	36.699	36	35	34	31	–9,7%
Trabajos y varios	31.742	–	–	–	–	–

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

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
— Trenes de viajeros	29.972	33.706	34.943	36.585	41.546	13,6%
— Trenes de mercancías	25.795	28.313	27.824	26.347	24.739	–6,1%
— Trenes complementarios y maniobras	357	–	–	–	–	–
Total	56.124	62.019	62.767	62.932	66.285	5,3%
— Por tracción eléctrica (%)	86,0	54,0	56,0	58,0	63,0	8,6%
— Por tracción diésel (%)	14,0	46,0	44,0	42,0	37,0	–11,9%

Fuente: RENFE Operadora.

Tabla 1.3.9. RENFE. Consumos energéticos

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Absoluto						
Gasóleo (millones de litros)	104	102	101	94	92	–2,1%
Energía eléctrica (millones de kwh)	2.101	2.180	2.157	2.112	2.275	7,7%
Relativo						
Tracción diesel (Ml/TKBR)	13	11	13	N/A	N/A	–
Tracción eléctrica (Wh/TKBR)	44	41	39	54	40	–25,9%
Medios (Kcal/TKBR)	49	45	43	54	34	–37,0%

Fuente: ADIF.

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Locomotoras de línea	87,1	88,1	88,5	90,1	88,7	–1,6%
Locomotoras eléctricas	81,9	80,3	80,9	82,7	84,0	1,6%
Unidades y automotores eléctricos	93,7	93,7	98,7	99,0	99,1	0,1%
Automotores diésel	88,1	88,6	99,3	99,4	99,5	0,1%
Electrotrenes	87,1	74,8	–	–	–	–
Coches	98,0	97,6	97,6	99,1	98,7	–0,4%
Furgones	99,3	99,7	–	–	–	–
Vagones	88,4	88,2	89,3	81,2	81,3	0,1%

(1) Mide el porcentaje del parque de dotación que está disponible diariamente para su utilización.
Fuente: RENFE Operadora.

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

Años	Número de agentes (1) (a 31 de diciembre)	Número de agentes (1) (promedio anual)	Unidades de tráfico (millones)	Unidades de tráfico/ número de agentes (promedio anual)
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	29.650 (2)	29.745 (3)	30.880	1.038.158
2006	29.203 (2)	29.586 (3)	31.278	1.057.189
2007	28.515 (2)	28.561 (3)	30.513	1.068.345
2008	28.159 (2)	28.453 (3)	31.811	1.118.019

(1) Comprende el personal fijo, contratado y militares en prácticas.
(2) En 2005 a Renfe Operadora pertenecen 14.916 agentes a ADIF 14.734. En 2006 a Renfe Operadora pertenecen 14.916 y a ADIF 14.287. En 2007 a Renfe operadora pertenecen 14.338 agentes y a ADIF 14.177. En 2008 a Renfe Operadora pertenecen 14.287 y a Adif 13.872.
(3) En 2005 a Renfe Operadora pertenecen 15.061 agentes y a ADIF 14.684. En 2006 a Renfe Operadora pertenecen 15.061 y a ADIF 14.525. En 2007 a Renfe Operadora pertenecen 14.420 agentes y a ADIF 14.141. En 2008 a Renfe Operadora pertenecen 14.358 y a Adif 14.095.
Fuente: RENFE Operadora, ADIF y otros.

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

Concepto	2006	2007	2008 (1)	08/07
Material motor	151,41	36,88	112,45	204,9%
Material remolcado	54,42	59,95	108,19	80,5%
Automotores	708,28	854,30	884,71	3,6%
Total material móvil	**914,11**	**951,13**	**1.105,35**	**16,2%**
Otras inversiones (2)	102,24	155,48	127,69	–17,9%
Total RENFE Operadora	**1.016,35**	**1.106,61**	**1.233,04**	**11,4%**

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

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

Concepto	2006		2007		2008 (1)		08/07	
	Red Titularidad del Estado (2)	Activos propios	Red Titularidad del Estado (2)	Activos propios	Red Titularidad del Estado (2)	Activos propios	Red Titularidad del Estado	Activos propios
Plataforma	188,03	2.065,37	299,37	2.350,52	349,97	2.932,90	16,9%	24,8%
Vía	10,06	234,31	319,31	241,74	359,74	417,32	12,7%	72,6%
Electrificación y telecomunicación	27,87	285,34	46,20	265,27	53,65	123,30	16,1%	–53,5%
Estaciones	0,72	153,14	1,78	289,41	7,13	217,74	300,6%	–24,8%
Instalaciones de seguridad	151,16	324,61	121,66	350,17	133,81	176,63	10,0%	–49,6%
Almacenes, talleres y depósitos	3,97	19,70	4,88	23,85	3,12	32,71	–36,1%	37,1%
Reposiciones de servicio	2,31	274,14	5,73	267,69	9,89	294,39	72,6%	10,0%
Otras inversiones de infraestructura	0,03	21,92	–	39,83	1,63	40,60	–	1,9%
Total infraestructura	**384,15**	**3.378,53**	**798,93**	**3.828,48**	**918,94**	**4.235,59**	**15,0%**	**10,6%**
Otras inversiones	1,88	72,66	3,70	42,38	4,59	–	24,1%	–100,0%
Total ADIF	**386,03**	**3.451,19**	**802,63**	**3.870,86**	**923,53**	**4.235,59**	**15,1%**	**9,4%**

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

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

Concepto	2000	2001	2002	2003	2004
Ingresos comerciales					
Viajeros	867,59	943,04	999,12	1.011,13	1.048,45
Mercancías	322,16	325,84	326,57	335,19	328,72
Correos	–	–	–	–	–
Aplicación provisiones grandes reparaciones	0,00	0,00	–	–	–
Aplicación subvenciones en capital (FEDER)	36,13	33,54	39,15	42,05	43,44
Otros ingresos	303,35	361,11	395,37	409,46	399,56
Total ingresos (1)	**1.529,23**	**1.663,53**	**1.760,21**	**1.797,83**	**1.820,17**
Compensaciones Servicio Público					
y Subvenciones Recibidas					
Reglamento CE 1191/69	237,85	242,66	247,29	249,13	250,98
Reglamento CE 1192/69	–	–	–	–	–
Reglamento CE 1107/70	641,12	636,00	641,78	643,08	660,27
Otras subvenciones	265,05	292,28	298,44	304,68	315,27
Total compensaciones	**1.144,03**	**1.170,94**	**1.187,51**	**1.196,89**	**1.226,52**
Total ingresos y compensaciones	**2.673,25**	**2.834,47**	**2.947,72**	**2.994,72**	**3.046,69**
Gastos					
Personal	1.034,56	1.082,75	1.122,22	1.154,18	1.186,03
Energía y combustibles	143,78	151,09	153,29	158,78	174,13
Efecto modificación Ley IVA (1)	58,48	61,34	60,88	68,05	68,11
Materiales y servicios	663,76	724,02	779,63	816,67	920,57
Dotación provisiones grandes reparaciones	0,00	0,00	–	–	–
Variación provisiones grandes reparaciones	1,27	1,10	–0,23	1,06	0,12
Amortización	494,71	497,17	503,64	490,94	503,02
Gastos financieros	420,45	422,29	357,08	289,14	255,22
Total gastos (1)	**2.817,01**	**2.939,76**	**2.976,51**	**2.978,82**	**3.107,20**
Aportación Plan Viabilidad	205,75	178,40	157,96	141,06	143,19
Resultado de gestión	**61,98**	**73,11**	**129,17**	**156,96**	**82,68**
Resultados extraordinarios	–30,36	–28,35	2,58	23,12	67,98
Insuficiencia total (2)	**–1.318,16**	**–1.304,58**	**–1.213,72**	**–1.157,87**	**–1.219,05**

(1) No incluye en ingresos y gastos las subvenciones correspondientes a las jubilaciones anticipadas.
(2) Suma de compensaciones y subvenciones, más resultados de gestión y extraordinarios y aportaciones Plan de Viabilidad.
Fuente: RENFE.

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

Concepto	2005	2006	2007	2008 (1)
Ingresos de tráfico	1.744,97	1.888,78	1.985,90	2.360,59
Títulos de transporte de viajeros y mercancías	1.467,68	1.555,72	1.622,03	1.940,59
Convenios específicos CC.AA.	28,30	32,52	37,67	40,02
Venta de tráfico al Estado de Cercanías y Media Distancia (2)	248,99	300,54	326,20	379,98
Otros ingresos	146,49	166,53	169,14	160,65
Alquileres y Cánones	18,94	18,96	23,79	26,43
Beneficios Venta de Inmovilizado	1,16	2,40	7,33	4,87
Otros ingresos	93,20	43,99	47,55	62,77
Convenios ADIF	–	47,55	46,07	47,16
Trabajos para el Inmovilizado	16,08	17,94	12,86	18,81
Aplicación de Subvenciones en capital	0,88	0,64	0,67	0,61
Subvención devengada Plan RR. HH. (ERE)	16,23	35,05	30,87	–
Total ingresos	1.891,46	2.055,31	2.155,04	2.521,24
Gastos				
Personal	676,04	699,36	731,60	761,66
Plan de RR. HH. (ERE)	16,23	36,16	34,22	0,84
Energía de Tracción	184,65	216,45	233,75	245,54
Energía UDT y consumo de materiales (almacén) (3)	87,68	–	–	–
Cánones y servicios ADIF (excepto energía de tracción)	–	309,12	334,25	439,02
Otros Materiales y Servicios	818,63	682,80	684,25	833,63
Efecto prorrata IVA	25,23	–	–	–
Total gastos	1.808,46	1.943,89	2.018,07	2.280,70
Resultado antes de Amortizaciones, Intereses e Impuestos (EBITDA)	83,00	111,42	136,97	240,54
Variación de provisión para reparaciones	–2,27	–3,03	–2,24	–
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	–226,19	–241,45	–276,38	–338,39
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	–145,49	–133,06	–141,65	–97,85
Intereses del Activo Circulante	7,14	7,96	–	–
Intereses Financieros Estructurales	37,55	70,47	97,30	–108,79
Intereses ERE	–	–	–	–
Resultado de ejercicios anteriores	–	–	–	28,00
Resultados extraordinarios	–11,20	4,80	4,09	–
Impuesto de sociedades	–	–	–	–
Resultado del ejercicio	–201,37	–206,69	–234,86	–178,64
Compensación de Pérdidas	205,80	227,13	247,66	157,43
Resultado de gestión	4,43	20,44	12,80	–21,21

(1) Cifras provisionales.
(2) En 2005 son ingresos por aportaciones del Estado Cercanías y Regionales. En el año 2006 respecto del 2005 las Áreas de Actividad pasan a ser: Cercanías-Media Distancia, Ave-Larga Distancia y Mercancías.
El Área Media Distancia incluye las lanzaderas de AVE Media Distancia.
(3) En 2006 esta partida está incluida en Otros Materiales y Servicios.
Fuente: RENFE Operadora.

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

Concepto	2005	2006	2007	2008 (*)
Ingresos comerciales				
Canon por utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General	68,81	105,32	128,75	216,98
Canon por utilización de las estaciones y otras infraestructuras ferroviarias	53,04	55,87	56,28	68,66
Ingresos por administración de la red convencional	602,11	635,40	675,10	717,29
Actuaciones por cuenta del Estado	477,53	332,79	698,66	783,89
Otros ingresos comerciales	551,29	605,47	628,64	625,78
Beneficios por venta de inmovilizado	*48,47*	*56,30*	*47,52*	*14,90*
Alquileres y servicios	*130,10*	*133,81*	*152,59*	*163,03*
Ingresos por Convenios con Comunidades Autónomas	*0,67*	–	–	–
Otros	*372,06*	*415,00*	*428,53*	*447,85*
Trabajos realizados por la empresa	11,39	9,65	14,86	15,66
Ingresos financieros	73,64	121,40	176,21	170,25
Tasa de seguridad ferroviaria	12,82	13,35	13,56	14,83
Ingresos a distribuir de varios ejercicios	22,68	33,92	39,72	48,90
Total ingresos	**1.873,31**	**1.913,17**	**2.431,78**	**2.662,24**
Gastos				
Personal	562,57	589,22	615,22	652,17
Plan RR. HH. (ERE) (1)	–	40,75	34,18	37,35
Energía de tracción	179,10	211,81	229,49	243,98
Materiales y Servicios	1.042,13	893,67	1.333,57	1.458,91
Energía, usos distintos de tracción	*26,58*	*27,83*	*34,10*	*34,37*
Consumo de materiales	*66,16*	*110,04*	*66,39*	*67,99*
Servicios externos y gastos diversos	*492,56*	*434,55*	*554,58*	*597,02*
Actuaciones por Cuenta del Estado (consumo materiales y servicios)	*456,84*	*321,25*	*678,50*	*759,53*
Provisiones (2)	–	–	–17,47	–2,64
Amortizaciones	130,18	149,94	184,12	226,46
Retiros del inmovilizado	0,41	1,65	2,30	1,23
Intereses (Activo Circulante)	–	8,55	12,03	28,40
Total gastos	**1.914,39**	**1.895,59**	**2.393,44**	**2.645,86**
Saldo de contribución red	**-41,08**	**17,58**	**38,34**	**16,38**
Intereses Financieros Estructurales	-33,91	20,78	57,10	13,20
Intereses Deuda Estado y ajuste	-11,32	57,81	78,20	158,75
Resultados extraordinarios	-3,44	-23,27	12,27	28,58
Efecto prorrata IVA	-20,92	0,00	0,00	0,00
Resultado	**-110,68**	**-84,29**	**-84,68**	**-126,99**

(*) Datos provisionales pendientes de cierre definitivo.
(1) En el año 2006 se inicia ERE 2006-2010.
(2) En el 2007 se dotan provisiones.
Fuente: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Tabla 1.3.15. RENFE. Resultados del ejercicio 2008 (1). Unidades de negocio operadoras de transporte (millones de euros)

Concepto	Cercanías Media distancia	Alta velocidad Larga distancia	Mercancías y logística	Total
Ingresos propios	1.020,67	1.059,83	357,16	2.437,66
Títulos de transporte de viajeros y mercancías	*574,25*	*1.042,41*	*323,93*	*1.940,59*
Convenios específicos CC.AA.	*40,02*			*40,02*
Venta de tráfico al estado de Cercanías y MD	*379,98*			*379,98*
Otros ingresos	*26,42*	*17,43*	*33,23*	*77,08*
Por transferencias	4,89	7,32	1,00	13,21
Total ingresos	1.025,56	1.067,15	358,16	2.450,87
Gastos propios	695,05	800,89	273,93	1.769,86
Personal	304,24	129,74	115,97	549,95
Energía de tracción	118,83	69,04	57,60	245,47
Cánones y servicios ADIF (excepto energía de tracción)	90,08	264,84	73,14	428,07
Materiales y Servicios	181,89	337,27	27,21	546,38
Gastos de transferencia	161,90	87,17	80,20	329,27
Fabricación y mantenimiento	*110,50*	*52,58*	*74,47*	*237,55*
D. Corp. Prot. Civil, segur. y Prevención Riesgos	*30,68*	*3,40*	*0,60*	*34,68*
Sistemas de información	*8,05*	*11,24*	*4,35*	*23,64*
Otros	*12,67*	*19,95*	*0,78*	*33,40*
Comunes Centro Corp. (antes de amortización e intereses)	32,47	32,91	12,26	77,64
Total gastos	889,42	920,97	366,40	2.176,78
Resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos (EBITDA)	136,14	146,19	–8,23	274,09
Variación de provisiones para reparaciones				0,00
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	152,68	116,35	36,43	305,46
Gastos Comunes	5,02	5,09	1,90	12,01
Resultado antes de extraordinario	–21,56	24,75	–46,56	–43,38
Intereses del Activo Circulante	–47,46	–58,43	–0,11	–106,00
Intereses Financieros Estructurales	11,59	4,25	0,40	16,25
Comunes Centro Corp. (intereses y resultados extraordinarios)	–4,23	–4,29	–1,60	–10,12
Resultados extraordinarios				0,00
Resultado	–53,19	–25,14	–44,67	–123,01

(1) Cifras provisionales.
Fuente: RENFE Operadora.

Tabla 1.3.16. RENFE. Compensaciones, ayudas y otras intervenciones financieras asignadas por el Estado (millones de euros) (1) (2)

Concepto	2005	2006	2007	2008	08/07
A. Mantenimiento de las obligaciones de servicio público (Reglamento CE 1191/69 y 1893/91)					
Transporte de viajeros de cercanías y regionales (3)	248,99	300,54	326,20	379,98	16,5%
Líneas no rentables	–	–	–	–	–
Obligaciones tarifarias	–	–	–	–	–
Total A	**248,99**	**300,54**	**326,20**	**379,98**	**16,5%**
B. Normalización de cuentas (Reglamento CE 1192/69)	–	–	–	–	–
Total B	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
C. Ayudas al transporte (Reglamento CE 1107/70)	–	–	–	–	–
Mantenimiento de la infraestructura (Artículo 3.1B)	–	–	–	–	–
Total C	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
Total ingresos compensatorios (A + B + C)	**248,99**	**300,54**	**326,20**	**379,98**	**16,5%**
D. Intervenciones financieras (Reglamento CE 1107/70 art. 4 y Decisión del Consejo 75/327 art. 5)					
Aportación para inversiones	–	–	–	–	–
Amortización de créditos para inversiones	–	–	–	–	–
Subvenciones financieras	–	–	–	–	–
Saneamiento financiero	–	–	–	–	–
Total D	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
E. Intereses Deuda Estado y activos infraestuctura (Reglamento 91/440) Directiva	–	–	–	–	–
F. Plan de Viabilidad	205,80	227,13	247,66	157,43	–36,4%
Total (A + B + C + D + E + F)	**454,79**	**527,67**	**573,86**	**537,41**	**–6,4%**

(1) Aportaciones del Estado conforme a los Presupuestos Generales del Estado.
(2) A partir de 2005 sólo se refiere a la aportación del Estado a RENFE Operadora ya que ADIF empezó a operar el 1 de enero de 2005.
(3) Incluye obligaciones de Servicio Público de cercanías y regionales y no incluye los incentivos al tráfico de cercanías.
Fuente: RENFE y RENFE Operadora.

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

Concepto	2005 (1)	2006 (1) (2)	2007 (1) (2)	2008 (1) (2)
Cercanías-Media Distancia	248,99	300,54	326,20	379,98
Compensación de Pérdidas	205,80	227,13	247,66	157,43
Suma	**454,79**	**527,67**	**573,86**	**537,41**
Financiación plan recursos humanos				
Plan Recursos Humanos	16,20	36,16	34,22	0,84
Total aportaciones	**470,99**	**563,83**	**608,08**	**538,25**

(1) A partir de 2005 sólo se refiere a la aportación del Estado a RENFE Operadora ya que ADIF empezó a operar el 1 de enero de 2005.
(2) Contrato-Programa 2006-2010.
Fuente: Ministerio de Fomento. Contrato-Programa Estado-Renfe.

Tabla 1.3.17. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Longitud total de las líneas. Año 2008 (kilómetros)

Concepto	FEVE		CC. AA. (1)		Compañías privadas		Total	
	Electrificada	Sin electrificar	Electrificada	Sin electrificar	Electrificada	Sin electrificar	Electrificada	Sin electrificar
Vía doble	75	–	245,5	28,5	32	51	352	80
Vía sencilla	242	877	337,5	234,7			580	1.112
Total	**317**	**877**	**583,0**	**263,2**	**32**	**51**	**932**	**1.191**
Total líneas	1.194		846,2		83		2.123	

(1) No se incluye ferrocarriles de cremallera Ribes-Nuria (13 km) y Monistrol-Montserrat (5 km) , ni 8,5 km del metro Palma-Universidad Islas Baleares.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C. A. de Valencia, C. A. de las Islas Baleares, C. A. del País Vasco y Compañías privadas.

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

Concepto	FEVE		CC. AA. (1)		Total	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Locomotoras						
Eléctricas	–	–	6	6	6	6
Diésel	39	39	14	13	53	52
Eléctricas y diésel eléctricas	17	17	0	0		
Total	56	56	20	19	59	58
Unidades de trenes						
Eléctricos	58	58	304	314	362	372
Diésel	39	35 (2)	39	39	78	39
Total	97	93	343	353	440	411
Coches	43	64	631	716	674	780
Vagones	1.040	1.040	270	272	1.310	1.312

(1) Sin incluir los ferrocarriles cremallera Ribes-Núria ni Monistrol-Montserrat: Loc. eléctricas: 2; Loc. diésel: 1; UT eléctricas: 11; Coches: 5; Vagones: 8; ni metro Palma a universidad Islas Baleares: 12 coches.
(2) Vendidas 4 Unidades de Viajeros de la Serie 2400 a 31 de diciembre de 2008.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. de las Islas Baleares y C.A. del País Vasco.

Tabla 1.3.19. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Personal empleado

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
FEVE	1.972	1.977	1.950	1.961	1.972	0,6%
Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (1)	1.237	1.239	1.246	1.256	1.294	3,0%
Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia	1.336	1.370	1.469	1.778	1.953	9,8%
Ferrocarriles del Gobierno Vasco	938	955	769	786	824	4,8%
Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares	146	143	173	202	218	7,9%
Total	5.629	5.684	5.607	5.983	6.261	4,6%

(1) Sin incluir ferrocarril cremallera Ribes-Núria ni Monistrol-Montserrat.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C. A. de Valencia, C. A. de las Islas Baleares y C. A. del País Vasco.

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

Concepto	2004		2005		2006		2007		2008	
	Electricidad (millones kwh)	Gasóleo (toneladas)	Electricidad (millones kwh)	Gasóleo (toneladas)	Electricidad (millones kwh)	Gasóleo (toneladas)	Electricidad (millones kwh)	Gasóleo (toneladas)	Electricidad (millones kwh)	Gasóleo (toneladas)
FEVE	23,4	8.814,9	24,9	8.960,2	25,5	9.071,4	24,6	8.776,4	23,8	8.425,1
Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (1)	81,8	554,4	81,3	473,1	83,3	549,4	85,3	555,9	90,5	552,9
Ferrocarriles de la Generalidad de Valencia	66,1	686,0	69,5	688,0	69,5	643,0	78,0	566,0	90,3	526,0
Ferrocarriles del Gobierno Vasco	33,4	–	35,4	–	35,7	–	36,8	–	36,5	–
Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares	–	2,0	–	2,6	–	2,8	–	3,0	–	3,3
Compañías privadas	1,0	0,4	1,1	0,4	1,2	0,4	1,4	0,5	1,5	0,5
Total	205,7	10.057,7	212,2	10.124,3	215,2	10.267,0	226,1	9.901,8	242,6	9.507,8

(1) Sin incluir ferrocarril cremallera Ribes-Núria ni Monistrol-Montserrat y ferrocarril metropolitano Palma-Universidad de Islas Baleares.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C.A. de Valencia, C.A. de las Islas Baleares, C.A. del País Vasco y Compañías privadas.

Tabla 1.3.21. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Inversiones realizadas por las compañías de ferrocarriles. Año 2008 (millones de euros) (1)

Concepto	FEVE	Generalidad de Cataluña (2)	Generalidad de Valencia	Gobierno de las Islas Baleares	Gobierno Vasco	Compañías privadas	Total
Instalaciones fijas	60,95	8,89	19,41	35,87	0,20	0,01	125,33
Material motor y remolcado	25,00	38,15	95,68	5,62	21,93	5,12	191,50
Otras inversiones	15,75	35,98	33,30	9,15	5,75	0,50	100,43
Total	101,70	83,02	148,39	50,64	27,88	5,63	417,26

(1) No incluye inversiones realizadas por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.
No incluye inversiones realizadas por las Direcciones Generales de Transportes de las correspondientes Comunidades Autónomas.
(2) Sin incluir ferrocarril cremallera Ribes-Núria ni Monistrol-Montserrat.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C. A. de Valencia, C. A. de las Islas Baleares, C. A. del País Vasco y Compañías privadas.

Tabla 1.3.22. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Evolución del tráfico

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
FEVE						
Viajeros (miles)	12.228	12.420	11.299	10.962	10.430	–4,9%
Viajeros-km (millones)	232,0	236,3	213,9	201,3	207,8	3,2%
Toneladas (miles)	2.937	3.495	4.136	3.924	3.204	–18,3%
Toneladas-km (millones)	457,1	465,0	473,1	459,5	429,2	–6,6%
Longitud de las líneas (km)	1.194,1	1.194,1	1.194,1	1.194,1	1.193,8	0,0%
Cataluña (1)						
Viajeros (miles)	77.256	76.455	79.600	80.559	82.711	2,7%
Viajeros-km (millones)	739,3	733,0	777,1	788,2	788	0,0%
Toneladas (miles)	607	569	640	659	633	–3,9%
Toneladas-km (millones)	36,7	36,0	40,0	41,9	40,9	–2,4%
Longitud de las líneas (km)	202,0	292,0	292,0	292,0	292,0	0,0%
Valencia						
Viajeros (miles)	59.912	64.012	67.038	70.370	72.224	2,6%
Viajeros-km (millones)	441,9	465,0	468,0	479,0	496,0	3,5%
Longitud de las líneas (km)	230,7	230,7	229,8	249,0	244,0	–2,0%
País Vasco						
Viajeros (miles)	18.896	20.579	21.046	21.224	20.898	–1,5%
Viajeros-km (millones)	266,7	286,2	285,8	297,7	285,0	–4,3%
Toneladas (miles)	242,3	148,0	167,5	173,7	183,3	5,6%
Toneladas-km (millones)	23,0	19,9	15,9	16,5	17,4	5,8%
Longitud de las líneas (km)	222,5	222,5	222,5	222,5	233,2	4,8%
Islas Baleares						
Viajeros (miles)	3.101	3.457	3.467	3.695	3.765	1,9%
Viajeros-km (millones)	60,1	74,9	75,4	99,2	101,0	1,8%
Longitud de las líneas (km)	77,0	77,0	77,0	77,0	77,0	0,0%
Compañías privadas						
Viajeros (miles)	1.759	1.771	1.742	1.854	1.811	–2,3%
Viajeros-km (millones)	29,5	29,6	25,7	26,4	16,2	–38,8%
Toneladas (miles)	1.503	1.307	1.391	1.350	1.470	8,9%
Toneladas-km (millones)	47,4	48,9	51,6	51,3	55,0	7,2%
Longitud de las líneas (km)	83,0	83,0	83,0	83,0	83,0	0,0%
Totales						
Viajeros (miles)	**173.152**	**178.694**	**184.192**	**188.664**	**191.839**	**1,7%**
Viajeros-km (millones)	**1.769,5**	**1.825,0**	**1.845,9**	**1.891,8**	**1.894,0**	**0,1%**
Toneladas (miles)	**5.290**	**5.519**	**6.334**	**6.107**	**5.490**	**–10,1%**
Toneladas-km (millones)	**564,2**	**569,8**	**580,6**	**569,2**	**542,5**	**–4,7%**
Longitud de las líneas (Km)	**2.009,3**	**2.099,3**	**2.098,4**	**2.117,6**	**2.123,0**	**0,3%**

(1) Incluido el ferrocarril de cremallera Ribes-Núria y Monistrol-Montserrat.
Fuente: FEVE, Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, C. A. de Valencia, C. A. de las Islas Baleares, C. A. del País Vasco y Compañías privadas.

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Ingresos						
Del tráfico (viajeros y mercancías)	26,49	27,55	29,41	29,53	28,65	–3,0%
Otros ingresos del tráfico (turísticos)	2,60	2,90	3,85	4,82	3,87	–19,7%
Otros ingresos de explotación	3,38	3,60	6,92	4,63	4,46	–3,7%
Ingresos financieros	0,07	0,34	0,44	2,04	0,18	–91,2%
Exceso de provisiones para riesgos y gastos						
Total ingresos	**32,54**	**34,39**	**40,62**	**41,02**	**37,16**	**–9,4%**
Gastos						
De personal	64,49	67,68	70,50	73,04	81,09	11,0%
Otros gastos de explotación	34,12	37,47	36,40	41,69	42,95	3,0%
Amortizaciones	42,85	45,86	46,71	48,50	48,14	–0,7%
Gastos financieros	4,59	5,03	6,48	9,59	11,42	19,1%
Previsiones	–	–	–	–	–	–
Otros ingresos y gastos extraordinarios (saldo)	–27,43	–26,72	–54,49	–27,56	–32,03	–16,2%
Total gastos	**118,62**	**129,32**	**105,60**	**145,26**	**151,57**	**4,3%**
Resultados antes subvención	**–86,08**	**–94,93**	**–64,98**	**–104,24**	**–114,41**	**–9,8%**
Subvención a la explotación	76,21	78,89	80,36	87,94	89,82	2,1%
Resultado	**–9,87**	**–16,04**	**15,38**	**–16,30**	**–24,59**	**–**

Fuente: FEVE.

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Ingresos						
Del tráfico	49,82	51,68	57,39	57,07	59,21	3,7%
Otros ingresos de explotación	6,01	5,86	6,38	11,31	13,42	18,7%
Total ingresos	**55,83**	**57,54**	**63,77**	**68,38**	**72,63**	**6,2%**
Gastos						
De personal	51,98	53,83	57,70	61,75	65,42	5,9%
Otros gastos de explotación	20,66	24,03	26,50	29,73	32,59	9,6%
Amortizaciones	30,65	30,54	33,33	36,04	36,77	2,0%
Gastos financieros	0,32	0,06	0,09	0,38	0,89	134,2%
Previsiones	1,02	0,57	0,78	0,51	0,00	–100,0%
Otros ingresos y gastos (saldo)	3,10	0,64	–12,36	–11,51	0,94	–108,2%
Total gastos	**107,73**	**109,67**	**106,04**	**116,90**	**136,61**	**16,9%**
Resultados antes subvención	**–51,90**	**–52,13**	**–42,27**	**–48,52**	**–63,98**	**–31,9%**
Subvención a la explotación	51,90	50,16	43,30	53,32	52,56	-1,4%
Resultado	**0,00**	**–1,97**	**1,03**	**4,80**	**–11,42**	**–337,9%**

(1) Sin incluir ferrocarril cremallera Ribes-Núria.
Fuente: Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña.

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Ingresos						
Del tráfico	36,15	40,24	43,70	49,41	52,35	6,0%
Otros ingresos de explotación	2,51	2,72	4,05	4,87	4,82	–1,0%
Total ingresos	**38,66**	**42,96**	**47,75**	**54,28**	**57,17**	**5,3%**
Gastos						
De personal	48,93	53,74	62,82	75,77	85,35	12,6%
Otros gastos de explotación	23,21	25,38	28,82	39,97	53,12	32,9%
Amortizaciones	37,88	37,28	41,53	50,51	66,69	32,0%
Gastos financieros	8,53	10,84	12,80	18,50	29,43	59,1%
Previsiones	–	–	–	–	–	–
Otros ingresos y gastos (saldo)	–16,08	–19,47	–75,34	–40,57	–29,86	–26,4%
Total gastos	**102,47**	**107,77**	**70,63**	**144,18**	**204,73**	**42,0%**
Resultados antes subvención	**–63,81**	**–64,81**	**–22,88**	**–89,90**	**–147,56**	**–64,1%**
Subvención a la explotación	34,90	44,39	44,39	57,57	81,37	41,3%
Resultado	**–28,91**	**–20,42**	**21,51**	**–32,33**	**–66,19**	**–104,7%**

Fuente: C. A. de Valencia.

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Ingresos						
Del tráfico	17,04	19,03	20,35	20,88	21,43	2,6%
Otros ingresos de explotación	1,13	1,79	1,47	1,27	1,48	16,5%
Total ingresos	**18,17**	**20,82**	**21,82**	**22,15**	**22,91**	**3,4%**
Gastos						
De personal	33,14	35,58	34,15	32,26	34,92	8,2%
Otros gastos de explotación	18,47	20,04	22,41	21,23	22,85	7,6%
Amortizaciones	21,47	26,43	14,10	8,68	9,53	9,8%
Gastos financieros	0,36	0,62	0,82	1,15	0,01	–99,1%
Previsiones	–	–	–	–	–	–
Otros ingresos y gastos (saldo)	0,98	0,98	–0,10	–1,11	0,07	–106,3%
Total gastos	**74,42**	**83,65**	**71,38**	**62,21**	**67,38**	**8,3%**
Resultado antes subvención	**–56,25**	**–62,83**	**–49,56**	**–40,06**	**–44,47**	**–11,0%**
Subvención a la explotación	35,29	35,67	35,63	32,08	37,16	15,8%
Resultado	**–20,96**	**–27,16**	**–13,93**	**–7,98**	**–7,31**	**–8,4%**

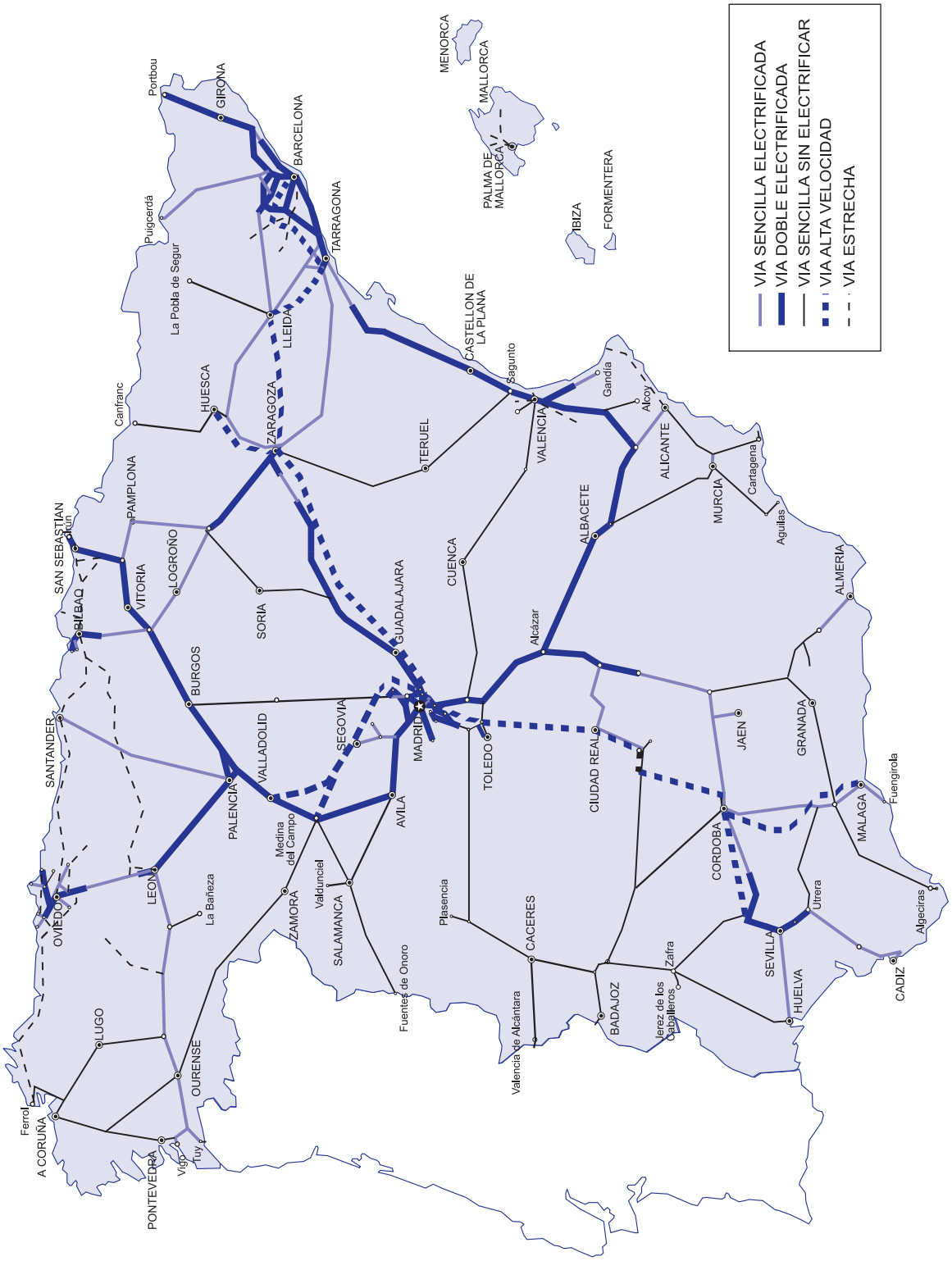
Fuente: C. A. del País Vasco.

Tabla 1.3.27. Ferrocarriles del Gobierno de las Islas Baleares. Cuenta de resultados (millones de euros)

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Ingresos						
Del tráfico (viajeros y mercancías)	3,23	3,86	3,91	4,01	4,40	9,7%
Otros ingresos de explotación	0,44	0,46	5,67	35,76	2,90	–91,9%
Total ingresos	**3,67**	**4,32**	**9,58**	**39,77**	**7,30**	**-81,6%**
Gastos						
De personal	5,78	7,25	9,12	13,52	12,57	–7,0%
Otros gastos de explotación	9,47	4,94	5,16	10,06	12,84	27,6%
Amortizaciones	5,95	11,78	15,09	14,21	14,52	2,2%
Gastos financieros	3,14	4,70	9,14	13,02	15,67	20,4%
Previsiones	–	–	–	–	–	–
Otros ingresos y gastos extraordinarios (saldo)	–2,59	0,06	–1,03	35,50	3,44	–90,3%
Total gastos	**21,75**	**28,73**	**37,48**	**86,31**	**59,04**	**–31,6%**
Resultado antes subvención	**–18,08**	**–24,41**	**–27,90**	**–46,54**	**–51,74**	**–11,2%**
Subvención a la explotación	10,58	11,17	2,77	32,26	36,90	14,4%
Resultado	**–7,50**	**–13,24**	**–25,13**	**–14,28**	**–14,84**	**3,9%**

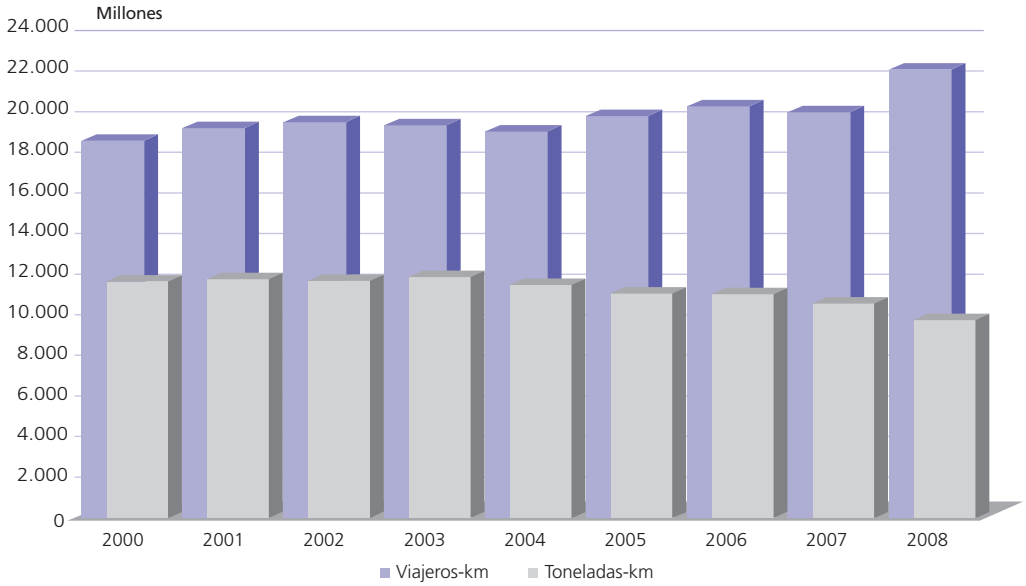
Fuente: C. A. de las Islas Baleares.

Gráfico I.3.1. Red de ferrocarriles a 31 de diciembre de 2008



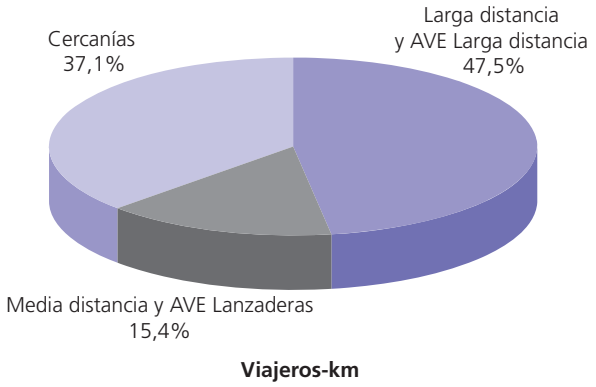
Fuente: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Gráfico 1.3.2. RENFE. Tráfico de viajeros y mercancías



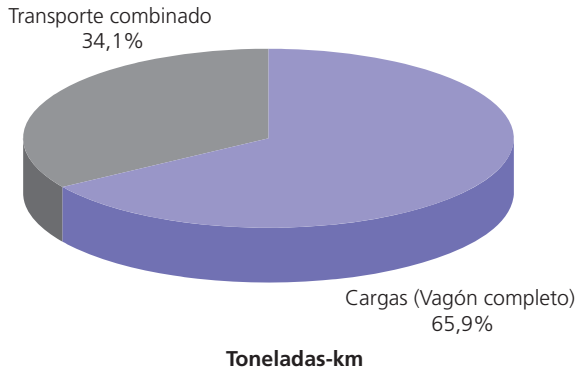
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico 1.3.3. RENFE. Distribución del tráfico de viajeros por tipo de tren (año 2008)



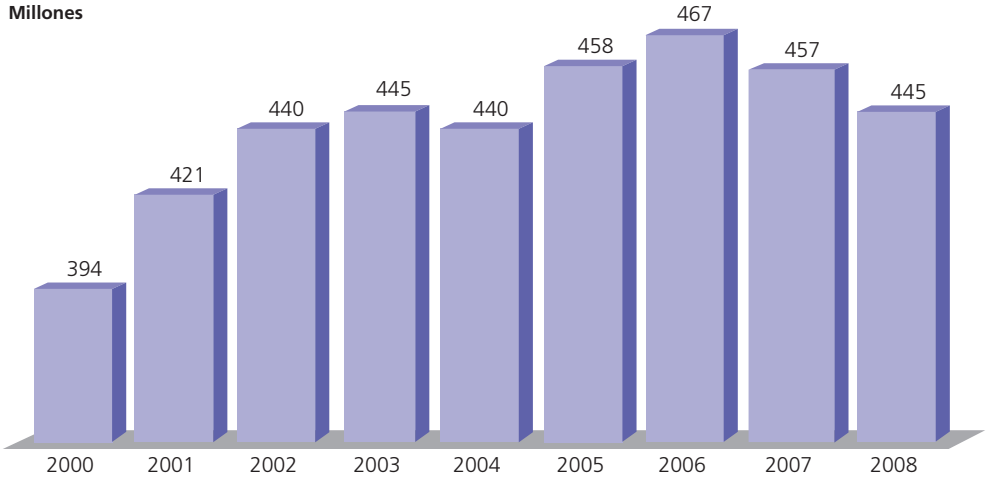
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico 1.3.4. RENFE. Distribución del tráfico de mercancías por conceptos (año 2008)



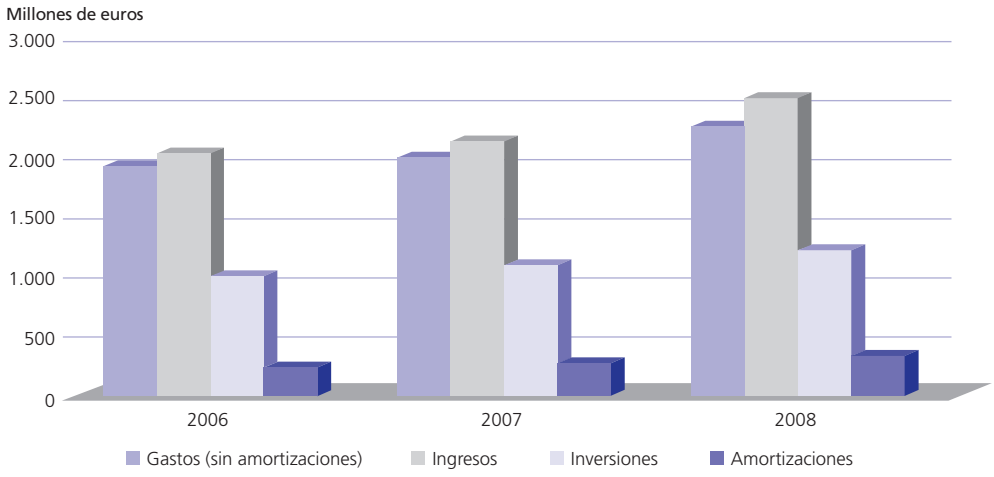
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico 1.3.5. RENFE. Tráfico de viajeros en cercanías



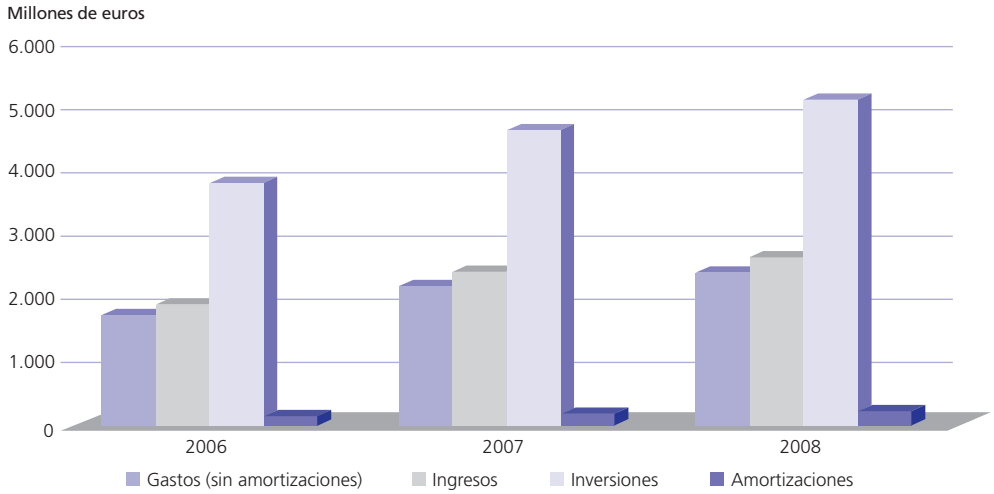
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico 1.3.6. RENFE. Evolución de datos económicos



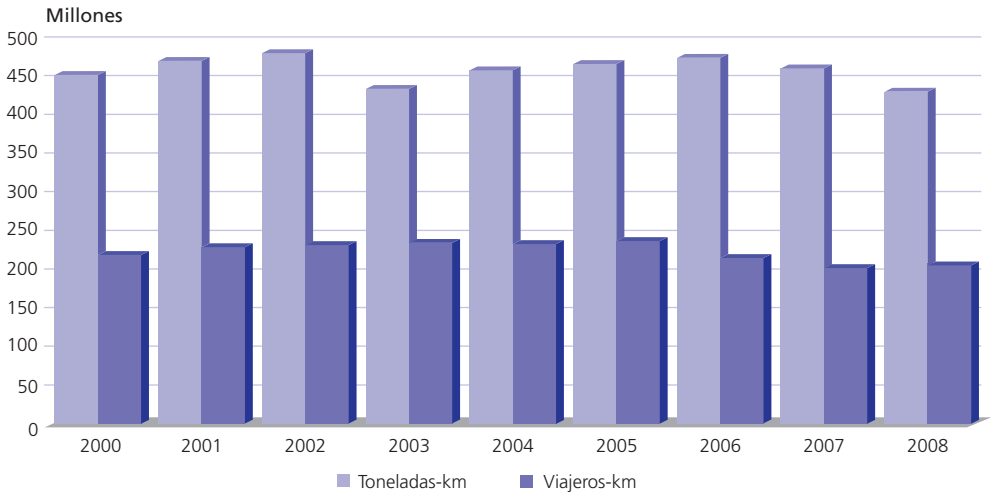
Fuente: RENFE Operadora.

Gráfico 1.3.7. ADIF. Evolución de datos económicos



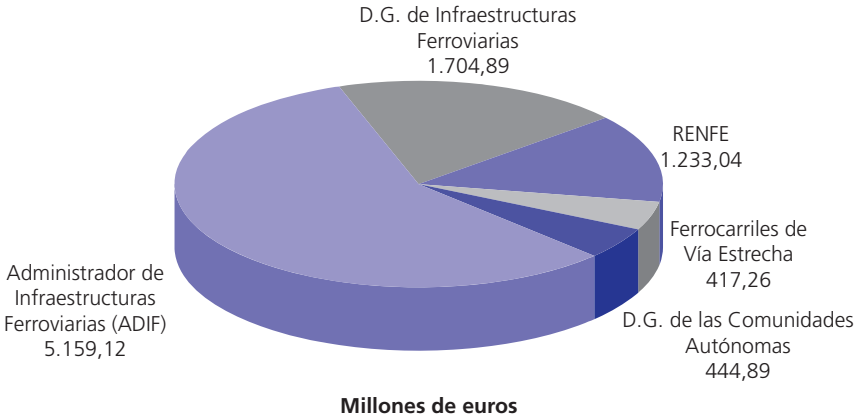
Fuente: ADIF.

Gráfico 1.3.8. FEVE. Tráfico de viajeros y mercancías



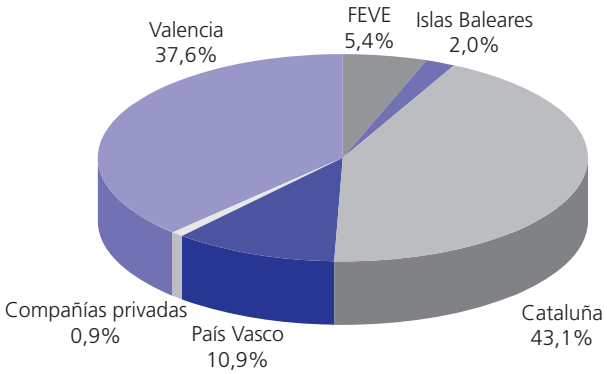
Fuente: FEVE.

Gráfico 1.3.9. Inversiones ferroviarias (año 2008)



Fuente: Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias (Ministerio de Fomento), Comunidades Autónomas, RENFE Operadora, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), FEVE y Compañías de las Comununidades Autónomas.

Gráfico 1.3.10. Ferrocarriles de Vía Estrecha. Distrubución del tráfico de viajeros (año 2008)



Fuente: FEVE, compañías de las Comunidades Autónomas y companías privadas.

1.4. Transporte e infraestructuras marítimas

En el transcurso de 2008 las inversiones realizadas por el conjunto del Sistema Portuario de titularidad estatal en infraestructuras de transporte marítimo, obras e instalaciones portuarias tuvieron un destacado incremento con relación a la cifra del año anterior. El esfuerzo inversor público en los puertos de interés general se dirige básicamente a mejorar la intermodalidad; adecuar la oferta portuaria a la demanda previsible; desarrollar la logística portuaria, compatibilizar las inversiones portuarias con el desarrollo medioambiental del entorno y fomentar el cabotaje europeo.

La flota abanderada en España tuvo en 2008 una evolución negativa en su tonelaje de registro. En el Registro Especial de Buques de las Islas Canarias también se han contabilizado decrementos en las GT (tonelaje bruto) registradas.

El tráfico portuario total de mercancías (incluido pesca, avituallamiento y tráfico local) tuvo una caída del 2% en relación con el pasado año. Esta bajada se materializó básicamente por la disminución de los graneles sólidos; en graneles líquidos y mercancía general hubo ligeros incrementos.

En relación con las novedades acaecidas en el ámbito normativo, se publicó el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes marítimos y la Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos y el Real Decreto 1795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de los buques.

1.4.1. Infraestructura portuaria

La evolución de los principales parámetros técnicos de los puertos, no ha supuesto ningún cambio, ya que ha permanecido estable en todas las magnitudes (tabla 1.4.1).

La inversión llevada a cabo en el ejercicio correspondiente a 2008 por el Sistema Portuario de titularidad estatal, ha alcanzado la cifra de 1.324 millones de euros, lo que ha supuesto un incremento de más del 20% en relación con la inversión efectuada en el año 2007. El objetivo fundamental de esa inversión es adecuar la oferta portuaria a la demanda previsible de tráfico; mejorar la calidad de los servicios portuarios y optimizar la intermodalidad, así como el progreso de la logística portuaria, coordinando el desarrollo medioambiental respecto al entorno y fomentando a su vez el cabotaje europeo. También, se han establecido nuevas incorporaciones de terrenos y rellenos, se ha proporcionado abrigo a los puertos para que en función de la demanda se pueda propiciar la incorporación de la inversión privada, y de esta forma los puertos continúen siendo motores de la economía nacional.

Las inversiones correspondientes a los puertos menores de Comunidades Autónomas han tenido una evolución positiva para este período, con una subida del 26%. En la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima cayó de manera destacada la cifra de las inversiones efectuadas (tabla 1.4.2).

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, realizó durante el año 2008 inversiones para la conservación, protección y restauración del dominio público marítimo-terrestre, por un total de 195,9 millones de euros. Las inversiones se han destinado básicamente a la regeneración en playas, rehabilitación de dunas y zonas húmedas, acondicionamiento de paseos marítimos, accesos y defensa de la costa en varios puntos del litoral español.

En el capítulo económico, los Puertos Españoles tuvieron un resultado positivo de 628,79 millones de euros lo que ha significado un crecimiento del 8,3% en la cifra de ingresos de explotación menos gastos, sin incluir amortizaciones. El conjunto global de ingresos ha sido de 1.141,42 millones de euros, superior en un 10,5% a los obtenidos en el ejercicio anterior (tabla 1.4.3.).

1.4.2. Flota y estructura empresarial

El número de buques mercantes que al finalizar el año 2008 permanecían dados de alta en el Registro de Buques y Empresas Navieras (flota abanderada en España) era de 1.249 con un tonelaje de 2.908.200 GT. De estos buques, los específicos de transporte son 279 con un tonelaje de 2.450.600 GT, ya que el resto corresponde a buques especiales o de tráfico de puerto, rada o bahía. Comparando las cifras totales del Registro de Buques y Empresas Navieras en 2008 con las del año anterior, se puede comprobar que ha existido decremento en el tonelaje de registro. En estas cifras se encuentran incluidos los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, que al concluir 2008 se situaban en 269 unidades, alcanzando 2.519.900 GT; de estos buques, 217 unidades eran buques de transporte, lo que ha significado un decremento del 3% en el tonelaje registrado.

En relación con los buques de transporte de navieras españolas bajo pabellones extranjeros en 2008, estas empresas controlaban algo más de 1.900.000 GT. Esto lleva a concluir que la flota de transporte bajo el control de las navieras españolas al finalizar el año 2008, estaba sobre 4.300.000 GT.

Las empresas españolas incorporaron 7 buques nuevos al pabellón español: cuatro de carga general, un portacontenedores, un buque de pasaje y un tanque de pro-

ductos. Esto representa una inversión aproximada de 164 millones de euros. El 65% de buques adquiridos por armadores españoles se inscribieron bajo pabellón español. La edad media de la flota mercante bajo pabellón español se sitúa en 13,7 años.

Como en años precedentes, en 2008 se ha mantenido la tendencia a la concentración de buques de transporte en los segmentos menores, destacando el número de los que se encuentran entre los de 100 a 500 GT en primer lugar con 110 unidades, seguido por los de 3.000 a 6.000 GT y los de 6.000 a 12.000 GT con 41 y 38 buques respectivamente, a continuación aparecen los del segmento entre 1.000 y 3.000 GT con 31 unidades (tabla 1.4.6).

La forma en que se ha producido la disminución de la flota en 2008, ha sido debida principalmente a exportaciones y desguaces, así como a pérdidas y bajas de oficio. El factor más relevante ha correspondido, como en años anteriores a las exportaciones, con el 87% de las GT dadas de baja durante 2008 (tabla 1.4.7).

En relación con la edad de los buques de la flota mercante de transporte abanderada en España a 31 de diciembre de 2008, casi el 50% del total del tonelaje lo ocupó el segmento de 5 a 9 años, seguido de los buques de menos de 5 años con un 22%, siendo estos dos los segmentos más numerosos. A continuación se encuentran los mayores de 25 años con un 12%. (tabla 1.4.8).

La estructura empresarial ha bajado tanto en el número de compañías navieras, como en el tonelaje controlado por las empresas, pasando de 2.433.944 GT en 2007 a 2.403.533 GT para 2008. El mayor número de empresas se concentra en las que tienen uno, 42% o dos buques, 17%, sin embargo el porcentaje mayor sobre el total de GT lo tienen las empresas con nueve buques por naviera y que suponen el 32,9% del total de GT (tabla 1.4.9).

En referencia a la evolución de la construcción naval, en 2008 se produjo una ligera caída del tonelaje del 5,5% en las entregas, que alcanzaron 238.000 GT, de estas entregas el 58% fueron para exportación. La cartera de pedidos bajó durante 2008, con un descenso del 6%. La contratación de nuevos buques ha tenido un decremento del 42%, pasando de 382.000 GT a 220.000 GT, de estas toneladas contratadas el 64% corresponden a exportaciones (tabla 1.4.10).

1.4.3. Tráficos

El tráfico portuario en el año 2008 (excluido pesca, avituallamiento y tráfico local) tuvo una bajada de casi el 2%, aunque ha supuesto un movimiento de 458,9 millones de toneladas. El tráfico total a su vez alcanzó 473,4 millones de toneladas con un 2% de decremento respecto al ejercicio anterior. Esta variación se ha reflejado de manera distinta en los tres grandes grupos de mercancías: graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general.

Analizando por separado los distintos tipos de tráfico, se ha originado un incremento del 2,6% en graneles líquidos alcanzando 153,9 millones de toneladas que suponen un 33,6% del total de mercancías movidas en los puertos, y que incluyen los crudos de petróleo, productos petrolíferos refinados, gas natural y otros gráneles líquidos. La subida se ha debido básicamente a la importación de combustibles para su refinado posterior y de gas natural que lo ha hecho en un 18,5%. 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, Bilbao 23 millones de toneladas, Bahía de Algeciras 20,5 millones de toneladas, Cartagena 20,1 millones de toneladas, Tarragona 19 millones de toneladas, Huelva y Barcelona con 13,6 y 12,1 millones de toneladas, respectivamente.

En graneles sólidos (carbón, mineral de hierro, grano, etc.) se produjo un decremento del 13%, alcanzando 101,3 millones de toneladas, que representa un 22% del total de mercancías movidas, centrándose en los productos siderometalúrgicos, abonos, materiales de construcción y productos agroalimentarios. El primer lugar de los puertos en estos tráficos lo ocupa la Autoridad Portuaria de Gijón con 16,9 millones de toneladas aunque con una caída del 7,8% con relación al año precedente; le sigue Tarragona con 12,4 millones, que también baja un 8,8% y Ferrol-San Cibrao con 9,8 millones, lo que supone un notable crecimiento del 12%. A continuación se sitúan Huelva con 6,5 millones de toneladas, Bilbao 5,3 y Valencia 5,1 millones.

La mercancía general creció un 1,4%, pasando de 201 millones de toneladas movidas en 2007 a 203,6 millones de toneladas en 2008 y que representa el 44,4% del total de las mercancías. Esta cifra, la mayor registrada de los puertos españoles es debida fundamentalmente a la tendencia al crecimiento del tráfico de mercancías en contenedores lo que se ha dejado sentir en los puertos de Valencia, Algeciras y Barcelona. Valencia ha pasado a ocupar el primer puesto, superando los 48 millones de toneladas, lo que ha supuesto un incremento del 19%. A segundo lugar ha pasado Bahía de Algeciras, que había ocupado la primera posición en los últimos años, con un tráfico de 47,5 millones de toneladas, manteniéndose casi en las mismas cifras que el pasado año. Otros puertos que han tenido movimientos destacados han sido Barcelona, 34,9 millones de toneladas y Las Palmas, 17,8 millones de toneladas. Dentro de este tráfico la mercancía convencional cayó un 4,9% mientras que la contenerizada alcanzó, entre el tráfico de cabotaje y exterior, un 4,2% de incremento.

El tráfico de contenedores, medido en TEU (unidad de medida equivalente a 20 pies) ha superado los 13,3 millones de unidades alcanzando 145 millones de toneladas transportadas, lo que ha situado a varios de los puertos españoles entre los principales de la Unión Europea. Los puertos que más contenedores han manejado han sido Valencia que alcanzó 3,6 millones de TEUs y un incremento del 18%, con lo que alcanza la posición de liderazgo; en segundo lugar Bahía de Algeciras con 3,3 millones de TEUs y una bajada del 2,8%, y el tercer puesto lo

ocupa Barcelona, con 2,6 millones y 1,6% de decremento. El resto de puertos se distancia de forma significativa de estas cifras, así Las Palmas movió 1,3 millones TEUs, Bilbao 557.300 TEUs, Málaga 428.600 TEU y Santa Cruz de Tenerife 397.500 TEUs. Aproximadamente el 91% del tráfico de contenedores se mueve por las Autoridades Portuarias de Valencia, Bahía de Algeciras, Barcelona, Las Palmas, Bilbao, Málaga y Santa Cruz de Tenerife.

El número de buques entrados en los puertos españoles en 2008 fue de 123.291 un 5,3% inferior al del año anterior, con un tonelaje de registro bruto total (GT) de más de 1.627 millones de toneladas, un 1,4%, mas que en 2007. El tráfico Ro-Ro bajó un 4% con un registro de 42,8 millones de toneladas. El número de pasajeros que utilizó los puertos españoles fue de 27,5 millones, lo que representa un incremento del 4,5%; los automóviles en régimen de pasaje alcanzaron los 4,2 millones, un 1,2% menos que el pasado año. En términos absolutos Baleares ha sido la Autoridad Portuaria con mayor tráfico de pasajeros, alcanzando 5,7 millones, seguida de Bahía de Algeciras 5,1; Santa Cruz de Tenerife 4,6; Barcelona 3,2, y Ceuta 2,5 millones. El movimiento de pasajeros de crucero ha sido de 5,9 millones, con un incremento del 16,8% sobre el pasado año, los puertos con mayor número de pasajeros de crucero han sido Barcelona, Baleares, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

En cifras absolutas los puertos que han tenido mayor tráfico total han sido Bahía de Algeciras, con 74,7 millones de toneladas, 0,02% de crecimiento, continuando a la cabeza como primera Autoridad Portuaria por volumen de tráfico, seguido de Valencia con 59,6 millones de toneladas, cifra que supone un aumento del 11%; Barcelona con 51,8 millones de toneladas, crece un 0,76%, y Bilbao con 39,4 millones, cae un 1,5%, a continuación les siguen Tarragona con 33,2 millones de toneladas, continuando Las Palmas y Cartagena con 26 y 25,8 millones, respectivamente.

En términos relativos las Autoridades Portuarias con mayor crecimiento han sido Ferrol-San Cibrao 16%, Valencia 11% y Cartagena 7%. Se han producido descensos en la mayoría del resto de puertos.

El tráfico exterior se ha mantenido con cifras semejantes al año anterior. Esta tendencia se ha reflejado de manera diferente en importaciones y en exportaciones, así en las importaciones ha decrecido el 4,3%, sin embargo, las exportaciones se han incrementado el 8,5%. El tráfico de cabotaje, en su conjunto, tuvo una bajada del 9,7% (tablas 1.4.13 y 1.4.14).

La evolución del tráfico de contenedores, ha supuesto un incremento en las toneladas transportadas del 4,2% y el número total de contenedores ha crecido en un 0,7%. La mercancía general en contenedores, ha alcanzado el 71,3% del total de la mercancía general transportada. Los puertos con mayor volumen de mercancía general transportada en contenedores y que han tenido un mayor incremento han sido: Algeciras, que destaca ocupando el primer lugar con 42,7 millones de toneladas, y un 0,7% de incremento, seguido de Valencia con 41 millones y un incremento del 26% y Barcelona con 25,2 millones y un 1% de bajada sobre 2007 (tablas 1.4.15, 1.4.16 y 1.4.17).

Hay que destacar que el trasbordo de mercancías y contenedores ha continuado creciendo como en años precedentes (contenedores en tránsito/ trasbordo, descargados en puertos españoles con destino a terceros países). Se han alcanzado 90 millones de toneladas y 7 millones de TEUs, lo que representa un crecimiento del 12,6% y 3,6%, respectivamente. Estos datos confirman la ventajosa posición de los puertos españoles como plataformas logísticas en las principales rutas interoceánicas. Bahía de Algeciras ocupa la primera posición con 3,2 millones de TEUs, seguida de Valencia con 1,6 millones, Barcelona 997.600 y Las Palmas 835.000 TEUs.

1.4.4. Sociedad de salvamento y seguridad marítima

- **Intervención en emergencias marítimas**

***a*)** *Emergencias atendidas*

A lo largo del año 2008 se han atendido un total de 5.086 actuaciones, que se desglosan del modo siguiente:

— 2.765 emergencias relacionadas con buques y/o sus tripulaciones, de las que 249 han sido intervenciones en evacuaciones médicas, siguiendo los consejos y solicitudes del Centro Radiomédico del Instituto Social de la Marina.
— 236 relacionadas con la protección del medio marino/lucha contra la contaminación marítima.
— 486 relacionadas con alertas de Radiobalizas, Llamada Selectiva Digital o Inmarsat, confirmándose 22 de ellas como alertas reales, siendo generadas el resto por motivos desconocidos o accidentales, aunque todas fueron investigadas.
— 1.064 emergencias no relacionadas con buques y/o sus tripulaciones, es decir, casos de intervenciones en caídas desde acantilados, submarinistas, recogidas de objetos a la deriva, etc.
— 535 falsas alarmas que son actuaciones en el curso de las cuales se ha verificado la no existencia de emergencia.

***b*)** *Buques involucrados*

En las emergencias se han visto involucrados un total de 3.398 buques que se pueden clasificar de acuerdo con la tipología siguiente: Mercantes 426 (13%); Pesqueros 563 (17%); Recreo 1.787 (52%) y Otros (pontonas, artefactos flotantes, «pateras», «cayucos», etc.) 622 (18%).

***c*)** *Personas involucradas*

El total de personas involucradas en las actuaciones relacionadas con el total de emergencias fue de 19.105,

con los siguientes resultados: Rescatados 10.581; Asistidos 7.954; Evacuados 321; Muertos 169; Desaparecidos 80.

- **Control de tráfico marítimo**

El número total de buques controlados por los Centros de Salvamento Marítimo durante el año 2008 ha sido de 366.415 de los cuales 190.475 corresponden a buques identificados a su paso por los Dispositivos de Separación de Tráfico de Finisterre, Tarifa y Cabo de Gata y los dos de las Islas Canarias; el resto fueron controlados en las entradas/salidas de los puertos españoles.

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008 (1)
Superficie de agua (millones m²)					
(Dársenas, accesos, fondeaderos)	1.876,8	1.792,7	1.702,8	1.777,7	1.777,7
Total superficie de agua	**1.876,8**	**1.792,7**	**1.702,8**	**1.777,7**	**1.777,7**
Superficie de tierra (millones m²)					
Almacenes	19,6	22,1	25,4	28,5	28,5
Viales y otros	41,7	36,0	52,8	53,8	53,8
Total superficie de tierra	**61,3**	**58,1**	**78,2**	**82,3**	**82,3**
Longitud de los muelles (miles de metros)					
Calado > 4 m.	262,5	244,1	248,6	252,1	252,1
Calado < 4 m.	52,8	48,2	50,1	69,3	69,3
Total longitud de los muelles	**315,3**	**292,3**	**298,7**	**321,4**	**321,4**

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

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008 (1)	08/07
Autoridades Portuarias	782,77	878,00	1.113,67	1.099,39	1.324,36	20,5%
Puertos Menores de CC.AA.	103,11	133,62	119,91	157,80	199,60	26,5%
Otras Inversiones						
D. G. Marina Mercante (Prog. 514A)	7,35	9,55	8,93	10,01	9,67	–3,4%
Sociedad Estatal Salvamento y Seguridad Marítima	31,51	57,00	69,70	196,28	104,67	–46,7%
Total	**924,74**	**1.078,17**	**1.312,21**	**1.463,48**	**1.638,30**	**11,9%**

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

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

Concepto	2006	2007	2008 (1)	08/07
Ingresos de explotación				
A. Tasas portuarias	863,99	942,05	971,85	3,2%
a) Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario	171,25	192,25	242,40	26,1%
b) Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias	472,57	502,97	564,69	12,3%
1. *Tasa del buque*	*162,71*	*174,06*	*198,63*	*14,1%*
2. *Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo*	*9,33*	*10,37*	*11,34*	*9,4%*
3. *Tasa del pasaje*	*50,16*	*54,07*	*64,20*	*18,7%*
4. *Tasa de la mercancía*	*242,93*	*257,07*	*282,96*	*10,1%*
5. *Tasa de la pesca fresca*	*7,44*	*7,40*	*7,56*	*2,2%*
c) Tasa por aprovechamiento especial del dominio público portuario	71,21	84,70	100,48	18,6%
d) Tasas por servicios no comerciales	148,96	162,13	64,28	–60,4%
1. *Tasa por servicios generales*	*142,14*	–	–	–
2. *Tasa por servicio de señalización marítima*	*6,82*	–	–	–
B. Otros ingresos de negocio	57,24	64,48	71,39	10,7%
Otros ingresos	32,78	26,73	98,18	267,3%
Total ingresos de explotación	**954,01**	**1.033,26**	**1.141,42**	**10,5%**
Gastos de explotación				
Personal	224,84	236,97	252,60	6,6%
Compras	–	–	–	–
Conservación y otros gastos	189,48	215,48	260,03	20,7%
Transferencias corrientes				
Total gastos (2)	**414,32**	**452,45**	**512,63**	**13,3%**
Resultados	**539,69**	**580,81**	**628,79**	**8,3%**

(1) Datos provisionales.
(2) Sin amortizaciones.
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

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

Clase de buque	2004		2005		2006		2007		2008	
	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)
Transporte										
Granelero	1	0,3	0	0,0	–	–	–	–	0	0,0
Portacontenedor puro	24	187,4	20	175,1	20	190,5	18	190,8	19	232,1
Portacontenedor/carga rodada	25	247,9	17	196,2	18	198,8	18	205,9	15	150,2
Carga convencional	31	116,1	21	97,9	20	98,2	18	90,4	19	71,5
Cementero	9	26,4	9	26,4	9	26,4	9	26,4	9	26,4
Frigorífico	15	31,3	13	26,2	11	25,6	11	25,6	10	23,0
Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto)	139	470,1	145	448,4	154	522,3	154	481,5	151	498,5
Hidroala	2	0,4	1	0,3	1	0,3	–	–	0	0,0
Hidro-reactor	2	0,8	2	0,8	2	0,8	2	0,8	2	0,8
Tanque de crudo	6	484,2	5	338,7	5	338,7	5	338,7	5	338,7
Tanque de productos	12	97,7	13	139,4	12	138,2	14	149,2	14	148,6
Gasero	6	292,6	9	654,3	9	654,3	11	749,5	11	749,5
Quimiquero	15	142,7	11	126,4	10	115,2	9	103,8	7	79,9
Transporte de automóviles	8	104,9	8	104,9	8	105,0	10	136,7	8	105,0
Multipropósito	–	–	3	9,5	4	9,9	6	15,9	7	19,7
Carga pesada	1	6,7	1	6,7	1	6,6	1	6,6	1	6,6
Sin clasificar	1	0,1	1	0,1	1	0,1	1	0,1	1	0,1
Total transporte	**297**	**2209,6**	**279**	**2.351,3**	**285**	**2.430,9**	**287**	**2.521,9**	**279**	**2.450,6**
Especiales y de puerto										
Gabarra	200	50,5	201	52,3	202	55,2	203	58,1	205	60,4
Remolcadores	216	51,6	235	58,8	235	58,6	235	59,3	235	60,7
Ganguil	152	64,0	151	62,6	153	63,9	153	65,3	151	65,0
Aljibe	22	3,6	22	3,3	22	3,3	22	3,3	22	3,3
Antipolución/limpieza	1	0,6	1	0,4	1	0,5	1	0,5	20	22,7
Excursiones	17	2,7	16	2,7	16	2,7	17	2,8	17	2,8
Otros especiales	315	196,0	325	241,7	331	254,6	333	263,5	320	242,7
Total especiales y de puerto	**923**	**369,0**	**951**	**421,8**	**960**	**438,8**	**964**	**452,7**	**970**	**457,6**
Total general	**1.220**	**2.578,6**	**1.230**	**2.773,1**	**1.245**	**2.869,7**	**1.251**	**2.974,6**	**1.249**	**2.908,2**

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

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

Clase de buque	2004		2005		2006		2007		2008	
	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)
Transporte										
Granelero	1	0,3	–	–	–	–	–	–	0	0,0
Portacontenedor puro	24	187,4	19	173,8	20	190,5	18	190,8	19	232,1
Portacontenedor/carga rodada	25	247,9	17	196,1	18	198,8	18	205,9	15	150,2
Carga convencional	23	113,3	17	95,6	17	96,6	15	88,8	16	70,0
Cementero	9	26,4	9	26,4	9	26,4	9	26,4	9	26,4
Frigorífico	9	28,2	8	23,2	8	23,2	8	23,2	7	20,6
Pasaje de crucero	46	31,9	48	19,9	51	20,3	48	12,3	49	12,2
Pasaje/carga rodada	47	417,3	47	415,2	54	488,9	52	455,4	48	472,5
Mixto carga/pasaje	3	14,2	1	3,5	1	3,5	1	3,5	1	3,5
Hidroala	2	0,4	1	0,3	1	0,3	--	--	0	0,0
Hidro-reactor	2	0,8	2	0,8	2	0,8	2	0,8	2	0,8
Tanque de crudos	6	484,2	5	338,7	5	338,7	5	338,7	5	338,7
Tanque de productos	11	95,8	12	138,2	12	138,2	14	149,2	13	145,7
Gasero	6	292,6	9	654,3	9	654,3	11	749,5	11	749,5
Quimiquero	15	142,7	11	126,4	10	115,2	9	103,8	7	79,9
Transporte de Automóviles	8	105,0	8	105,0	8	105,0	10	136,7	8	105,0
Carga pesada	1	6,6	1	6,6	1	6,6	1	6,6	0	0,0
Multipropósito	–	–	3	9,5	4	9,9	6	15,9	7	19,7
Sin clasificar	–	–	–	–	–	–	–	–	0	0,0
Total transporte	**238**	**2.195,0**	**218**	**2.333,5**	**230**	**2.417,1**	**227**	**2.507,4**	**217**	**2.426,5**
Especiales y de puerto										
Remolcadores	11	7,2	15	9,1	16	8,9	18	9,5	23	10,8
Otros especiales	15	31,0	20	68,1	25	74,4	21	76,7	29	82,6
Total especiales	**26**	**38,2**	**35**	**77,2**	**41**	**83,3**	**39**	**86,2**	**52**	**93,4**
Total general	**264**	**2.233,2**	**253**	**2.410,7**	**271**	**2.500,4**	**266**	**2.593,6**	**269**	**2.519,9**

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

Tabla 1.4.6. Número de buques de la flota de transporte abanderada en España distribuidos según tamaño de GT (a 31-12-2008) (1)

Clase de buque	100 a 500	500 a 1.000	1.000 a 3.000	3.000 a 6.000	6.000 a 12.000	12.000 a 20.000	20.000 a 30.000	30.000 a 50.000	50.000 a 75.000	75.000 a 100.000	100.000 a 150.000	150.000 a 300.000	Total
Transporte													
Granelero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Portacontenedor puro	0	0	1	1	6	9	2	0	0	0	0	0	19
Portacontenedor/carga rodada	1	0	0	3	7	3	1	0	0	0	0	0	15
Carga convencional	3	0	8	7	0	0	1	0	0	0	0	0	19
Cementero	0	0	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Frigorífico	2	2	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	10
Pasaje (de crucero, carga rodada, mixto)	100	5	4	12	16	9	5	0	0	0	0	0	151
Hidroala	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	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	5
Tanque de productos	0	0	6	5	1	0	1	0	0	1	0	0	14
Gasero	0	0	1	1	1	0	0	0	0	8	0	0	11
Quimiquero	0	0	0	1	4	1	1	0	0	0	0	0	7
Transporte de automóviles	0	0	0	1	1	6	0	0	0	0	0	0	8
Carga pesada	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Multipropósito	1	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Sin clasificar	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Total transporte	**110**	**7**	**31**	**41**	**38**	**28**	**11**	**0**	**0**	**13**	**0**	**0**	**279**
Especiales y de puerto													
Gabarra	181	14	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	205
Remolcador	226	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	235
Ganguil	128	22	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	151
Aljibe	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
Antipolución/limpieza	5	7	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Excursiones	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
Otros especiales	235	32	32	17	1	3	0	0	0	0	0	0	320
Total especiales y de puerto	**814**	**83**	**49**	**19**	**1**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**970**
Total general	**924**	**90**	**80**	**60**	**39**	**32**	**11**	**0**	**0**	**13**	**0**	**0**	**1.249**

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

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

Años	Pérdidas		Desguaces		Exportaciones		Bajas de oficio		Otros motivos		Total	
	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)
2000	1	0,2	4	3,7	49	520,2	6	3,9	1	0,0	61	528,0
2001	4	0,3	3	2,5	29	166,1	5	3,0	–	–	41	171,9
2002	2	0,5	3	2,7	19	155,2	4	2,1	0	0,0	28	160,5
2003	1	0,8	4	2,9	16	148,2	0	0,0	–	–	21	151,9
2004	1	0,9	5	3,1	12	142,3	0	0,0	–	–	18	146,3
2005	13	2,5	55	17,9	44	216,1	18	4,4	–	–	130	240,9
2006	7	1,6	47	15,8	20	49,2	4	0,6	–	–	78	67,32
2007	5	0,7	53	14,6	30	115,2	1	1,3	–	–	89	131,9
2008 (1)	3	0,5	36	15,9	37	118,1	2	0,8	–	–	78	135,32

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

Tabla 1.4.8. Distribución por edades de la flota de transporte abanderada en España (a 31-12-2008) (1)

Clase de buque	Menores de 5 años		De 5 a 9 años		De 10 a 14 años		De 15 a 19 años		De 20 a 24 años		Mayores de 25 años		Edad desconocida		Total	
	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)	N.º de buques	GT (miles)
Transporte																
Granelero	0		0		0		0		0		0		0		0	0,0
Portacontenedor puro	3	31,8	3	22,1	0		1	7,4	3	46,3	9	124,5	0		19	232,1
Portacontenedor/carga rodada	3	33,6	1	17,5	1	26,2	0		0		10	72,9	0		15	150,2
Carga convencional	4	14,0	1	3,9	5	40,3	2	6,8	0		7	6,6	0		19	71,5
Cementero	0		0		0		0		0		9	26,4	0		9	26,4
Frigorífico	0		1	7,2	0		1	4,3	2	5,6	6	5,9	0		10	23,0
Pasaje (de crucero, carga rodada y mixto)	26	93,8828	48	173,2	33	95,6	13	49,7	5	31,7	26	54,4	0		151	498,5
Hidroala	0		0		0		0		0		0		0		0	0,0
Hidro-reactor	0		0		0		0		2	0,8	0		0		2	0,8
Tanque de crudo	2	87,5	3	251,2	0		0		0		0		0		5	338,7
Tanque de productos	5	96,4	6	20,3	3	32,0	0		0		0		0		14	148,6
Gasero	2	181,3	7	560,7	0		1	4,7	1	2,8	0		0		11	749,5
Quimiquero	0		5	52,1	2	27,8	0		0		0		0		7	79,9
Transporte de automóviles	0		7	101,1	0		0		0		1	3,9	0		8	105,0
Carga pesada	0		0		0		0		0		1	6,6	0		1	6,6
Multipropósito	1	3,8	3	7,1	3	8,8	0		0		0		0		7	19,7
Sin clasificar	0		0	0,0	0		0		0		1	0,1	0		1	0,1
Total transporte	**46**	**542,3**	**85**	**1.216,2**	**47**	**230,7**	**18**	**72,9**	**13**	**87,2**	**70**	**301,3**	**0**	**0,0**	**279**	**2.450,6**
Especiales y de puerto																
Gabarra	4	10,8	2	3,6	1	1,7	4	1,8	0	0,0	193	42,4	1	0,1	205	60,4
Remolcadores	32	10,9	28	8,8	15	4,9	12	3,8	3	0,5	143	30,6	2	1,2	235	60,7
Ganguil	6	4,0	0	0,0	0	0,0	1	0,2	2	0,7	142	60,1	0	0,0	151	65,0
Aljibe	0	0,0	1	0,2	0	0,0	0	0,0	1	0,2	20	2,9	0	0,0	22	3,3
Antipolución/limpieza	11	16,0	0	0,0	0	0,0	1	1,6	3	3,8	5	1,3	0	0,0	20	22,7
Excursiones	2	0,2	1	0,3	0	0,0	3	0,5	1	0,1	10	1,7	0	0,0	17	2,8
Otros especiales	25	13,1	22	70,6	4	3,4	8	5,3	10	8,8	243	139,8	8	1,7	320	242,7
Total especiales y de puerto	**80**	**55,0**	**54**	**83,5**	**20**	**10,0**	**29**	**13,2**	**20**	**14,1**	**756**	**278,8**	**11**	**3,0**	**970**	**457,6**
Total general	**126**	**597,2**	**139**	**1.299,7**	**67**	**240,7**	**47**	**86,1**	**33**	**101,3**	**826**	**580,1**	**11**	**3,0**	**1.249**	**2.908,2**

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

Tabla 1.4.9. Distribución de la flota según el número de buques por naviera (a 31-12-2008)

Número de buques por naviera	Número de empresas	Porcentaje sobre total de empresas	Total GT	Porcentaje sobre total de GT
1	20	42,6	71.068	3,0
2	8	17,0	69.528	2,9
3	7	14,9	469.956	19,6
4	1	2,1	40.308	1,7
5	2	4,3	50.220	2,1
6	0	0,0	0	0,0
7	1	2,1	77.742	3,2
8	2	4,3	168.080	7,0
9	1	2,1	789.804	32,9
10 a 15	4	8,5	363.773	15,1
Más de 15	1	2,1	303.054	12,6
Total	47	100,0	2.403.533	100,0

Fuente: ANAVE.

Tabla 1.4.10. Evolución de la construcción naval española

Años	Entregas		Tonelaje ponderado		Cartera	Nuevos contratos	
	GT (miles)	% Exportación	GT (miles)	CGT (miles)	GT (miles)	GT (miles)	% Exportación
2000	383	90	242	290	698	494	30
2001	233	56	221	296	779	313	74
2002	206	49	364	399	770	178	79
2003	416	35	309	401	460	102	26
2004	379	89	186	242	219	139	64
2005	91	63	152	247	519	392	85
2006	143	45	201	289	688	295	46
2007	252	76	255	366	815	382	73
2008	238	58	289	403	767	220	64

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

Tabla 1.4.11. Tráfico portuario

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008 (1)	08/07
Buques entrados en puerto						
Número total (miles)	116,01	117,15	119,82	130,21	123,29	–5,3%
Arqueo total (millones GT)	1.244,11	1.329,34	1.443,54	1.604,38	1.627,36	1,4%
Número de buques extranjeros (miles)	55,94	59,53	62,64	66,07	63,00	–4,6%
Arqueo buques extranjeros (millones GT)	787,87	871,39	974,64	1.095,93	1.112,00	1,5%
Tráfico de pasajeros (millones) (2)						
Cabotaje	14,96	14,66	15,82	16,79	16,91	0,7%
Exterior	4,12	4,40	4,59	4,46	4,69	5,2%
De crucero	3,55	4,05	4,09	5,03	5,88	16,9%
Tráfico de mercancías (millones t) (3)						
Según tipo de navegación						
Cabotaje	86,24	87,67	87,06	91,35	82,47	–9,7%
Exterior	310,78	340,28	360,08	376,42	376,38	0,0%
Según operación						
Embarcadas	115,75	123,52	131,09	140,70	146,86	4,4%
Desembarcadas	281,27	304,43	316,06	327,07	311,79	–4,7%
Transbordadas	0,15	0,25	0,14	0,21	0,20	–4,8%
Según presentación de la mercancía						
Graneles líquidos	138,43	146,99	148,81	150,10	153,93	2,6%
Graneles sólidos	105,50	114,10	113,45	116,86	101,34	–13,3%
Mercancía general	153,24	167,11	185,03	200,70	203,58	1,4%
Según tipos de productos (4)						
Petróleo crudo	58,57	59,17	58,96	57,43	56,00	–2,5%
Carbón	34,00	35,55	33,88	34,37	34,00	–1,1%
Cementos y clinker	18,29	19,73	21,64	23,32	23,00	–1,4%
Fuel	17,20	19,54	19,83	21,56	21,00	–2,6%
Gasóleo	18,25	20,26	19,89	20,91	21,00	0,4%
Productos siderúrgicos	14,01	14,48	17,86	18,92	19,00	0,4%
Gas natural	13,80	17,03	18,79	18,38	18,00	–2,1%
Cereales y harinas	8,81	13,02	11,76	13,44	13,00	–3,3%
Gasolina	10,01	10,05	10,49	10,33	10,00	–3,2%
Mineral de hierro	7,23	7,28	7,00	7,12	7,00	–1,7%
Otros productos	197	212,09	227,18	242,20	236,85	–2,2%

(1) Cifras provisionales.
(2) Excluido el tráfico de bahía.
(3) Excluye avituallamiento, pesca y tráfico local.
(4) No incluye los transbordos.
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.4.12. Tráfico portuario de buques, pasajeros y mercancías. Año 2008 (1)

Puertos	Buques entrados		Pasajeros embarcados y desembarcados (2)	Mercancías cargadas y descargadas (toneladas) (3)
	Número	GT		
A Coruña	1.568	14.450.074	64.731	12.428.744
Alicante	1.179	14.816.160	350.346	2.764.063
Almería	2.473	32.964.569	1.163.839	5.611.511
Avilés	914	5.372.382	0	4.884.897
Bahía de Algeciras	24.535	264.229.634	5.065.883	69.547.968
Bahía de Cádiz	1.796	25.081.932	254.311	4.880.306
Baleares	9.638	137.734.903	5.696.072	13.222.368
Barcelona	8.911	242.084.177	3.236.976	50.546.181
Bilbao	3.585	48.822.093	179.572	37.980.455
Cartagena	1.336	28.308.792	35.374	25.643.374
Castellón	1.393	14.329.174	0	13.530.811
Ceuta	13.004	69.169.210	2.454.530	2.185.896
Ferrol-San Cibrao	1.267	15.027.762	3.151	12.830.420
Gijón	1.202	15.414.735	6.125	19.203.404
Huelva	1.760	23.515.140	201	20.621.301
Las Palmas	10.626	158.265.383	1.275.720	23.739.675
Málaga	1.934	39.645.724	642.529	4.621.841
Marín y Ría de Pontevedra	868	2.962.861	0	1.627.874
Melilla	1.245	14.910.658	537.133	746.417
Motril	380	3.306.488	2.676	2.370.716
Pasajes	1.320	7.529.343	0	4.725.657
Santa Cruz de Tenerife	17.194	182.431.917	4.626.523	17.064.838
Santander	1.385	20.686.578	169.718	5.438.845
Sevilla	1.277	5.435.095	17.639	4.584.599
Tarragona	2.715	37.484.452	2.847	32.969.936
Valencia	6.988	163.521.591	436.030	59.328.703
Vigo	2.479	37.798.374	1.253.482	4.618.751
Vilagarcía	319	2.063.450	5.290	1.132.337
Total	**123.291**	**1.627.362.651**	**27.480.698**	**458.851.888**

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

Tabla 1.4.13. Tráfico exterior según presentación de la mercancía (toneladas). Año 2008 (1)

Mercancía y puertos	Cargadas	Descargadas	Total
Granales líquidos			
Bilbao	3.441.012	18.012.560	21.453.572
Tarragona	3.454.888	13.635.179	17.090.067
Bahía de Algeciras	573.064	16.300.181	16.873.245
Cartagena	1.986.542	12.900.352	14.886.894
Huelva	2.697.587	10.948.321	13.645.908
Resto Autoridades Portuarias	4.483.605	39.639.862	44.123.467
Total graneles líquidos	16.636.698	111.436.455	128.073.153
Graneles sólidos			
Gijón	425.083	15.214.692	15.639.775
Tarragona	942.451	9.773.888	10.716.339
Ferrol-San Cibrao	762.654	8.396.349	9.159.003
Huelva	959.531	5.565.561	6.525.092
Valencia	594.989	4.233.728	4.828.717
Resto Autoridades Portuarias	6.143.230	35.445.932	41.589.162
Total graneles sólidos	9.827.938	78.630.150	88.458.088
Mercancía general			
Bahía de Algeciras	21.756.901	22.185.511	43.942.412
Valencia	22.164.956	21.349.182	43.514.138
Barcelona	13.988.502	13.987.568	27.976.070
Las Palmas	5.814.612	6.048.822	11.863.434
Bilbao	4.166.494	4.914.163	9.080.657
Resto Autoridades Portuarias	11.817.353	11.683.226	23.500.579
Total mercancía general	79.708.818	80.168.472	159.877.290
Total			
Bahía de Algeciras	25.219.256	37.144.914	62.364.170
Valencia	22.782.814	30.962.379	53.745.193
Barcelona	14.804.068	26.462.895	41.266.963
Bilbao	8.202.495	27.160.451	35.362.946
Tarragona	3.292.409	23.668.335	26.960.744
Resto Autoridades Portuarias	31.872.412	124.809.103	156.681.515
Total general	106.173.454	270.208.077	376.381.531

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

Tabla 1.4.14. Tráfico de cabotaje según presentación de la mercancía (toneladas). Año 2008 (1)

Mercancía y puertos	Cargadas	Descargadas	Total
Granales líquidos			
Santa Cruz de Tenerife	2.342.809	1.788.741	4.131.550
Tarragona	2.430.502	932.745	3.363.247
Las Palmas	2.582.678	728.608	3.311.286
Bahía de Algeciras	2.068.438	1.167.947	3.236.385
Cartagena	11.244	2.873.100	2.884.344
Resto Autoridades Portuarias	3.117.333	5.744.332	8.861.665
Total graneles líquidos	12.553.004	13.235.473	25.788.477
Graneles sólidos			
Baleares	175.961	1.697.727	1.873.688
Tarragona	1.510.675	193.889	1.704.564
Gijón	939.466	290.404	1.229.870
Almería	681.402	24.530	705.932
Cartagena	209.120	479.246	688.366
Resto Autoridades Portuarias	2.113.183	4.596.505	6.709.688
Total graneles sólidos	5.629.807	7.282.301	12.912.108
Mercancía general			
Baleares	2.983.657	5.965.108	8.948.765
Barcelona	4.665.899	2.292.768	6.958.667
Las Palmas	2.238.485	3.618.202	5.856.687
Santa Cruz de Tenerife	2.347.794	3.371.322	5.719.116
Valencia	3.144.115	1.565.743	4.709.858
Resto Autoridades Portuarias	7.124.121	4.253.604	11.377.725
Total mercancía general	22.504.071	21.066.747	43.570.818
Total			
Baleares	3.162.927	9.008.036	12.170.963
Las Palmas	5.139.592	4.579.176	9.718.768
Santa Cruz de Tenerife	2.311.863	6.996.779	9.308.642
Barcelona	4.978.289	4.300.875	9.279.164
Bahía de Algeciras	4.475.962	2.665.261	7.141.223
Resto Autoridades Portuarias	20.618.249	14.034.394	34.652.643
Total general	40.686.882	41.584.521	82.271.403

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

Tabla 1.4.15. Número de contenedores de 20 pies y mayores movidos y toneladas transportadas en los puertos españoles. Año 2008 (1)

Tráfico	Número total de contenedores	Número de contenedores en TEUS	Mercancías en contenedores (toneladas)
Cabotaje			
Cargados	786.915	1.263.131	10.084.976
Descargados	688.409	1.096.184	8.377.535
Total cabotaje	1.475.324	2.359.315	18.462.511
Exterior			
Cargados	3.592.142	5.409.882	64.442.809
Descargados	3.684.201	5.558.518	62.337.836
Total exterior	7.276.343	10.968.400	126.780.645
Total			
Cargados	4.379.057	6.673.013	74.527.785
Descargados	4.372.610	6.654.702	70.715.371
Total general	8.751.667	13.327.715	145.243.156

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

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

Puertos	Número de contenedores (total)					
	2004	2005	2006	2007	2008 (1)	08/07
Bahía de Algeciras	1.933.881	2.083.906	2.162.992	2.264.369	2.178.644	–3,8%
Valencia	1.523.087	1.706.234	1.806.804	2.060.441	2.438.641	18,4%
Barcelona	1.245.906	1.335.493	1.490.013	1.655.245	1.631.572	–1,4%
Las Palmas	790.721	842.089	911.637	893.421	899.966	0,7%
Bilbao	303.350	325.614	322.466	352.416	356.179	1,1%
Santa Cruz de Tenerife	290.246	303.171	334.156	314.891	252.529	–19,8%
Vigo	114.958	119.300	304.340	141.392	140.891	–0,4%
Baleares	147.205	121.569	132.360	111.889	99.271	–11,3%
Alicante	99.843	101.370	122.687	111.232	92.266	–17,1%
Resto de los puertos	322.317	460.988	453.519	787.342	661.708	–16,0%
Total	**6.771.514**	**7.399.734**	**8.040.974**	**8.692.638**	**8.751.667**	**0,7%**
Puertos	**Número de contenedores (en TEUS)**					
	2004	**2005**	**2006**	**2007**	**2008 (1)**	**08/07**
Bahía de Algeciras	2.937.381	3.179.300	3.256.776	3.420.533	3.324.310	–2,8%
Valencia	2.145.236	2.409.821	2.612.049	3.042.665	3.597.215	18,2%
Barcelona	1.916.493	2.071.481	2.318.239	2.610.100	2.569.539	–1,6%
Las Palmas	1.215.241	1.203.154	1.311.958	1.317.320	1.311.745	–0,4%
Bilbao	468.959	503.805	523.113	554.558	557.355	0,5%
Santa Cruz de Tenerife	431.999	457.551	464.838	486.697	397.536	–18,3%
Vigo	197.269	205.497	465.729	244.065	247.873	1,6%
Baleares	226.615	191.332	226.927	194.271	176.186	–9,3%
Alicante	153.830	159.237	201.382	179.259	150.827	–15,9%
Resto de los puertos	468.089	668.072	663.406	1.139.411	994.952	–12,7%
Total	**10.161.112**	**11.049.250**	**12.044.417**	**13.188.879**	**13.327.538**	**1,1%**
Puertos	**Miles de toneladas**					
	2004	**2005**	**2006**	**2007**	**2008 (1)**	**08/07**
Bahía de Algeciras	32.666	35.391	39.123	42.468	42.747	0,7%
Valencia	23.981	26.406	28.157	32.527	41.038	26,2%
Barcelona	18.344	19.929	22.573	25.417	25.167	–1,0%
Las Palmas	11.741	12.746	13.734	14.796	14.789	0,0%
Bilbao	5.152	5.468	5.629	5.920	6.139	3,7%
Santa Cruz de Tenerife	3.422	3.625	3.615	3.770	3.045	–19,2%
Vigo	1.996	2.115	3.637	2.431	2.364	–2,8%
Baleares	1.767	1.410	2.334	1.029	738	–28,3%
Alicante	1.095	1.099	1.270	1.269	1.045	–17,7%
Resto de los puertos	3.647	5.648	5.712	9.812	8.171	–16,7%
Total	**103.811**	**113.837**	**125.784**	**139.439**	**145.243**	**4,2%**

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

Tabla 1.4.17. Mercancía general transportada en contenedores de 20 pies y mayores. Año 2008 (cabotaje y exterior) (1)

Puertos	Total (toneladas) (2) (3)	En contenedores (toneladas) (2)	En contenedores sobre total
Bahía de Algeciras	47.461.292	42.747.560	90,07%
Valencia	48.223.996	41.037.980	85,10%
Barcelona	34.934.791	25.166.942	72,04%
Las Palmas	17.842.053	14.788.464	82,89%
Bilbao	9.656.660	6.138.936	63,57%
Málaga	3.163.239	2.710.939	85,70%
Santa Cruz de Tenerife	6.321.924	3.044.895	48,16%
Vigo	4.102.402	2.364.172	57,63%
Bahía de Cádiz	2.624.621	1.247.299	47,52%
Castellón	1.752.431	1.203.106	68,65%
Resto de Puertos	27.493.703	4.792.863	17,43%
Total	**203.577.112**	**145.243.156**	**71,35%**

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

Tabla 1.4.18. Acciona Trasmediterránea. Tráfico de pasaje, vehículos y carga. Unidades e ingresos

Unidades 2007 y 2008

Sectores	2007					2008				
	Pasajeros	Vehículos	Carga (t)	Metros lineales	Conte-nedores	Pasajeros	Vehículos	Carga (t)	Metros lineales	Conte-nedores (1)
Península-Baleares	752.259	177.106	4.340.057	3.114.005	–	634.555	157.264	3.830.411	2.902.765	0
Inter-Baleares	194.150	25.019	74.256	125.735	–	54.309	8.113	49.773	92.917	0
Sur-Estrecho	1.597.419	357.646	1.072.979	759.341	–	1.959.224	463.197	1.077.585	762.029	130
Península-Canarias	39.210	22.402	1.356.024	1.179.797	46.348	32.746	19.760	1.200.702	1.012.121	39.432
Inter-Canarias	1.872	343	304.655	150.604	100	3.866	1.105	214.045	106.903	0
Norte-Canarias	2.529	1.198	799.104	812.881	–	0	0	587.999	645.506	0
Total	**2.587.439**	**583.714**	**7.947.075**	**6.142.363**	**46.448**	**2.684.700**	**649.439**	**6.960.515**	**5.522.241**	**39.562**

Diferencia de unidades entre los años 2007 y 2008

Sectores	Pasajeros		Vehículos		Carga (t)		Metros lineales		Contenedores	
	Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%
Península-Baleares	–117.704	–15,6%	–19.842	–11,2%	–509.646	–11,7%	–211.240	–6,8%	–	–
Inter-Baleares	–139.841	–72,0%	–16.906	–67,6%	–24.483	–33,0%	–32.818	–26,1%	–	–
Sur-Estrecho	361.805	22,6%	105.551	29,5%	4.606	0,4%	2.688	0,4%	–	–
Península-Canarias	–6.464	–16,5%	–2.642	–11,8%	–155.322	–11,5%	–167.676	–14,2%	–6.916	–14,9%
Inter-Canarias	1.994	106,5%	762	222,2%	–90.610	–29,7%	–43.701	–29,0%	–	–
Norte-Canarias	–2.529	–100,0%	–1.198	–100,0%	–211.105	–26,4%	–167.375	–20,6%	–	–
Total	**97.261**	**3,8%**	**65.725**	**11,3%**	**–986.560**	**–12,4%**	**–620.122**	**–10,1%**	**–6.916**	**–14,9%**

Ingresos 2007 y 2008 (millones de euros)

Sectores	2007				2008			
	Pasaje	Vehículos	Carga	Total	Pasaje	Vehículos	Carga	Total
Península-Baleares	44,00	16,00	3,12	63,12	36,44	13,86	78,87	129,17
Inter-Baleares	8,66	1,44	0,60	10,71	2,06	0,52	2,29	4,87
Sur-Estrecho	52,00	30,44	8,13	90,57	66,34	39,85	28,01	134,20
Península-Canarias	9,90	4,13	2,34	16,37	9,04	4,20	66,42	79,66
Inter-Canarias	0,04	0,02	0,01	0,07	0,10	0,04	3,81	3,95
Norte-Canarias	0,19	0,13	0,12	0,44	0,00	0,00	39,65	39,65
Total	**114,80**	**52,15**	**14,32**	**181,27**	**113,98**	**58,47**	**219,05**	**391,50**

Diferencia de ingresos entre los años 2007 y 2008

Sectores	Pasaje		Vehículos		Carga		Total	
	Millones	%	Millones	%	Millones	%	Millones	%
Península-Baleares	–7,6	–17,2%	–2,1	–13,4%	75,8	2.430,32%	66,0	104,6%
Inter-Baleares	–6,6	–76,2%	–0,9	–63,9%	1,7	280,40%	–5,8	–54,51%
Sur-Estrecho	14,3	27,6%	9,4	30,9%	19,9	244,65%	43,6	48,17%
Península-Canarias	–0,9	–8,6%	0,1	1,8%	64,1	2.734,83%	63,3	386,77%
Inter-Canarias	0,1	163,2%	0,0	150,0%	3,8	42.233,33%	3,9	5.976,92%
Norte-Canarias	–0,2	–100,0%	–0,1	–100,0%	39,5	33.501,69%	39,2	8.911,36%
Total	**–0,8**	**–0,7%**	**6,3**	**12,1%**	**204,7**	**1.430,11%**	**210,2**	**115,97%**

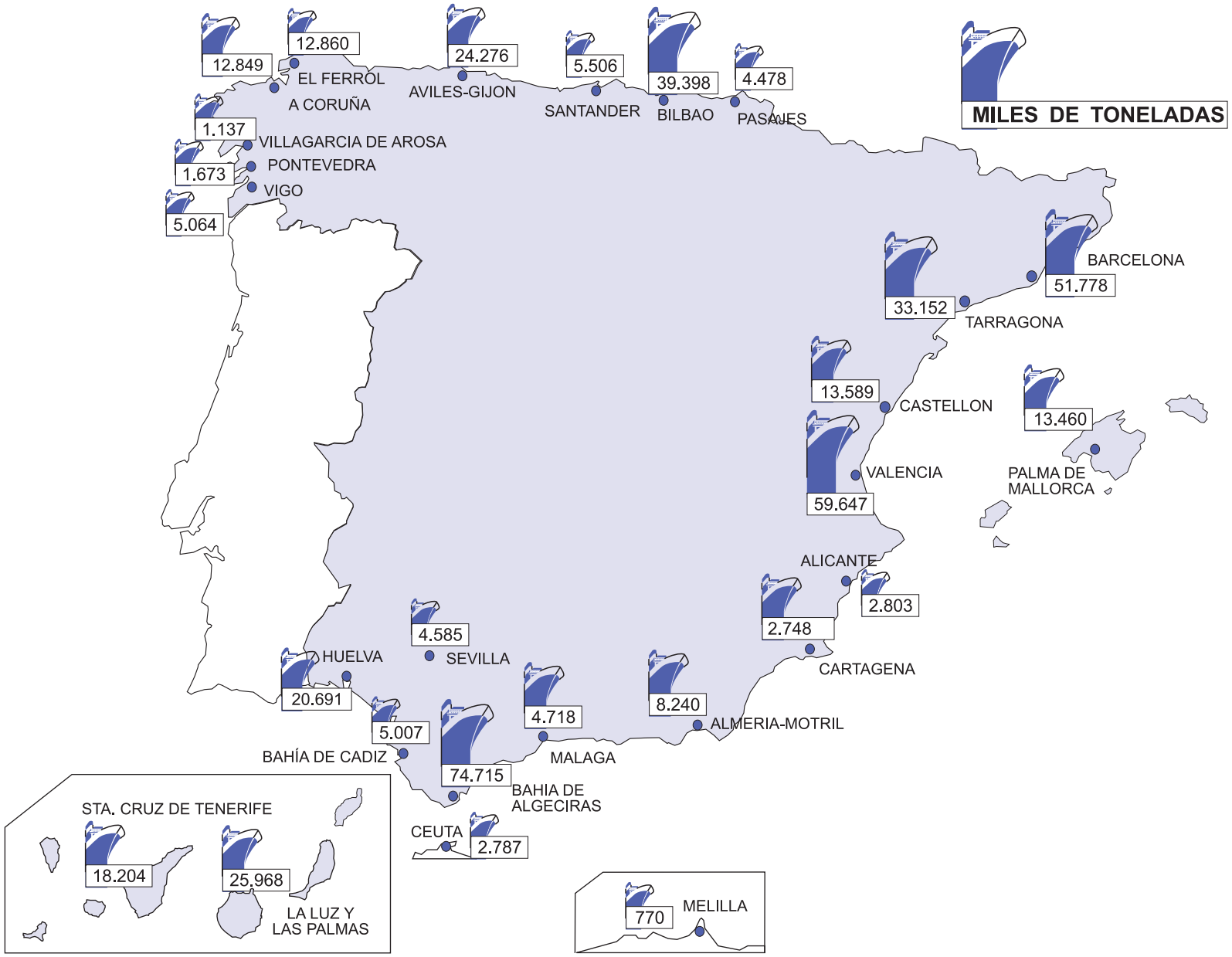
(1) El dato de contenedores se refiere a TEU's equivalentes 1 × 40' = 2 TEU's, 1 × 45' = 2,25 TEU's, 1 × 30' = 1,5 TEU's.
Por otro lado, en la columna de metros lineales se ha incluido los metros lineales equivalentes a los contenedores, considerando 2 × 20' = 6,1 m, 1 × 40' = 12,2 m, 1 × 45' = 13,7 m, 1 × 30' = 9,1 m.
Fuente: Acciona Trasmediterránea.

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

Buques/actividad	2004	2005	2006	2007	2008
Flota de altura					
Transportes propios	2.843	2.718	2.303	1.987	1.982
Fletamentos	204	6	92	168	205
Total	**3.047**	**2.724**	**2.395**	**2.155**	**2.187**
Gabarras	340	0	0	0	0
Total	**3.387**	**2.724**	**2.395**	**2.155**	**2.187**
Índices de actividad de la flota de altura					
Distancia recorrida (millas)	104.868	61.235	61.747	62.388	57.959
Millones de toneladas x milla	567	461	363	506	496

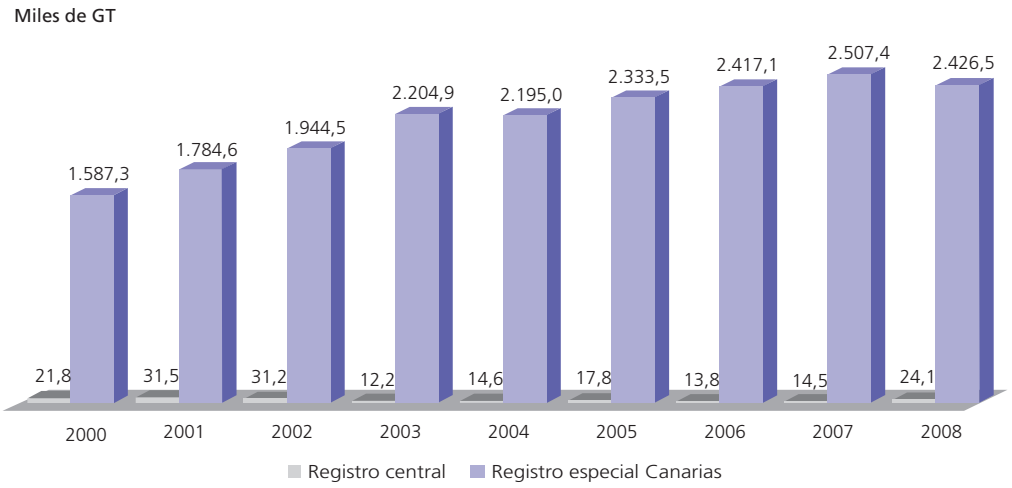
(1) CLH no dispone de flota propia. Tiene contratados dos buques a time-charter y esporádicamente, según las necesidades, otros.
Fuente: CLHSA.

Gráfico 1.4.1. Tráfico portuario de mercancías (cabotaje y exterior). Año 2008



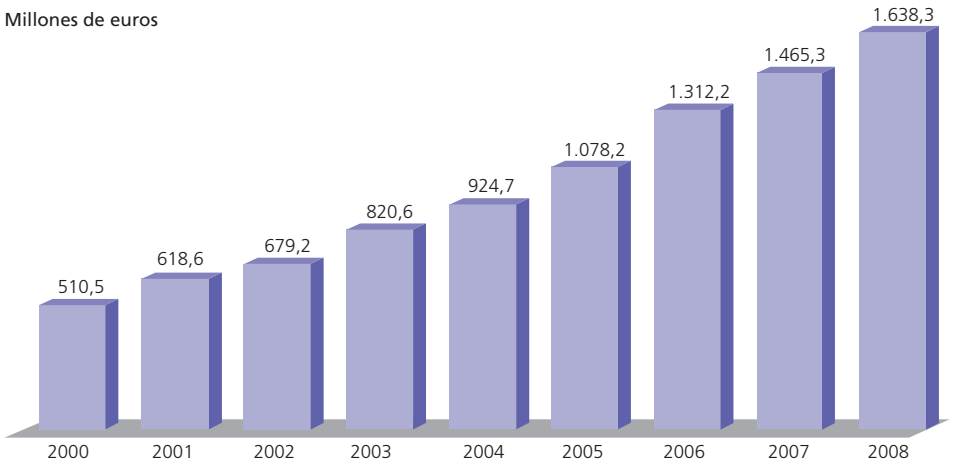
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.4.2. Flota de transporte abanderada en España



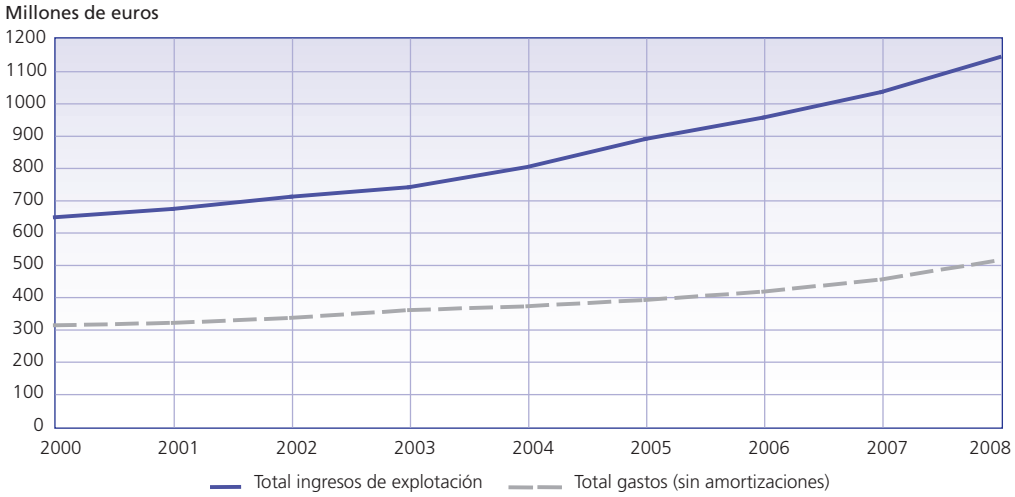
Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.4.3. Inversiones en infraestructura de transporte marítimo



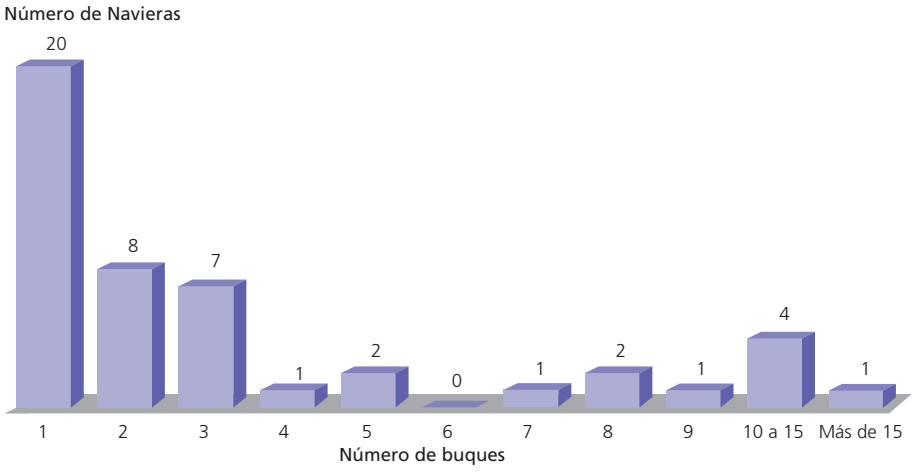
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado, Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.4.4. Ingresos y gastos en los puertos españoles



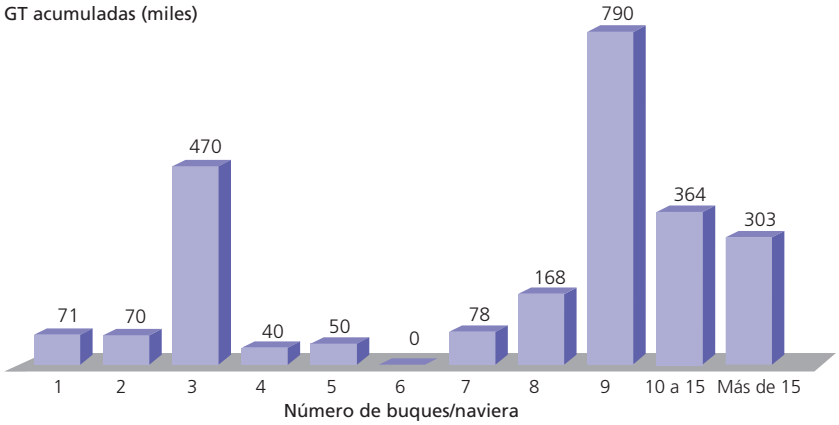
Fuente: Organismo Público Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.4.5. Estructura del sector naviero español. Número de buques por naviera (a 31 de diciembre de 2008)



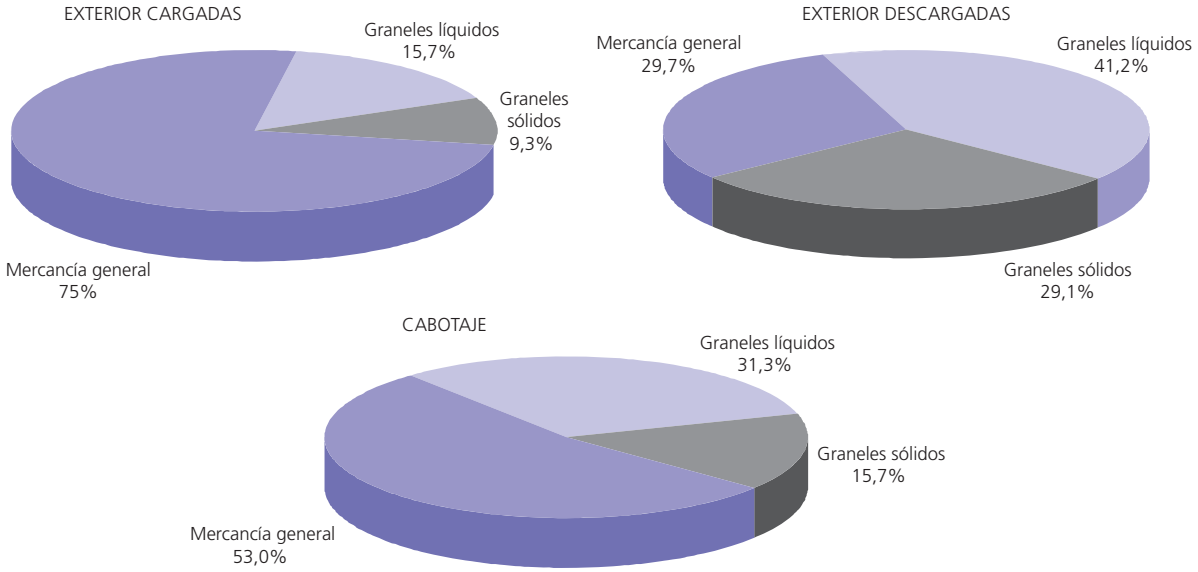
Fuente: ANAVE.

Gráfico 1.4.6. Estructura del sector naviero español. GT acumuladas según buques/naviera (a 31 de diciembre de 2008)



Fuente: ANAVE.

Gráfico 1.4.7. Distribución del tráfico porturario según presentación de la mercancía (año 2008)



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

1.5. Transporte e infraestructuras aéreas

Las inversiones en infraestructuras aeronáuticas realizadas por AENA aumentaron en el año 2008 en relación con el año anterior en un 12,9%; en aeropuertos se han incrementado un 12,3%, y en navegación aérea han crecido en un 23,0%.

En relación con el tráfico aéreo en 2008 se han transportado más de 202 millones de pasajeros lo que supone un descenso del 3% con relación al año anterior. El tráfico total interior bajó un 7,5% y el tráfico internacional un 0,3%.

En cuanto al sector aéreo en España hay que destacar la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Hasta finales de 2008 la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) ha desempeñado las funciones propias de Autoridad Aeronáutica civil. En octubre de 2008, con la puesta en marcha de AESA, las competencias anteriormente asumidas únicamente por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) se repartieron entre ésta y la nueva Agencia. El estatuto de AESA, aprobado en el Real Decreto 184/2008 de 8 febrero (posteriormente modificado por el Real Decreto 1615/2008 de 3 de octubre), puso de manifiesto el desdoblamiento de la Autoridad Aeronáutica, creando no sólo una nueva Agencia, sino también una nueva DGAC.

En el nuevo modelo de gestión, la DGAC es el órgano mediante el cual el Ministerio de Fomento define la política aeronáutica en materia de aviación civil, dentro de las competencias de la Administración General del Estado.

Por otra parte, AESA se configura como el organismo al que compete, entre otras funciones, el ejercicio de la potestad inspectora y sancionadora en materia de aviación civil, la iniciativa en la elaboración de la normativa reguladora en los ámbitos de la seguridad aérea para su aprobación por los órganos competentes y la protección del usuario del Transporte Aéreo, así como la evaluación de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil.

Igualmente hay que señalar un hecho relevante para las compañías aéreas europeas y norteamericanas qué fue la entrada en vigor del Acuerdo de liberalización de las rutas internacionales entre la Unión Europea y Estados Unidos el 31 de marzo de 2008, denominado acuerdo de «Cielos Abiertos».

1.5.1. Infraestructuras

La inversión en la conservación, mejora y ampliación de las infraestructuras para el transporte aéreo, en la actualidad, se realiza a través de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, dependiente del Ministerio de Fomento.

En AENA es una prioridad estratégica la seguridad en su triple perspectiva (operaciones, protección de personas y bienes y prevención de riesgos laborales), en este sentido en el año 2008, dentro del futuro proceso de Certificación de Aeropuertos, se está llevando a cabo la definición e implantación en cada aeropuerto del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO), que finalizará en 2010, y que se realiza en los aeropuertos de mayor a menor tráfico, de forma que todos aeropuertos grandes y medianos dispondrán a finales de 2009 de un SGSO definido o implantado.

En lo referido al Sistema de Gestión de Seguridad de Navegación Aérea cabe destacar que una vez finalizado su desarrollo y puesta en marcha, la actividad de gestión de seguridad durante 2008 se ha concentrado en el mantenimiento, la evolución y la mejora del sistema en respuesta al nuevo marco normativo, en particular los derivados de la aplicación de los Reglamentos CE 1315/2007 sobre supervisión de seguridad y el CE 482/2008 sobre garantía de seguridad del software.

Por último destacar en lo referente al Equipamiento de Seguridad el gran esfuerzo de suministro de nuevo equipamiento y sistemas en todos los aeropuertos, de acuerdo a la normativa vigente. Como el nuevo equipamiento instalado en el nuevo Terminal T1 del Aeropuerto de Barcelona tanto en filtros de pasajeros y empleados (55 equipos de rayos X, 30 arcos detectores de metales y 15 sistemas de retorno de bandejas) como en el Sistema de Tratamiento de Equipaje de bodega, donde se han instalado máquinas de inspección de última generación. Continuando en el resto de aeropuertos con la renovación programada de equipos de seguridad. Adicionalmente, se ha iniciado la instalación del equipamiento de SATE del nuevo edificio terminal de Málaga.

En lo referente a Infraestructuras y servicios aeronáuticos las inversiones realizadas por AENA en el último período se presentan en la tabla 1.5.1. En esta tabla se ve cómo dichas inversiones han crecido en el año 2008 en un 12,9%. El incremento de la inversión en aeropuertos es de un 12,3%, y en Navegación Aérea ha aumentado en un 23,0%.

Este importante esfuerzo inversor, sin el correspondiente incremento en las tasas que percibe AENA, implica eficiencia económica y viabilidad financiera aumentando los recursos económicos generados fundamentalmente a través de los ingresos procedentes de los espacios y servicios comerciales, reduciendo los costes y controlando la deuda a través de un riguroso control del presupuesto de gastos.

La tabla 1.5.2 recoge el resumen de resultados de AENA. Los ingresos de la explotación se han incrementado en el año 2008 un 0,3%. Los ingresos comerciales han aumentado un 1,9%, superando los 607 millones de euros, 11,5 millones más que en 2007. El ratio de ingresos comerciales por pasajero es de 3 euros, que ha supuesto un incremento del 5,11% frente al año anterior.

Durante el año 2008, se producen dos hechos significativos que han incidido en los ingresos comerciales de este período.

— El inicio de la recesión económica que ha impactado en la mayoría de las líneas de negocio comerciales. La desaceleración del crecimiento del tráfico aéreo a partir de junio ha producido un marcado descenso de la actividad aeroportuaria, y su consecuencia reflejada en la disminución de los ingresos comerciales a partir de octubre. A pesar de ello aunque el tráfico de pasajeros comerciales en 2008 ha descendido un –3,01%, el diferencial positivo del crecimiento de la actividad comercial ha sido de 4,95 puntos por encima.
— El nuevo modelo de concesión de alquiler de vehículos a partir de mayo de 2008, implantado gradualmente a lo largo de este año en 38 aeropuertos de la red de AENA, ha supuesto la puesta en marcha de 187 concesionarios como nuevos adjudicatarios a los que se han introducido importantes mejoras en las condiciones logísticas y de operación. Esto ha permitido que la línea de negocio alquiler de vehículos haya tenido el crecimiento más importante respecto al período anterior: 20,7%.

En cuanto a los gastos de explotación éstos ascendieron a 2.978 millones de euros lo qué supuso un aumento del 6,1% respecto al año anterior. El resultado de explotación se sitúa en 79,2 millones de euros lo que representa una disminución del 67,2% respecto al año precedente.

Los datos relativos a la infraestructura de los principales aeropuertos comerciales españoles a finales del 2008, se indican, a grandes rasgos, en la tabla 1.5.3.

Las obras más significativas en los aeropuertos españoles a lo largo del 2008 han sido en Barcelona la nueva Área Terminal, Edificio Terminal, procesador, diques, viales de acceso, urbanización, aparcamientos, zona internacional y plataforma sur de estacionamiento de aeronaves. En Málaga la ampliación del campo de vuelos, nueva pista, Edificio Terminal, urbanización y accesos a nueva terminal de carga. En Alicante nueva Área Terminal, ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y calles de rodaje.

1.5.2. Tráficos

En el año 2008 se ha producido un descenso del tráfico aéreo, pasando de 208,5 a 202,2 millones de pasajeros, lo que supone una disminución del 3%. El tráfico total interior ha bajado un 7,5%, mientras que el tráfico internacional ha aumentado un 0,3%. La tabla 1.5.4 recoge la distribución de los diferentes tipos de tráfico entre 2004 y 2008.

Los datos relativos a la distribución del tráfico total anual de pasajeros en los aeropuertos españoles se recogen en la tabla 1.5.5. Los aeropuertos aparecen clasificados en función del número de pasajeros entrados y salidos. Se observa que dieciséis aeropuertos, de un total de 45, soportan el 91,4% del tráfico de pasajeros.

El gráfico 1.5.1 representa un mapa de España con la situación de los aeropuertos españoles y su distribución de tráfico nacional e internacional. El gráfico 1.5.2 resume la variación interanual de los diferentes indicadores de actividad en el conjunto de la red de aeropuertos nacionales. El gráfico 1.5.3 muestra la evolución histórica del tráfico aéreo total, nacional e internacional, regular y no regular en España en el período 2000-2008; se observa después del incremento sostenido que hubo hasta el 2000, la desaceleración del 2001, la disminución en el total de tráfico y en el nacional en el año 2002, la superación de esas bajadas en el año 2003, la vuelta al crecimiento sostenido hasta el 2007 y finalmente la disminución en el total de tráfico en este año.

La distribución de los tráficos en los aeropuertos españoles con mayor tráfico de pasajeros al año se indica en la tabla 1.5.6. El aeropuerto de Madrid-Barajas continúa soportando el máximo tráfico total, con 50,5 millones de pasajeros al año, seguido de Barcelona con 30,2 millones y Palma de Mallorca con 22,81 millones de pasajeros. Hay que destacar como ha disminuido el tráfico de pasajeros en prácticamente todos los aeropuertos.

Desde 1985, el tráfico de pasajeros internacionales supera a los nacionales; esta tendencia se mantiene a lo largo del 2008, con una proporción del 59,4% de tráfico internacional sobre el tráfico total. Paralelamente, en torno al 81,4% de estos movimientos internacionales se realizan en vuelos regulares. En el caso de tráfico interior de viajeros se observa igualmente claro predominio de los desplazamientos en vuelos regulares que alcanzan el 97,8% del total.

El transporte aéreo de mercancías en España representa una fracción muy pequeña con respecto al conjunto de las mercancías transportadas en los diferentes modos de transporte. En 2008, la participación del sector aéreo en el transporte interior de mercancías ronda apenas el 0,02%. En el tráfico interior ha disminuido respecto a 2007 en un 7,9%; sin embargo en el mismo período el tráfico internacional ha aumentado en un 4,3%, con todo esto los tráficos totales de mercancías se han mantenido estables.

El tráfico de aeronaves en los aeropuertos españoles, ha disminuido en un 3,0%, con un total de 2.020.000 operaciones. Esta disminución afecta de forma especial al tráfico interior con un descenso del 4,0%; el tráfico internacional bajó un 1,9%. Estos datos se recogen en la tabla 1.5.8 y en el gráfico 1.5.4. Se observa después del incremento sostenido del número de operaciones en el período 1995-2001, como en el año 2002 se rompe dicho crecimiento, iniciándose de nuevo en 2003 y afianzándose en 2004 donde se superan los niveles de 2001 en todos los tráficos, continuando creciendo hasta 2007 y finalmente en 2008 disminuye el número de operaciones.

El gráfico 1.5.5 muestra la evolución del tráfico interior e internacional de mercancías en el período 2000-2008.

Los indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles durante el año 2008 registran un descenso de los trá-

ficos interiores en aviones, pasajeros y en carga donde se han producido disminuciones del 4,0%, del 7,5% y del 7,9% respectivamente. Sin embargo en los tráficos internacionales registran un incremento de 0,3% en pasajeros y del 4,3% en carga. Estos indicadores se resumen en la tabla 1.5.9.

1.5.3. Empresas españolas. Flotas, actividades y resultados ecónomicos

La flota correspondiente al grupo Iberia se recoge en la tabla 1.5.10. Durante el año 2008 ha continuado el desarrollo del proceso de renovación de sus flotas de corto y medio radio, con la finalidad de disponer de aviones más cómodos para los clientes, mas eficientes en el consumo de combustibles y más respetuosos con el medio ambiente. Durante el primer semestre del año Iberia incorporó tres aeronaves A-319 procedentes directamente de la fábrica.

A finales de octubre, anticipándose al calendario previsto inicialmente, la compañía completó el proceso de salida de operaciones de la flota McDonnell-Douglas. En los últimos 19 meses dejaron de operar un total de 30 aeronaves: 18 MD87 y 12 MD88. En los primeros meses de 2008 también fueron retirados aviones B-757, en el marco de la reestructuración de la operación de wet lease. De este modo, a partir de noviembre de 2008 Iberia opera todos sus vuelos de corto y medio alcance con una única familia de aviones Airbus (con tres modelos A319, A320 y A321), que tienen una edad media de 6,7 años.

Igualmente, desde mediados de 2006 la compañía realiza todos sus vuelos de largo radio con un único tipo de flota, el Airbus A340. Así, con el proceso de renovación también se ha conseguido la homogeneidad de las aeronaves en ambas flotas (de corto/medio y largo radio), lo que permite reducir los costes de mantenimiento y optimizar la utilización de las tripulaciones técnicas, a la vez que ofrece ventajas en la gestión operativa del programa comercial.

Al finalizar el ejercicio 2008, tras la incorporación de dos aeronaves en el primer semestre, la flota de largo radio de Iberia se componía de 33 aviones A340 (21 de la versión 300 y 12 de la versión 600), de los que tres operaban en wet lease. Y la flota de corto/medio radio estaba compuesta por un total de 86 aeronaves Airbus (22 A319, 45 A320 y 19 A321).

El desarrollo del plan de renovación y homogeneización de la flota ha disminuido la edad media del conjunto de los aviones operativos, que a finales de 2008 se situaba en siete años. Así, actualmente Iberia es una de las compañías del sector aéreo mundial con la flota más moderna.

En la tabla 1.5.11 se detalla la flota de algunas de las 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 168 aviones. En 2008 Air Europa ha incrementado su flota en una unidad, Spanair la ha disminuido en cinco unidades y Air Nostrum en una unidad. Las compañías Futura y LTE han dejado de operar.

La tabla 1.5.12 recoge los datos relativos a la oferta-demanda de Iberia durante 2008, que en general ha respondido a la fuerte desaceleración que ha tenido lugar en España el tráfico aéreo, afectado básicamente por la negativa evolución económica.

En el conjunto de la red, el volumen de oferta, medida en asientos-kilómetro ofertados (AKO), disminuyó un 0,5% respecto al año anterior, como consecuencia principalmente del proceso de reestructuración de la capacidad en el sector doméstico, disminuyendo el volumen de tráfico, medido en PKT, un 2,5%.

Si consideramos el agregado de los vuelos internacionales, la compañía incrementó su capacidad (asientos-kilómetro) un 2,9% en el ejercicio, aumentando el tráfico (pasajeros-kilómetro) un 1,3% respecto al año anterior. En cuanto al número de pasajeros transportados ha disminuido en total un 13,4%, observándose que en el mercado interior la disminución ha sido de un 25% frente al mercado internacional donde sólo ha disminuido 1,2%.

Con respecto a la carga, se observa un descenso global del 7,1%, que resulta de la disminución de un 13,9% en el mercado nacional y de un 4,8% en el internacional.

El gráfico 1.5.6 muestra la evolución del tráfico de pasajeros de Iberia, correspondiente al período 2000-2008. Se observa cómo en este último año ha disminuido dicho tráfico, muy significativamente.

La distribución de la totalidad del mercado internacional del transporte aéreo regular hacia y desde España se presenta en la tabla 1.5.13. El número de asientos ofertados por compañías españolas ha aumentado en un 19,2% y el porcentaje español en la oferta ha crecido en sólo 1,15 puntos, situándose en el 30,15%, frente 29,0% alcanzado en 2007. Principalmente ha subido la participación en el mercado de la Unión Europea y ha bajado en el resto de Europa y Oriente Medio.

Con respecto a la participación de compañías españolas en la distribución del mercado europeo de transporte aéreo no regular hacia y desde España se observa en general una disminución de la misma en los países europeos tanto en la temporada invierno 07/08, como en la de verano 2008, variando según los orígenes y destinos concretos tal y como se puede ver en la tabla 1.5.14.

La evolución de ingresos para el conjunto de los servicios realizados por Iberia, en las rutas nacionales, europeas e intercontinentales, se recoge en la tabla 1.5.15. El total de los ingresos correspondientes a la carga y el pasaje ha disminuido un 3,4%. Los ingresos de pasaje descendieron un 3,5% con relación a 2007, el ingreso medio por PKT *(yield),* descendió un 1,1% esta disminución se ha debido sobre todo a la depreciación del dólar ya que con tipos de cambio de monedas constantes el *yield* se habría incrementado un 1,3%. Los ingresos por transporte de mercancías y correo descendieron un 1% respecto a 2007 situándose en 296,79 millones de euros. El ingre-

so medio o por PKT *(yield)* se situó en 25,67 céntimos de euro en 2008 lo que supone un incremento de 4,9% respecto al año anterior.

El gráfico 1.5.7 representa la distribución de ingresos de Iberia por actividad y por líneas de producto. Los ingresos de pasaje constituyen el 77,0%, los de carga el 5,8% y el resto de las actividades el 17,3%. Por líneas de producto se observa que las rutas nacionales constituyen el 23,9% de los ingresos, las europeas el 28,9% y las intercontinentales el 47,2%, destaca la subida de 3,2 puntos desde el año pasado en este último producto.

La tabla 1.5.16A resume los indicadores de actividad de la compañía Iberia. Aquí se ve como en el conjunto del año 2008 Iberia ha disminuido su producción. Así, el número de asientos-kilómetro ofertados (AKO) bajó un 0,5% respecto al año anterior situándose en los 66.098 millones. El descenso de tráfico en términos de PKT fue del 2,5%, de modo que el coeficiente de ocupación de pasaje se situó en el 80,0% frente al 81,6 alcanzado en 2007 (que supuso el record anual de Iberia), manteniéndose claramente por encima del nivel medio alcanzado por otras compañías europeas de red. La compañía Iberia transportó 23,3 millones de pasajeros en el año 2008.

La tabla 1.5.16B resume los indicadores de actividad de diversas compañías de transporte aéreo. En todas estas compañías en 2008 ha disminuido el número de viajeros transportados con relación al año anterior, pero en Air Europa ha aumentado en un 4% los pasajeros-kilómetro producidos, mientras que en las otras compañías también han disminuido. En las comparaciones entre los resultados se debe tener en cuenta que estas empresas se rigen por un calendario anual que no se corresponde con el año natural, sino que va desde el 1 de noviembre de un año al 31 de octubre del año siguiente.

El gráfico 1.5.8 presenta los parámetros más importantes de estos operadores.

La estructura y cuantía de los costes de Iberia se indica en la tabla 1.5.17. Los costes de Iberia se situaron en 5.670,42 millones de euros en el ejercicio 2008, aumentando un 6,2% respecto al año anterior. Esto se ha debido al fuerte aumento del precio medio del combustible, cuyo impacto fue parcialmente compensado por una significativa reducción en el resto de costes como consecuencia de la ejecución de las acciones estratégicas previstas en el Plan Director 2006-2008 y del efecto positivo de la depreciación del dólar frente al euro. Con excepción del combustible, todas las partidas importantes de los gastos de explotación registraron descensos con relación al ejercicio anterior.

El gasto de combustible de Iberia aumentó en 515 millones de euros respecto al año anterior, ascendiendo a 1.666 millones en el ejercicio 2008 lo que ha supuesto un fuerte incremento del 44,8% respecto al año anterior.

Los altos niveles en los que se movieron los precios del petróleo y de sus derivados durante la mayor parte del año y su extrema volatilidad, que ha dificultado la gestión del riesgo, explica ese fuerte incremento del gasto, 44,8%. Durante el primer semestre del ejercicio el precio del queroseno de aviación, aunque ya partía de niveles muy altos (en torno a los 900 dólares por tonelada métrica) continuó subiendo, en parte impulsado por movimientos especulativos, hasta llegar a situarse por encima de los 1.450 dólares por tonelada en el mes de julio, cuando alcanzó su récord histórico. Durante los meses siguientes los precios del queroseno cayeron de forma brusca, debido al rápido deterioro de la situación económica y al empeoramiento de las perspectivas, situándose en niveles inferiores a 500 dólares por tonelada a finales del año.

La subida del precio del queroseno de aviación en dólares después de coberturas supuso un incremento del gasto de 63,6%, que fue parcialmente compensado por el efecto positivo de la depreciación del dólar y por un menor consumo unitario, gracias a la mayor eficiencia de la flota. El coste unitario de combustible se situó en 2,52 céntimos de euro por AKO en 2008, aumentando un 45,6% respecto al año anterior.

En el ejercicio 2008 los gastos de personal de Iberia se situaron en 1.311,25 millones de euros disminuyendo un 4,4%, como consecuencia principalmente de la reducción del número de empleados de la compañía, un 4,3% respecto al año 2007.

El importe de las dotaciones a la amortización descendió un 10,6% respecto al año anterior, situándose en 198 millones de euros. De esa cifra, un 64,8% corresponde a la amortización de elementos de flota, que disminuyó un 13,6% como consecuencia de la reducción del número de aviones en balance durante los dos últimos ejercicios, en parte por el proceso de retirada de los aviones MD87/88, cuya salida de la flota operativa concluyó en el último trimestre de 2008.

En el epígrafe otros gastos de explotación están comprendidos los de alquiler y mantenimiento de flota que descendieron un 8,2% y un 7,3% respectivamente alcanzando los 386 y 228 millones de euros. También se encuentran en dicho epígrafe los costes comerciales que bajaron un 17%, los servicios de tráfico que lo hicieron en un 7,6% y las tasas de navegación que descendieron en un 5,8% con relación a 2007.

La tabla 1.5.18 recoge la cuenta de resultados de la compañía Iberia. En el ejercicio 2008 logro un beneficio antes de impuestos de 26 millones de euros en el ejercicio 2008, frente a los 448 millones de beneficios registrados en 2007. el resultado después de impuesto se situó en 25 millones de euros, frente a un resultado neto de 323 millones alcanzado en el ejercicio anterior.

1.5.4. Tarifas

Las tarifas del transporte aéreo han sufrido un intenso proceso de cambio desde 1987, con la entrada en vigor del Primer Paquete Aéreo, que permitía en sistema de *doble aprobación,* las llamadas zonas de flexibilidad tarifaría. En este marco, los descuentos a aplicar, sobre la tarifa de referencia, oscilaban entre el 10% y 35% en la

franja de tarifas reducidas y entre el 35% y 55% en la franja de tarifas muy reducidas. Para aplicar estos descuentos era necesario, al igual que ahora, 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, entra en vigor el Tercer Paquete Aéreo, con el cual las tarifas aéreas se liberalizan totalmente en Europa; desde entonces, la única obligación por parte de las compañías aéreas, es la notificación de las tarifas a aplicar con veinticuatro horas de antelación. Lógicamente, los Estados miembros pueden solicitar procedimientos sancionadores a la Comisión, en casos excepcionales: precios abusivos, en caso de monopolios de hecho o sospechas de dumping.

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

Otro elemento a considerar en la elección del tipo de servicio es sin lugar a dudas las tarjetas de viajeros frecuentes, ofrecidas por los grandes operadores. En el caso de Iberia, la tarjeta de fidelización del programa Iberia Plus[1] *(One World on line)* compite en condiciones muy ventajosas frente al resto de los operadores, a la vez que Iberia está generando una imagen de calidad del servicio para el usuario. El programa ha creado nuevas tarjetas para los mejores clientes y ha incorporado nuevas empresas. Más del 31% de los ingresos de tráfico de Iberia provienen de pasajeros que participan en el programa Iberia Plus. La pertenencia de Iberia LAE a Oneworld refuerza los beneficios de los poseedores de la tarjeta Iberia Plus (salas de descanso en otros aeropuertos, más oportunidades de obtener puntos, etc.).

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

La tabla 1.5.19 muestra la evolución de algunas tarifas aéreas regulares (turista, sólo ida) durante el año 2008. Se observa un crecimiento muy superior al IPC en los servicios nacionales excepto en Madrid-Barcelona; en tarifas internacionales se observa también aumentos destacando el de Madrid-Nueva York con un 62,7% respecto al año anterior.

Una consecuencia directa de la puesta en marcha de las medidas de liberación del transporte aéreo en Europa ha sido la aparición desde mediados de los noventa del modelo de las **compañías de bajo coste** que ha sido importado de Estados Unidos, donde fue introducido veinte años antes por los fundadores de la Southwest Airlines con notable éxito.

El modelo de compañía de bajo coste se caracteriza tanto por la reducción de costes propiamente dicha como por la alta eficacia conseguida en todos los aspectos operacionales de este tipo de transporte. Así pues este tipo de compañías opera mayoritariamente desde aeropuertos regionales secundarios e infrautilizados con lo que las tasas aeroportuarias son sensiblemente menores que las que se pagan en los grandes aeropuertos, apenas existen retrasos inducidos por problemas de control de tráfico y además se agiliza enormemente el proceso de puesta a punto de una aeronave desde el momento que aterriza hasta que vuelve a estar lista para el despegue.

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

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

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

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

A su vez la estructura tarifaría de estas compañías de bajo coste es muy sencilla y los billetes se venden fundamentalmente de forma directa por Internet y centros de atención telefónica, minimizando de esta forma los costes de distribución.

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

La aparición de las compañías de bajo coste son un fenómeno reciente que responde claramente a la identificación de un segmento de mercado que hasta la fecha no

[1] La Tarjeta IBERIA Plus está asociada a líneas aéreas, agencias de alquiler de vehículos y cadenas hoteleras. En el año 1999 se integró en One World One.

había sido atendido, los usuarios que valoran por encima de todo el obtener un precio ajustado aún a cambio de renunciar a todo lo que resulta superfluo más allá del simple servicio de transporte. A estos usuarios se dirige principalmente la oferta de estas nuevas compañías.

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

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

Un destacado operador español de bajo coste es la compañía Vueling, que realizó su primer vuelo comercial entre Barcelona e Ibiza el 1 de julio de 2004, y la compañía Clickair cuyo primer vuelo tuvo lugar entre Barcelona y Sevilla el 1 de octubre de 2006, su sede y base de operaciones central es el aeropuerto barcelonés del Prat. En julio de 2008 se anunció la fusión de estas dos empresas Vueling y Clickair.

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Aeropuertos (2)	1.874,12	1.343,47	1.657,56	2.025,66	2.274,70	12,3%
Navegación aérea (3)	140,89	163,15	164,60	128,50	158,01	23,0%
Total	**2.015,01**	**1.506,62**	**1.822,16**	**2.154,16**	**2.432,71**	**12,9%**

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

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008 (2)	08/07 (3)
Ingresos						
Servicios aeroportuarios (1)	932,80	1.051,20	1.133,90	1.272,80	1.325,90	4,2%
Ayudas a la navegación	782,40	855,90	962,90	1.087,90	1.053,60	–3,2%
Comerciales	372,90	409,20	518,40	595,50	607,00	1,9%
Otros ingresos	14,80	17,10	25,60	25,90	35,50	37,1%
Imputación sub. e ingresos excepcionales				66,30	35,20	–46,9%
Ingresos de explotación	**2.102,90**	**2.333,40**	**2.640,80**	**3.048,40**	**3.057,20**	**0,3%**
Gastos						
Personal	830,90	913,30	1.011,20	1.147,20	1.201,40	4,7%
Funcionamiento	632,60	712,20	859,90	933,00	1.058,10	13,4%
Amortización inmovilizado	378,80	429,80	641,00	688,90	701,10	1,8%
Variación provisiones	9,90	0,10	0,60			
Bajas y deterioros inmov. y gastos excepcionales				38,10	17,40	–54,3%
Gastos de explotación	**1.852,20**	**2.055,40**	**2.512,70**	**2.807,20**	**2.978,00**	**6,1%**
Resultado explotación	**250,70**	**278,00**	**128,10**	**241,20**	**79,20**	**–67,2%**
Resultados financieros	–138,20	–180,30	–219,30	–264,00	–321,30	21,7%
Beneficio actividades ordinarias	**112,50**	**97,70**	**–91,20**	**–22,80**	**–242,10**	**961,8%**
Resultados extraordinarios	–83,80	–62,80	64,70			
Beneficio antes impuestos	**28,70**	**34,90**	**–26,50**	**–22,80**	**–242,10**	**961,8%**
Impuestos sociedades	1,00	-0,30	–0,10	–12,60	–76,90	510,3%
Beneficio después impuestos	**27,70**	**35,20**	**–26,40**	**–10,20**	**–165,20**	**1519,6%**

(1) Ingresos aeroportuarios: Incluyen los ingresos aeronáuticos (aterrizajes, estacionamiento, utilización de infraestructuras, pasarelas, mercancías, tasa seguridad y otros servicios lado aire) y los ingresos no aeronáuticos (comida a bordo, alquileres, mostradores facturación, servicios a concesionarios, handing de rampa y otros servicios lado tierra).
(2) Los datos de 2008 son provisionales, pendientes de la aprobación de las Cuentas Anuales.
(3) Los porcentajes de variación de los Ingresos Aeroportuarios y Comerciales de 2006 respecto a 2005 se ven alterados por el hecho de que los «Ingresos por el concepto de Combustibles (21,7 M€ en 2005), que eran considerados Aeroportuarios hasta 2005, se tipifican como Comerciales en 2006». Sin este hecho, los porcentajes de crecimiento de 2006 respecto de 2005 de los Ingresos Aeroportuarios y Comerciales habrían ascendido al 10,1% y el 20,3% respectivamente.
Fuente: Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena). Ministerio de Fomento.

Tabla 1.5.3. Infraestructura de los aeropuertos comerciales españoles. Año 2008

Concepto	Tipo de aeropuerto					Total
	Con más de 2.000.000 pasajeros-año	Entre 1.000.000 y 2.000.000 pasajeros-año	Entre 500.000 y 1.000.000 pasajeros-año	Entre 100.000 y 500.000 pasajeros-año	Con 100.000 o menos pasajeros-año	
Número de aeropuertos (1)	16	10	2	6	14	48
Dotados para más de una pista de vuelo	7	0	1	0	1	9
Pistas de más de 3.000 m (2)	10	2	1	1	2	16
Pistas entre 2.000 y 3.000 m (2)	6	7	1	2	5	21
Pistas entre 1.000 y 2.000 m (2)	0	1	0	3	5	9
Pistas hasta 1.000 m (2)	0	0	0	0	2	2
Clasificados en categoría instrumental III (3)	4	3	0	1	0	8
Clasificados en categoría instrumental II (3)	0	1	0	0	1	2
Clasificados en categoría instrumental I (3)	12	6	2	2	4	26
Dotados de Balizamiento General	16	10	2	6	13	47
Dotados de Balizamiento de eje de pista de vuelo	14	5	1	4	3	27
Dotados de Balizamiento de eje de pista de rodadura	14	5	1	1	1	22
Dotados de radar de aproximación (4)	10	2	0	1	1	14

(1) Se tiene en cuenta el Helipuerto de Ceuta.
(2) Se ha categorizado cada aeropuerto en función de su pista mas larga.
(3) Se ha considerado que el aeropuerto tiene la categoría instrumental de la categoría más alta de sus cabeceras.
(4) Se consideran todos los radares de aproximación que prestan servicio a aeropuertos, tanto los que se encuentran en el interior como los exteriores.
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008 (2)	08/07
Tráfico interior						
Regular	65.426	73.187	79.177	86.422	80.307	–7,1%
No regular	2.939	2.780	2.313	2.379	1.836	–22,8%
Total tráfico interior	68.365	75.967	81.490	88.801	82.143	–7,5%
Variación anual (en %)	18,4%	11,1%	7,3%	9,0%	-7,5%	—
Trafico internacional						
Regular	65.344	74.962	82.872	94.952	97.772	3,0%
No regular	30.095	27.266	26.763	24.757	22.309	–9,9%
Total tráfico internacional	95.439	102.228	109.635	119.709	120.081	0,3%
Variación anual (en %)	17,9%	7,1%	7,2%	9,2%	0,3%	—
Total						
Regular	130.770	148.149	162.049	181.374	178.079	–1,8%
No regular	33.034	30.046	29.076	27.136	24.145	–11,0%
Total tráfico aéreo	163.804	178.195	191.125	208.510	202.224	-3,0%
Variación anual (en %)	18,1%	8,8%	7,3%	9,1%	–3,0%	—

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

Tabla 1.5.5. Distribución del tráfico anual de pasajeros en los aeropuertos civiles (pasajeros entrados y salidos en aeropuertos españoles en 2008) (miles)

Aeropuerto	Más de 2 millones	Entre 1 y 2 millones	Entre 500.000 y 1 millón	Entre 100.000 y 500.000	Con 100.000 o menos	Total
Madrid/Barajas	50.501					50.501
Barcelona	30.170					30.170
Palma de Mallorca	22.811					22.811
Málaga	12.753					12.753
Tenerife Sur	8.044					8.044
Gran Canaria	9.988					9.988
Alicante	9.562					9.562
Lanzarote	5.304					5.304
Ibiza	4.617					4.617
Fuerteventura	4.401					4.401
Menorca	2.593					2.593
Tenerife Norte	4.229					4.229
Bilbao	4.149					4.149
Valencia	5.767					5.767
Sevilla	4.366					4.366
Girona	5.486					5.486
Santiago		1.876				1.876
La Palma		1.124				1.124
Reus		1.268				1.268
Vigo		1.278				1.278
Asturias		1.524				1.524
Almería		1.014				1.014
Jerez		1.219				1.219
Murcia		1.879				1.879
A Coruña		1.161				1.161
Granada		1.407				1.407
Santander			856			856
Zaragoza			593			593
Valladolid				472		472
Pamplona				427		427
San Sebastian				396		396
Melilla				307		307
Hierro				193		193
León				123		123
Vitoria					67	67
Badajoz					77	77
Salamanca					60	60
Logroño					42	42
La Gomera					41	41
Ceuta					25	25
Albacete					17	17
Córdoba					5	5
Madrid-Torrejón					33	33
Total (45 aeropuertos)	**184.741**	**13.750**	**1.449**	**1.917**	**366**	**202.222**

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

Tabla 1.5.6. Tráfico aéreo de pasajeros en los aeropuertos españoles de mayor tráfico. Año 2008. (Entradas más salidas) (miles de pasajeros) (1)

Concepto	Interior			Internacional			Total			08/07
	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	
Madrid	20.573	141	20.714	28.733	1.054	29.787	49.306	1.195	50.501	–2,5%
Barcelona	12.637	134	12.771	16.623	775	17.398	29.260	909	30.169	–7,8%
Palma de Mallorca	6.245	82	6.327	11.849	4.635	16.484	18.094	4.717	22.811	–1,7%
Málaga	2.775	59	2.834	8.830	1.089	9.919	11.605	1.148	12.753	–5,9%
Gran Canaria	4.558	51	4.609	2.294	3.084	5.378	6.852	3.135	9.987	–0,8%
Tenerife Sur	1.134	275	1.409	3.063	3.571	6.634	4.197	3.846	8.043	–3,3%
Alicante	1.800	81	1.881	6.674	1.007	7.681	8.474	1.088	9.562	5,1%
Lanzarote	2.025	95	2.120	2.121	1.112	3.233	4.146	1.207	5.353	–2,2%
Ibiza	2.003	70	2.073	1.238	1.306	2.544	3.241	1.376	4.617	–2,3%
Fuerteventura	1.397	47	1.444	1.578	1.380	2.958	2.975	1.427	4.402	–2,7%
Tenerife Norte	4.093	34	4.127	91	11	102	4.184	45	4.229	2,6%
Bilbao	2.960	93	3.053	1.018	78	1.096	3.978	171	4.149	–2,5%
Menorca	1.306	59	1.365	372	856	1.228	1.678	915	2.593	–5,9%
Valencia	2.450	86	2.536	3.151	80	3.231	5.601	166	5.767	–2,4%
Sevilla	3.053	62	3.115	1.174	76	1.250	4.227	138	4.365	–2,5%
Total parcial	**69.009**	**1.369**	**70.378**	**88.809**	**20.114**	**108.923**	**157.818**	**21.483**	**179.301**	
Resto aeropuertos	11.298	467	11.765	8.963	2.195	11.158	20.261	2.662	22.923	31,1%
Total general	**80.307**	**1.836**	**82.143**	**97.772**	**22.309**	**120.081**	**178.079**	**24.145**	**202.224**	

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

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008 (1)	08/07
Tráfico interior						
Regular	181.284	233.704	150.020	173.997	166.540	–4,3%
No regular	56.093	787	63.011	36.767	27.539	–25,1%
Total tráfico interior	**237.377**	**234.491**	**213.031**	**210.764**	**194.079**	**–7,9%**
Variación anual (en %)	**–6,9%**	**–1,2%**	**–9,2%**	**–1,1%**	**–7,9%**	**—**
Trafico internacional						
Regular	299.863	368.868	301.232	331.105	349.432	5,5%
No regular	92.156	6.979	68.613	65.260	63.844	–2,2%
Total tráfico internacional	**392.019**	**375.847**	**369.845**	**396.365**	**413.276**	**4,3%**
Variación anual (en %)	**9,9%**	**–4,1%**	**–1,6%**	**7,2%**	**4,3%**	**—**
Total						
Regular	481.147	602.572	451.252	505.102	515.972	2,2%
No regular	148.249	7.766	131.624	102.027	91.383	–10,4%
Total tráfico aéreo	**629.396**	**610.338**	**582.876**	**607.129**	**607.355**	**0,0%**
Variación anual (en %)	**2,9%**	**–3,0%**	**–4,5%**	**4,2%**	**0,0%**	**—**

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

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008 (2)	08/07
Trafico interior	893	976	1.031	1.096	1.052	–4,0%
Variación anual (en %)	4,7%	9,3%	5,6%	6,3%	–4,0%	—
Trafico internacional	824	847	909	987	968	–1,9%
Variación anual (en %)	14,3%	2,8%	7,3%	8,6%	–1,9%	—
Total tráfico	**1.717**	**1.823**	**1.940**	**2.083**	**2.020**	**–3,0%**
Variación anual (%)	**7,6%**	**6,2%**	**6,4%**	**7,4%**	**–3,0%**	**—**

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

Tabla 1.5.9. Indicadores de tráfico en los aeropuertos españoles (año 2008) (1)

Movimiento	Interior			Internacional			Total
	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	
Aviones (miles)	994	58	1.052	791	177	968	2.020
Incremento 2008/07	–3,5%	–12,1%	–4,0%	–0,1%	–9,7%	–1,8%	–3,0%
Pasajeros (miles)	80.307	1.836	82.143	97.772	22.308	120.080	202.223
Incremento 2008/07	–7,1%	–22,8%	–7,5%	3,0%	–9,9%	0,3%	–3,0%
Carga (miles de toneladas)	166.541	27.539	194.080	349.432	63.844	413.276	607.356
Incremento 2008/07	–4,3%	–25,1%	–7,9%	5,5%	–2,1%	4,3%	0,0%

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

Tabla 1.5.10. Evolución de la flota aérea regular del Grupo IBERIA (a 31-12-2008)

Flota	2004	2005	2006	2007	2008
IBERIA					
A-319	6	7	11	19	22
A-320	58	60	53	45	45
A-321	10	16	18	19	19
A-340	18	18	18	19	21
A-340-600	6	10	13	12	12
B-747	5	2	—	—	—
B-757	13	10	7	—	—
MD-87	24	18	18	—	—
MD-88	14	12	12	11	—
Total	**154**	**153**	**150**	**125**	**119**

Fuente: Grupo IBERIA.

Tabla 1.5.11. Flota de diversas compañías aéreas (a 31-12-2008)

Compañía	Tipo de avión	Número de aviones	Total
AIR EUROPA	B 767-300	3	
	A 330	6	
	B 738	32	41
SPANAIR	A-320	19	
	A-321	5	
	MD-82	8	
	MD-83	13	
	MD-87	9	
	B-717	4	
	F-100		58
AIR NOSTRUM	ATR 72	5	
	CRJ-200	35	
	CRJ-900	11	
	DASH-Q-300	18	69
Total flotas			168

Fuente: Las propias compñías.

Tabla 1.5.12. Datos de oferta y demanda de IBERIA

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Pasajeros transportados (miles)	**26.692**	**27.675**	**27.799**	**26.856**	**23.267**	**–13,4%**
Nacional	14.874	15.415	14.680	13.732	10.304	–25,0%
Internacional	11.818	12.260	13.119	13.124	12.963	–1,2%
Asientos-km (AKO'S) (millones)	**61.058**	**63.628**	**65.802**	**66.454**	**66.098**	**–0,5%**
Nacional	13.831	14.028	13.232	11.516	9.546	–17,1%
Internacional	47.228	49.600	52.570	54.938	56.552	2,9%
Pasajeros-km (PKT'S) (millones)	**45.924**	**49.061**	**52.493**	**54.229**	**52.885**	**–2,5%**
Nacional	9.883	10.219	9.633	8.734	6.810	–22,0%
Internacional	36.040	38.841	42.860	45.495	46.075	1,3%
Carga (tm)	**238.142**	**234.586**	**250.835**	**260.601**	**242.213**	**–7,1%**
Nacional	78.788	75.369	72.382	65.730	56.608	–13,9%
Internacional	159.354	159.217	178.453	194.871	185.605	–4,8%
Carga tm-km (miles) (1)	**1.033**	**1.033**	**1.119**	**1.225**	**1.156**	**–5,6%**
Coeficiente ocupacion pasaje	75,2%	77,1%	79,8%	81,6%	80,0%	–2,0%
Nacional	71,5%	72,8%	72,8%	75,8%	71,3%	–5,9%
Internacional	76,3%	78,3%	81,5%	82,8%	81,5%	–1,6%
Europea	66,0%	68,8%	72,9%	72,4%	72,7%	0,4%
Atlántica	81,6%	83,2%	85,9%	87,4%	85,4%	–2,3%
Africana	72,4%	73,0%	74,9%	76,0%	74,6%	–1,8%
Oriente Medio	75,5%	75,2%	76,1%	82,7%	81,8%	–1,1%
Extremo Oriente	—	80,8%	—	—	—	—

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

Tabla 1.5.13. Distribución del mercado internacional de transporte aéreo regular hacia y desde España (noviembre 2007 a noviembre 2008) (miles de asientos ofrecidos)

Mercados	Asientos ofrecidos por compañías españolas	Porcentaje español en la oferta del mercado en asientos (1)
Europa (no incluye UE)	1.829,63	24,50%
UE	30.039,49	25,48%
Africa	1.839,94	52,36%
Oriente Medio	495,73	40,66%
Atlántico Norte	2.531,30	50,02%
Altlántico Medio y Sur	6.677,09	75,60%
Total	**43.413**	**30,15%**

(1) Datos de Compañías que intercambian estadísticas con IBERIA.
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.5.14. Distribución del mercado europeo de transporte aéreo no regular hacia y desde España (por temporadas)

País	Asientos ofrecidos por compañías españolas				Porcentaje español en la oferta del país			
	Invierno 06/07	Verano 2007	Invierno 07/08	Verano 2008	Invierno 06/07	Verano 2007	Invierno 07/08	Verano 2008
Reino Unido	151.536	826.031	120.569	686.086	5,00%	8,00%	3,72%	7,97%
Alemania	40.634	131.135	6.851	149.506	25,00%	25,00%	4,23%	20,41%
Escandinavia	306.681	298.463	425.943	328.693	21,66%	23,67%	27,66%	26,07%
Holanda	340	2.499	6.157	25.648	0,00%	0,00%	1,34%	2,37%
Bélgica	3.166	43.249	2.798	43.342	1,00%	4,00%	0,75%	3,71%
Italia	119.630	668.688	107.021	581.652	41,00%	44,00%	38,43%	41,58%
Suiza	5.542	46.766	6.781	36.532	6,00%	2,00%	31,76%	25,05%
Austria	201	9.853	1.327	21.865	0,00%	12,00%	10,11%	25,01%
Finlandia	78.348	37.218	58.831	72.913	28,00%	37,00%	20,30%	54,66%
Francia	67.543	323.530	45.167	309.694	49,00%	44,00%	31,15%	43,79%
Luxemburgo	0	50	333	122	0,00%	0,00%	1,36%	0,23%
Irlanda	172.583	615.737	147.381	469.196	66,00%	54,00%	55,02%	45,29%

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

Tabla 1.5.15. Ingresos medios por mercado de IBERIA

Pasaje	Ingresos (millones de euros)			Pasajeros-km (PKT) (millones)			Ingresos por PKT (cént. de euro)		
	2007	2008	08/07	2007	2008	08/07	2007	2008	08/07
Nacional	1.112,78	929,01	–16,5%	8.738	6.810	–22,1%	12,73	13,64	7,1%
Europa	1.118,82	1.124,47	0,5%	12.172	12.584	3,4%	9,19	8,94	–2,7%
Intercontinental	1.802,63	1.837,99	2,0%	33.319	33.490	0,5%	5,41	5,49	1,5%
Total	**4.034,23**	**3.891,47**	**–3,5%**	**54.229**	**52.884**	**–2,5%**	**7,44**	**7,36**	**–1,1%**
Carga	**Ingresos (millones de euros) (1)**			**Toneladas-km (TKT) (millones)**			**Ingresos por TKT (cént. de euro)**		
	2007	2008	08/07	2007	2008	08/07	2007	2008	08/07
Nacional	58,73	54,76	–6,8%	77	70	–9,1%	76,61	78,07	1,9%
Internacional	240,99	242,03	0,4%	1.148	1.086	–5,4%	20,99	22,29	6,2%
Total	299,72	296,79	–1,0%	1.225	1.156	–5,6%	24,47	25,67	4,9%
Total carga + pasaje (2)	**4.333,95**	**4.188,26**	**–3,4%**	**6.105**	**5.916**	**–3,1%**	**NP**	**NP**	**NP**

(1) Los ingresos corresponden al Informe de Gestión.
(2) Para transformar los pasajeros en toneladas se considera que cada viajero con su equipaje equivalen a 90 kg.
NP: No procede.
Fuente: Grupo IBERIA.

Tabla 1.5.16A. Indicadores de actividad del Grupo IBERIA

IBERIA	2005	2006	2007	2008	08/07
Pasajeros transportados (miles)	27.675	27.799	26.856	23.267	–13,4%
Asientos-km ofertados (millones)	63.628	65.802	66.454	66.098	–0,5%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	49.061	52.493	54.229	52.885	–2,5%
Carga (toneladas)	242.196	250.835	260.601	242.213	–7,1%
Carga (miles t-km)	1.033	1.119	1.225	1.156	–5,6%
Personal fijo medio	24.487	23.865	22.300	21.345	–4,3%
Ventas totales/empleo total (miles euros/empleado)	200,00	225,00	246,00	254,00	3,3%
VAB/empleo total (miles euros/empleado) (1)	90,00	95,00	107,00	88,00	–17,8%

(1) VAB: Valor Añadido Bruto.
Fuente: Grupo IBERIA.

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

Air Europa	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Pasajeros transportados (miles)	7.654	8.354	9.182	9.872	9.725	–1,5%
Asientos-km ofertados (millones)	15.039	17.752	19.341	21.745	21.809	0,3%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	11.639	13.452	14.898	16.745	17.409	4,0%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	4.632	5.560	6.012	5.948	6.019	1,2%
Carga (toneladas)	ND	ND	ND	ND	ND	—
Carga (miles t-km)	ND	ND	ND	ND	ND	—
Personal fijo medio	ND	ND	ND	2.107	2.195	—
Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado)	0,30	0,30	0,32	0,26	0,41	57,7%
Spanair	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**08/07**
Pasajeros transportados (miles)	8.492	9.456	10.722	11.305	10.039	–11,2%
Asientos-km ofertados (millones)	14.570	15.368	16.616	16.971	15.716	–7,4%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	10.303	10.872	12.218	12.213	11.193	–8,4%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	4.717	5.816	6.564	7.262	6.651	–8,4%
Carga (toneladas)	15.947	15.272	12.682	10.962	11.653	6,3%
Carga (miles t-km)	15.595	15.740	14.364	13.405	15.200	13,4%
Personal fijo medio	ND	2.647	2.858	—	—	—
Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado)	ND	ND	ND	ND	ND	—
Air Nostrum	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**08/07**
Pasajeros transportados (miles)	3.828	4.689	5.268	5.668	5.364	–5,4%
Asientos-km ofertados (millones)	3.440	3.510	4.525	4.858	4.907	1,0%
Pasajeros-km transportados producidos (millones)	1.996	2.526	2.836	3.001	2.913	–2,9%
Pasajeros-km transportados nacionales producidos (millones)	1.066	1.569	1.826	1.992	1.806	–9,3%
Carga (toneladas)	ND	ND	ND	ND	ND	—
Carga (miles t-km)	ND	ND	ND	ND	ND	—
Personal fijo medio	1.760	1.926	2.040	2.117	2.149	1,5%
Ventas totales/empleo total (millones euros/empleado)	0,28	0,29	ND	ND	ND	—

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

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Consumos	849,59	1.058,33	1.374,70	1.363,51	1.864,05	36,7%
Personal	1.411,81	1.434,16	1.388,88	1.371,63	1.311,25	–4,4%
Amortizaciones	183,16	184,41	224,37	221,52	198,12	–10,6%
Provisiones	4,87	4,15	4,41	3,54	5,65	59,6%
Otros gastos de explotación	2.097,44	2.134,83	2.216,22	2.240,00	2.110,48	–5,8%
Tributos	6,15	7,34	9,74	9,90	13,03	31,6%
Financieros	123,54	134,52	133,58	129,43	167,84	29,7%
Total	**4.676,56**	**4.957,74**	**5.351,90**	**5.339,53**	**5.670,42**	**6,2%**

Fuente: Grupo IBERIA.

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Ingresos pasaje	*3.711,67*	*3.820,74*	*4.174,94*	*4.275,58*	*4.166,98*	*–2,5%*
Ingresos carga	*243,74*	*281,64*	*301,76*	*311,24*	*312,01*	*0,2%*
Total ingresos tráfico	3.955,41	4.102,38	4.476,69	4.586,81	4.478,99	–2,4%
Otros ingresos	784,21	801,48	882,76	906,94	935,70	3,2%
Total ingresos	**4.739,62**	**4.903,85**	**5.359,45**	**5.493,75**	**5.414,69**	**–1,4%**
Gastos operativos de explotación	4.553,03	4.823,22	5.218,32	5.210,11	5.502,58	5,6%
Resultados operacionales	*186,59*	*80,63*	*141,13*	*283,64*	*-87,89*	*–131,0%*
Resultados Financieros	31,16	10,62	33,01	160,21	29,54	–81,6%
Resultados de explotación total	*217,75*	*91,25*	*174,14*	*443,85*	*-58,35*	*–113,1%*
Resultados extraordinarios	24,69	422,96	10,98	3,82	84,09	2101,2%
Resultados Netos	*242,44*	*514,21*	*185,12*	*447,67*	*25,74*	*–94,3%*
Resultados después de impuestos	**185,10**	**513,00**	**85,20**	**322,93**	**24,74**	**–92,3%**

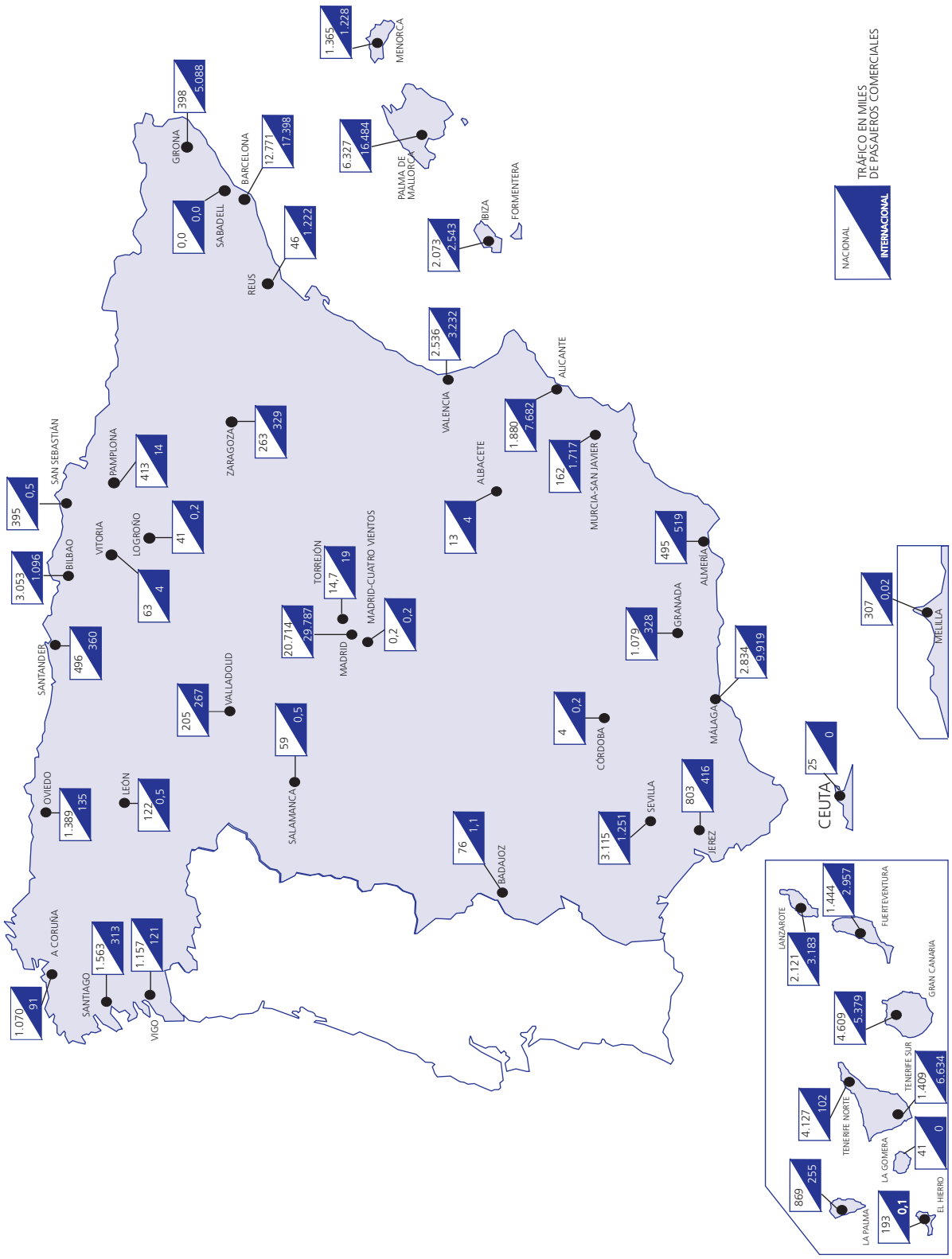
Fuente: Grupo IBERIA.

Tabla 15.19. Evolución de las tarifas aéreas regulares (clase turista, sólo ida) (euros) (1)

Concepto	2004	2005	2006	2007 (2)	2008 (2)	08/07
Madrid-Londres	643,00	652,00	677,00	793,00	825,00	4,0%
Madrid-Nueva York	891,00	890,00	910,00	1.069,00	1.739,00	62,7%
Madrid-Lisboa	297,00	280,00	280,00	289,00	311,00	7,6%
Madrid-Las Palmas	303,00	340,00	359,00	399,00	469,00	17,5%
Madrid-Barcelona	156,00	166,00	166,00	171,00	171,00	0,0%
Madrid-Palma de Mallorca	171,00	194,00	218,00	244,00	298,00	22,1%
Tenerife-Las Palmas (3)	47,00	49,00	52,00	54,00	56,00	3,7%

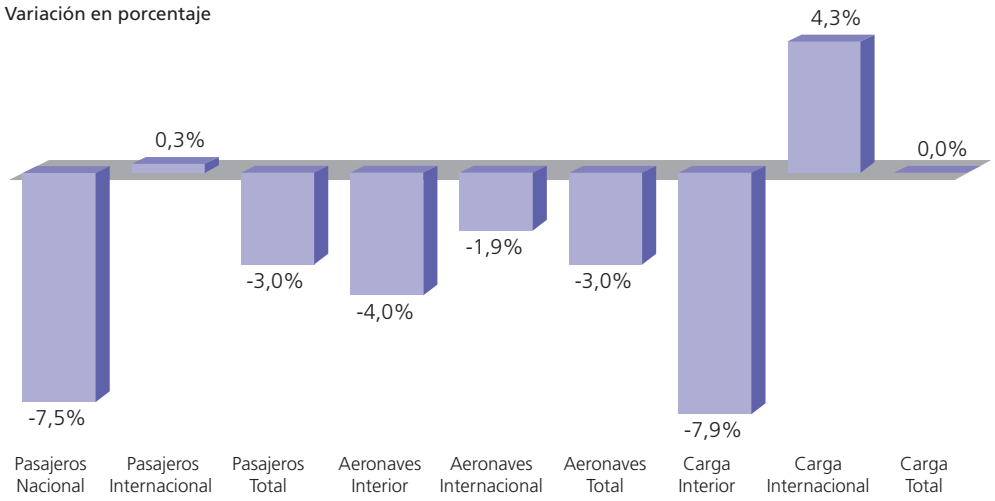
(1) Dada la evolución de tarifas a lo largo del año, se especifican las correspondientes al inicio de la temporada de verano.
Desde el año 2000 los niveles tarifarios corresponden a la Compañía IBERIA, si bien estas rutas son operadas por otras Compañías con diferentes niveles tarifarios.
(2) Madrid-Londres: única tarifa disponible en ida (Clase Busines).
(3) Tenerife-Las Palmas: ruta declarada Obligación de Servicio Público. Tarifas controladas por el Gobierno.
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Gráfico I.5.1. Tráfico de los aeropuertos españoles (año 2008)



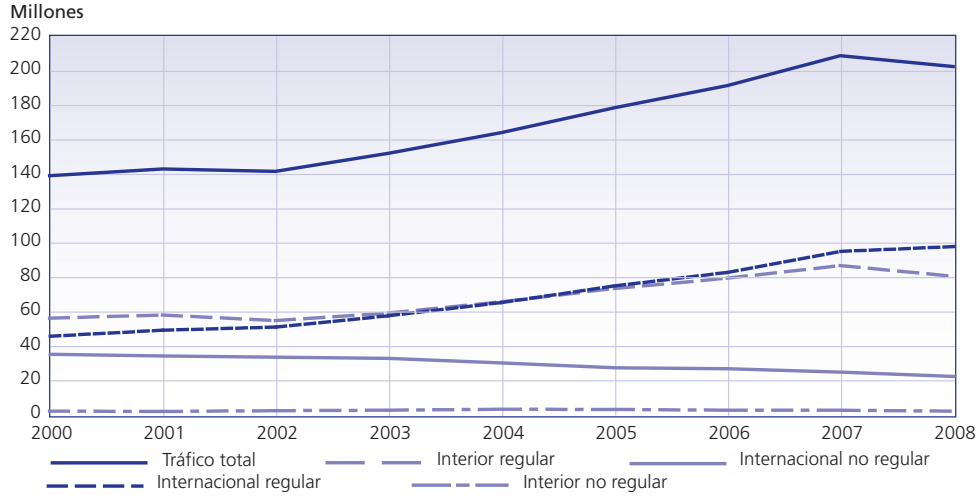
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.5.2. Tráfico en los aeropuertos españoles (2008/2007)



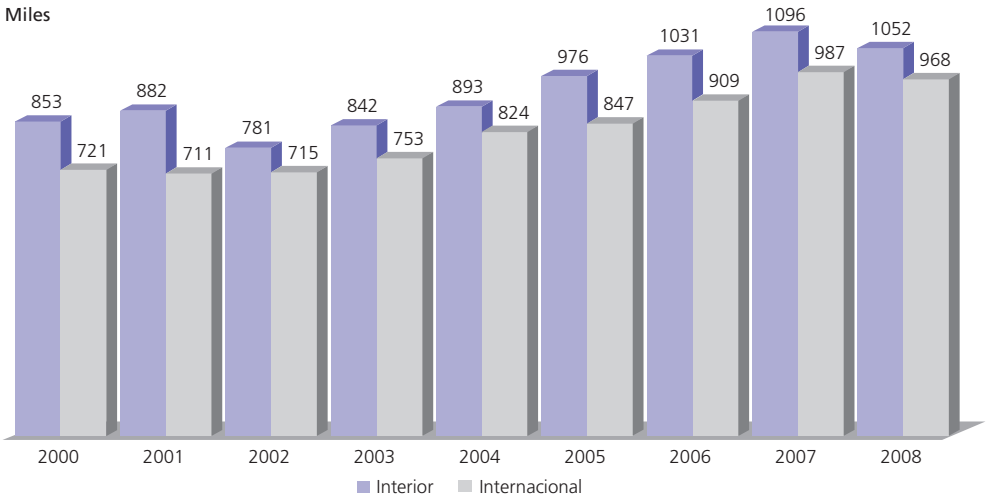
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.5.3. Movimiento de pasajeros en los aeropuertos españoles



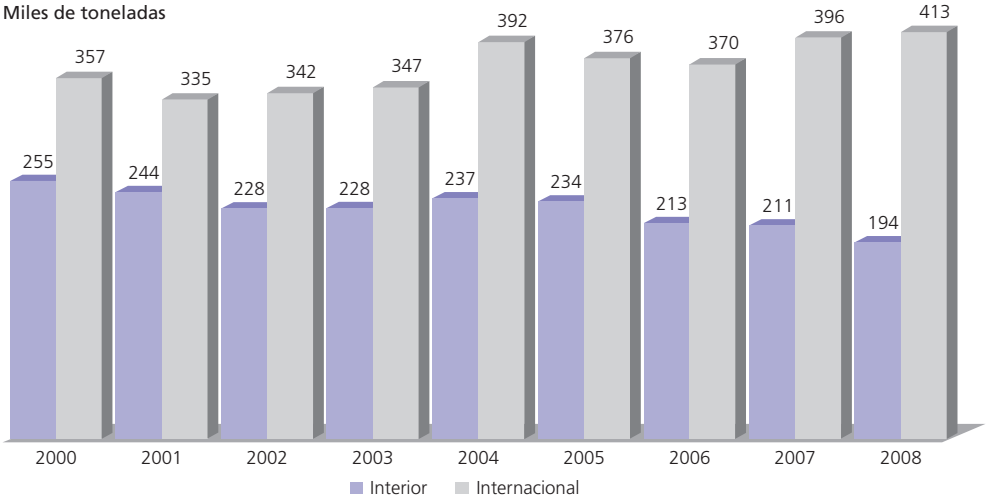
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

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



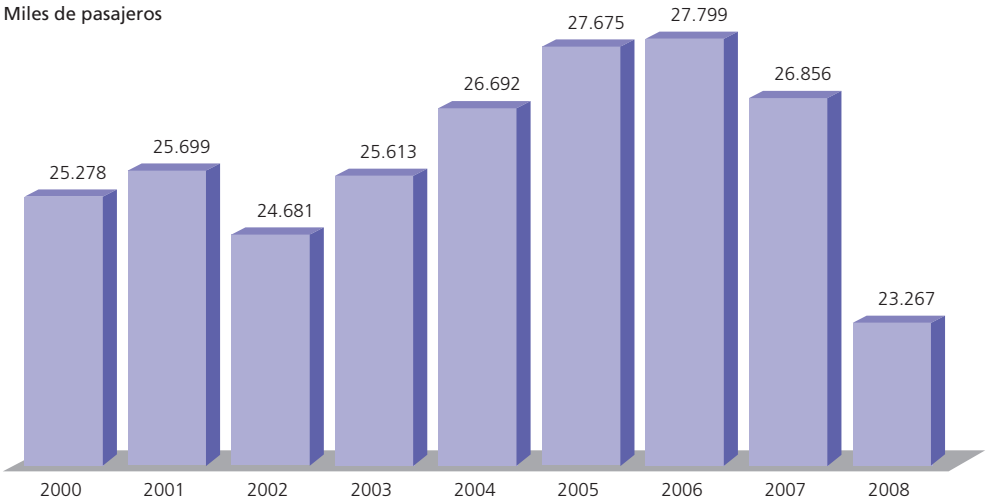
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

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



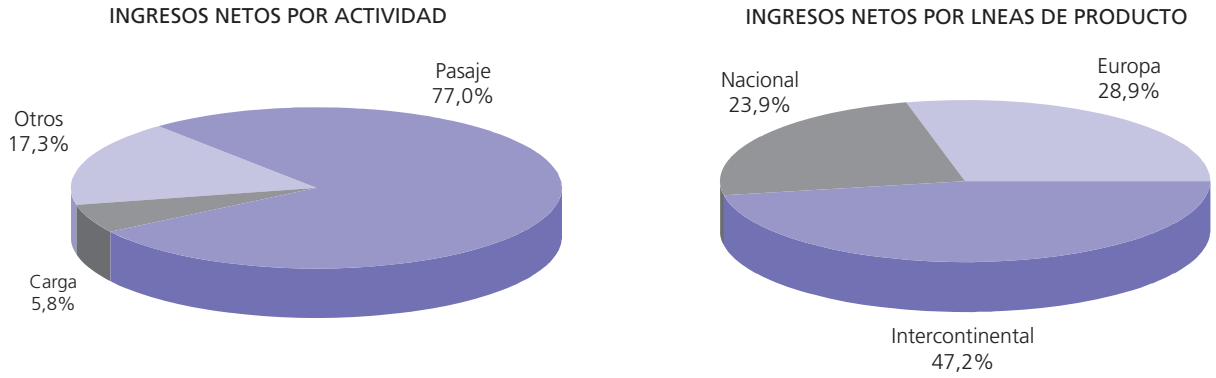
Fuente: Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.5.6. IBERIA. Tráfico de pasajeros



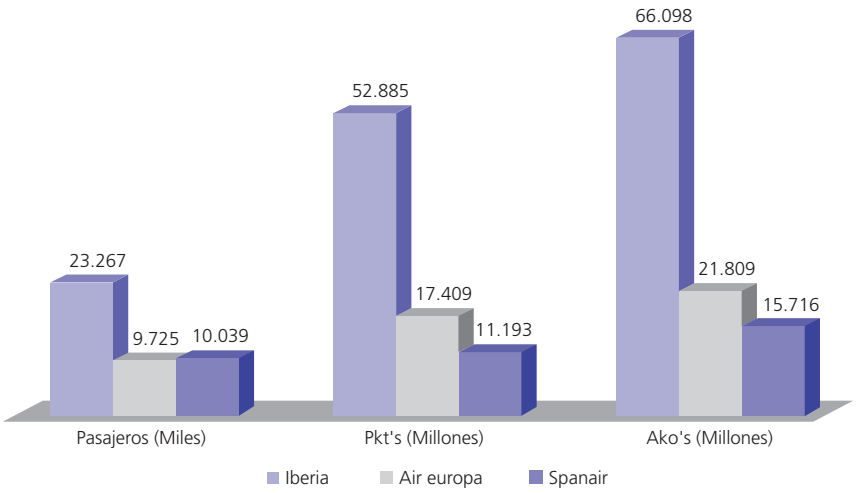
Fuente: IBERIA.

Gráfico 1.5.7. IBERIA. Productos básicos. Distribución de ingresos (año 2008)



Fuente: Grupo IBERIA

Gráfico 1.5.8. Parámetros de las compañías aéreas (año 2008)



Fuente: Grupo IBERIA, Air Europa y Spanair.

1.6. Seguridad en los transportes

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

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

1.6.1. La seguridad en el transporte por carretera

El reparto modal del transporte en España pone de manifiesto que casi el 90% de los viajeros-kilómetro y el 85% de las toneladas-kilómetro de mercancías utilizan la carretera. El vehículo privado constituye el elemento básico para el transporte de viajeros. A lo largo de 2008 se registraron, en nuestro país, 93.161 accidentes de tráfico con víctimas, resultando un total de 134.047 víctimas, de las cuales 3.100 resultaron muertas, 623 menos que en 2007. Las grandes pérdidas que generan estos accidentes hacen que las diferentes administraciones trabajen continua y coordinadamente para intentar reducir la accidentalidad en la carretera.

En 1976, El Consejo de Ministros aprobó la creación de la Comisión Nacional de Seguridad Vial, posteriormente remodelada en 1979 como Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial. Dicha Comisión tuvo a su cargo la redacción del Primer Plan Nacional de Seguridad Vial, para el año 1980. Desde entonces, cada año se elabora un plan, que desde 1985 incorpora los esfuerzos de Diputaciones, Ayuntamientos y Comunidades Autónomas. En noviembre de 2003 se aprobó por el Consejo de Ministros el nuevo Reglamento General de Circulación que incide en una serie de medidas coercitivas para lograr una circulación más segura, como la prohibición del uso de móviles, el uso obligatorio del chaleco reflectante, medidas para la circulación de ciclistas, pérdida definitiva del permiso de conducir por tres faltas muy graves, cursos de reciclaje… Este Reglamento General de Circulación, fue modificado, así como otras normas en materia de tráfico, por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. La regulación del carné de conducir por puntos, que entró en vigor en julio de 2006, y la modificación al alza de la calificación de determinadas infracciones y sus correspondientes sanciones, contribuye a la reeducación y asunción de actitudes de respeto al derecho de la seguridad vial por parte de los conductores, y por lo tanto, a una disminución de la accidentalidad. A esto se suma la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica el Código Penal en materia de seguridad vial, definiéndose con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y los relacionados con la seguridad vial. En el año 2009 se ha publicado el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo (BOE 8/6/2009) por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

Desde el año 1995 se produce una tendencia al incremento anual de los accidentes, hasta el año 2000, en el que se dio un 2% de descenso. En 2003 se observó de nuevo un crecimiento. En 2004 y 2005 volvieron a disminuir los valores y en el año 2006 se dio un nuevo incremento, del 9,4% en el número de accidentes y de un 7,5% en el de víctimas. El año 2007 el número de accidentes aumentó el 0,7% respecto al año anterior, pero el número de víctimas disminuido descendió un 0,8% y por fin en 2008 se observa un claro descenso tanto en el número de accidentes –7,3%, como en el número de víctima –8,4% con respecto al año anterior.

Los últimos estudios realizados sobre la causalidad de los accidentes en carretera indican que en torno al 80% de los mismos puede ser atribuido a fallos del conductor, y el resto a deficiencias de las infraestructuras y fallos del vehículo. Este hecho pone de manifiesto que las campañas destinadas a la prevención de accidentes deben abarcar aspectos relativos a la educación vial, en valores y actitudes, y a la mejora de las infraestructuras. El Plan Nacional de Seguridad Vial, establece un conjunto amplio de actuaciones que inciden directamente en la mejora de la educación vial de la infancia, adolescencia y juventud, sin olvidar a los adultos y personas mayores, ya que el hombre participa necesariamente en la circulación como peatón, como conductor o como pasajero de otro vehículo. Los programas de creación de infraestructuras incluyen la ampliación de la red de autopistas y autovías, la construcción de variantes de poblaciones y el acondicionamiento y la mejora de las condiciones de las vías existentes, así como la construcción de nuevas áreas de descanso.

El gráfico 1.6.1 recoge la evolución de estos datos en el periodo 2000-2008. En 2001 y 2002, se producen ligeros descensos en el número de accidentes. Durante 2003 el número de accidentes en carretera creció un 6%, y el

de accidentes en zona urbana descendió un 2,1%. En 2004 disminuyeron las cifras, y en 2005 un nuevo descenso, 2,7% de accidentes en carretera y 3,3% en zona urbana. El año 2006 supuso un incremento, del 15,5% y del 4,1% respectivamente. En 2007 el número de accidentes en carretera aumentó el 1,2%, y en zona urbana el 0,2% y ya en 2008 el número de accidentes en carretera ha disminuido un 12% y en zona urbana un 2,7%, lo que supone unos descensos importantes.

Sin embargo y a pesar de los esfuerzos, sigue siendo elevado el número de accidentes y víctimas en nuestras carreteras. La tabla 1.6.1 recoge los datos sobre la accidentalidad del transporte por carretera. La información se refiere únicamente a accidentes con víctimas, y es por lo tanto incompleta, ya que no se recogen aquellos accidentes, en los que sólo se producen daños materiales. En 2008 el valor total de accidentes ha disminuido un 7,3%, y el de víctimas ha disminuido un 8,4% con relación al año anterior.

En 1993 se modificó el concepto de muerto en accidente de circulación con el fin de unificar criterios en los países de la Unión Europea. Actualmente se define como muerto en accidente de circulación, a aquella persona que fallece a consecuencia de las lesiones sufridas en un accidente de circulación dentro de los 30 días siguientes al mismo. Antes de 1993, los muertos en accidente de circulación, eran aquellos que fallecían dentro de las 24 horas siguientes al suceso. Dada la imposibilidad de efectuar un seguimiento de 30 días a todas las víctimas de accidentes la Dirección General de Tráfico selecciona una muestra estratificada, de la cual se obtienen los coeficientes que se aplican a los heridos graves, para calcular el número de víctimas mortales.

Entre los condicionantes de la accidentalidad se encuentran: los vehículos, en los que se observa un poderoso rejuvenecimiento en el parque que se pone de manifiesto en el descenso que sufre el porcentaje de vehículos de más de 5 años de antigüedad; los conductores; la vía; la intensidad de la circulación automóvil, número de vehículos/km/año que sigue aumentando cada año en números absolutos; y la vigilancia, control y sanciones (intensificación de la vigilancia de la impregnación alcohólica en conductores, la velocidad inadecuada, la utilización de los cinturones de seguridad y de los cascos de protección).

Los accidentes se clasifican según el tipo de vías en que ocurren: carreteras en zona urbana o carreteras interurbanas. El análisis de los accidentes por tipo de vía refleja dos tendencias: la mayor accidentalidad de la zona urbana, en la que ocurren el 52,9% de los accidentes y el 47,9% de las víctimas, frente a la mayor gravedad de los accidentes en carreteras interurbanas, donde tienen lugar el 79,5% de las víctimas mortales. A partir del año 2000 se originó una reducción de los accidentes y las víctimas mortales en las carreteras urbanas, pero en el año 2006 el porcentaje de accidentes en este tipo de vías aumentó un 4,1% y en el año 2007 un 0,2%. Sin embargo, hay que destacar muy positivamente que en 2008 estos accidentes han descendido en un 2,7% y el número de muertos en un 14,4%.

El número de accidentes en zona interurbana en 2008 ha descendido también un 12%, y el número de víctimas ha disminuido el 12,7%, a vez que la gravedad de los mismos disminuye, de tal forma que el número de accidentes mortales descendió un 20,2%, y el de víctimas mortales decreció un 20,0%.

Desde el punto de vista temporal, conviene recordar los siguientes hechos, contrastados año tras año:

— El 45% por ciento de los muertos se originan durante la noche y el crepúsculo, aunque el número de accidentes en este periodo es sensiblemente inferior.
— El 52 por ciento de los muertos se producen durante los festivos y sus días más próximos (anterior y siguiente).

Los tipos de accidentes ocurridos en 2008 en las carreteras españolas se recogen en la tabla 1.6.2. Se observan tres grandes grupos de siniestros; en el primer grupo se encuentran las colisiones entre vehículos en marcha, con un 55,0% de los accidentes con víctimas, en los que se producen el 43,0% de los fallecidos, el 47,5% de los heridos graves y un 61,8% de los leves; de estas colisiones, las más peligrosas siguen siendo las frontales y fronto-laterales. El segundo grupo engloba las salidas de la calzada, ya sean por la derecha o por la izquierda, con el 34,3% de víctimas mortales, el 29,5% de heridos graves y el 19,0% de heridos leves. El tercer grupo está formado por el atropello de personas, que constituyen el accidente más grave en zona urbana.

Si se analizan los índices de gravedad relativa, de los accidentes con víctimas en el transporte por carretera, recogidos en la tabla 1.6.3, las conclusiones respecto al año 2008 son las siguientes:

— Por cada 1000 accidentes con víctimas, ocurren 1.592 víctimas en carretera y 1.303 en zona urbana, con un valor medio de 1.439. En carretera se observa una reducción continuada, excepto en el año 2003, siendo en 2008 del 0,7%.
— Por cada 1.000 accidentes con víctimas, los muertos, en 2008 son 56 en carretera y 13 en zona urbana, con un valor medio de 33. Estos índices han descendido un 13,2% respecto al año anterior.
— Los muertos por cada 1.000 víctimas, alcanzan a 35 en carretera y 10 en zona urbana, con un valor medio de 23, inferior al de 2007 en un 11,5%.

1.6.2. La seguridad en el transporte ferroviario

El Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprobó el Reglamento del Sector Ferroviario, desarrolla la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. En su Título III, capítulo V y VI, se regula el régimen de seguridad y la investigación de accidentes ferroviarios. Se establece el certificado de seguridad como

requisito para prestar servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General, por las empresas ferroviarias, estableciéndose una serie de condiciones relativas a la seguridad de obligado cumplimiento, y las competencias y pautas en materia de Investigación de accidentes ferroviarios.

Los datos correspondientes a la seguridad en el transporte ferroviario incluyen los accidentes ocurridos en vía ancha, correspondientes a los servicios prestados por RENFE Operadora, y en vía estrecha, que pertenecen a otros operadores ferroviarios. RENFE Operadora ha transportado durante 2008 el 92% de los viajeros-kilómetro, mientras que el resto lo ha hecho en vía estrecha. Las estadísticas de accidentes son muy diferentes en ambos tipos de servicio. Durante 2008 se ha registrado una disminución del número total de accidentes del 35,5% y del número de víctimas, 23 frente a las 41 del pasado año. En los servicios de vía ancha, se observa un aumento en cuanto al número de accidentes, que ha pasado de 24 a 29 en 2008, y en los servicios de vía estrecha una disminución del 61,5%. El número de víctimas ha disminuido en ambos servicios. En la tabla 1.6.4 se recogen los datos correspondientes a los accidentes en el transporte ferroviario, distinguiendo por un lado los servicios prestados por RENFE Operadora y por otro el conjunto de ferrocarriles de vía estrecha.

La causalidad de los accidentes en el transporte ferroviario se recoge en la tabla 1.6.5. En los trenes que circulan por vía ancha, la causa principal de los accidentes han sido el fallo del material (Motor, móvil y fijo) y la imprudencia de extraños o de viajeros, ambos con una proporción del 41,3% respecto al total, mientras que en los trenes que circulan por vía estrecha, la causa principal corresponde a las recogidas en el apartado "Ajenas" con un 55% de los siniestros. Esta diferencia puede explicarse por la desigualdad de criterios que se aplican en ambas evaluaciones.

Los índices referidos a la gravedad relativa de los accidentes en el transporte ferroviario se recogen en la tabla 1.6.6, en la que son de destacar las siguientes reflexiones:

— El número de víctimas por cada 1.000 accidentes con víctimas es de 448 en vía ancha y de 500 en vía estrecha, lo cual supone una importante disminución respecto al año 2007. El número de muertos por cada 1.000 accidentes con víctimas también ha disminuido.
— El número de muertos por cada 1.000 víctimas ha aumentado un 34,6% para vía ancha y ha disminuido un 61,4% para vía estrecha respecto al año anterior.
— Las estadísticas nos indican que en vía ancha el número de víctimas y muertos en los accidentes ha aumentado, mientras que en vía estrecha ambos valores han decrecido. Es importante recordar que debido al bajo número de accidentes que se producen en ese modo de transporte, las variaciones interanuales se ven muy afectadas por la concurrencia de accidentes de importancia a lo largo de un año.

1.6.3. La seguridad en el transporte marítimo

El Consejo de Ministros aprobó el 12 de julio de 2002, 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), pretende una mayor coordinación y desarrollo de los medios utilizados, mejorando y potenciando las estructuras, procedimientos y medios existentes, para seguir desarrollando la política en materia de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino.

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

En relación a la navegación de recreo, el 28 de abril de 2003, se publicó la Orden 1144/2003 del Ministerio de Fomento por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios y navegación y prevención de vertidos por aguas sucias que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo. Se trata de establecer con carácter obligatorio un equipo de seguridad con determinadas características.

El Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, tiene por objeto, entre otros, incrementar la seguridad marítima y mejorar la capacidad de respuesta de la Administración marítima a los accidentes o situaciones potencialmente peligrosas en el mar, incluidas las operaciones de búsqueda y rescate.

También en el año 2004, y en relación a los buques de pasaje que realizan travesías entre puertos españoles, se publicó el Real Decreto 209/2004, de 6 de febrero, y

Real Decreto 1036/2004, de 7 de mayo, por los que se modifican las normas de seguridad aplicables a este tipo de buques, estableciéndose prescripciones en relación a medios de salvamento, botes de rescate, y elementos de seguridad para personas de edad avanzada o con discapacidad.

La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) ha sido creada mediante el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, para llevar a cabo las investigaciones e informes técnicos de los accidentes e incidentes marítimos, con el objeto de determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para prevenirlos en el futuro.

La Comisión Permanente investigará:

1. los accidentes marítimos graves y muy graves.
2. los incidentes marítimos, cuando de la investigación puedan obtenerse enseñanzas para la seguridad marítima y para la prevención de la contaminación del medio marino procedente de los buques.

Las cifras referentes a la seguridad del transporte marítimo, incluyen la totalidad de la navegación comercial de carga y pasaje, así como una parte de la navegación de pesca y recreo. El derecho marítimo clasifica los siniestros de los buques, en hundimientos, averías y accidentes. Se definen además, los diferentes conceptos relativos a las contaminaciones. Las estadísticas sobre accidentes, afectados y rescatados se recogen en la tabla 1.6.7. El número total de siniestros ha disminuido en un 10,4%, registrándose un descenso del 14,4% en el número total de afectados y del 8,1% en relación a los rescatados en accidentes marítimos. Los accidentes en buques pesqueros han descendido en un 37,1% respecto a 2007; los accidentes en buques mercantes decrecieron el 7,4% , y en las embarcaciones de recreo un 4,8%.

Los hundimientos ocurridos a buques españoles y extranjeros en zonas SAR de responsabilidad española, y buques hundidos, con víctimas y sin ellas, se recogen en la tabla 1.6.8. A lo largo de 2008 se produjeron un total de 3 hundimientos con víctimas, con un total de 6 víctimas, cifras inferiores a las del año 2007. El total de tonelaje afectado ha sido de 108 TRB frente a las 66 TRB del año 2007. Estos hundimientos han ocurrido en buques pesqueros casi en su totalidad, 107 TRB. Se observa en 2008 un aumento del tonelaje afectado.

Con respecto a los hundimientos sin víctimas, se han producido 41 accidentes de los que se han rescatado 73 personas, de las qué 26 navegaban en buques pesqueros y 36 en embarcaciones de recreo. El total de tonelaje afectado ha sido de 1.047 TRB, frente a 39.208 TRB del año 2007.

La estadística relativa al número de buques que sufrieron averías sin víctimas se recoge en la tabla 1.6.9. El tonelaje total afectado ha alcanzado, en 2008, la cifra de 492.662 TRB. La mayor parte de las averías se han producido en buques de carga, con un total de 354.126 TRB afectadas; y, en segundo lugar, en los buques de pasaje, con 130.388 TRB. En el análisis del número de accidentes registrados, que han sido 433, se observa apenas diferencia respecto al año 2007; el 74,8% de estos accidentes se han registrado en embarcaciones de recreo; el 10,6% en buques pesqueros; el 10,3% en buques de carga; y, el 4,1% en buques de pasaje.

La estadística relativa al número de buques que sufrieron averías con víctimas se recoge en la tabla 1.6.10. El tonelaje total afectado en 2008, ha alcanzado la cifra de 414.043 TRB. La mayor parte de las averías se han producido en buques de carga, con un total de 374.322 TRB afectadas; y en segundo lugar, en los buques de pasaje, con 39.689 TRB. Se han registrado 19 accidentes, cifra inferior a la del año pasado, con 39 accidentes; el 47,3% de estos accidentes han ocurrido en buques de carga; el 31,5% en embarcaciones de recreo, el 15,7% en buques de pasaje y el 5,2% en buques pesqueros.

Los datos sobre la gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte marítimo, se recogen en la tabla 1.6.11. En primer lugar, se registra un importante aumento de la siniestralidad media respecto al año 2007, ya que el total de TRB, por buque afectado, en 2008 ha sido de 18.006 frente a las 3.004,8 del año pasado. Con respecto a las víctimas se observa un aumento de las mismas en buques pesqueros fundamentalmente.

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

1.6.4. La seguridad en el transporte aéreo

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

El desarrollo tecnológico en el sector aeronáutico y la progresiva liberalización del transporte aéreo están contribuyendo a un aumento importante de la circulación aérea. Como se observa en la tabla 1.6.12, el número de accidentes desde 2006 ha ido disminuyendo, un 37,5% en 2008 respecto al año anterior. Sin embargo el número de víctimas varía en su evolución de un año a otro. El accidente aéreo que tuvo lugar en Barajas el pasado 20 de

agosto de 2008 dejando 154 muertos, ha elevado el número de víctimas de 14 en 2007 a 185 en 2008.

Las tablas 1.6.13 a 1.6.16 resumen las estadísticas de estos accidentes atendiendo a los criterios de OACI, diferenciando las aeronaves por su peso máximo al despegue (MTOW) y los tipos de explotación: comercial, otros explotadores, privadas y deportivas.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, ha tenido efectos positivos en el conocimiento y determinación de las causas de los accidentes e incidentes en la aviación civil, y por lo tanto en la mejora de la seguridad aérea al reforzar la independencia del órgano competente de efectuar las investigaciones, es decir, de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

El 8 de febrero de 2008 el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, norma básica de referencia de la misma donde se recoge su régimen jurídico, organización, objetivos y funciones, y se determina su creación.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), queda así constituida como un organismo público regulado por la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias Estatales para la mejora de los servicios públicos, con personalidad jurídica diferenciada respecto a la del Estado, con patrimonio y tesorería propios y autonomía de gestión y funcional, dentro de los límites establecidos por la Ley 28/2006, de 18 de julio y su Estatuto.

Con la puesta en funcionamiento de AESA se consagra un nuevo modelo de gestión que se caracteriza por un desdoblamiento de la autoridad aeronáutica española, que queda en adelante conformada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), y donde la Agencia se subroga en buena parte de las competencias ejercidas hasta la fecha por la Dirección General de Aviación Civil.

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
En carretera						
Número de accidentes	**43.787**	**42.624**	**49.221**	**49.820**	**43.831**	**–12,0%**
Mortales	2.992	2.813	2.601	2.415	1.928	–20,2%
Con heridos	40.795	39.811	46.620	47.405	41.903	–11,6%
Número de víctimas	**74.931**	**72.441**	**80.436**	**79.870**	**69.765**	**–12,7%**
Muertos (1)	3.841	3.652	3.367	3.082	2.466	–20,0%
Peatones	*340*	*348*	*317*	*287*	*236*	*–17,8%*
Conductores	*2.428*	*2.357*	*2.203*	*2.054*	*1.626*	*–20,8%*
Pasajeros	*1.073*	*947*	*847*	*741*	604	–18,5%
Heridos	71.090	68.789	77.069	76.788	69.765	–9,1%
Peatones	*1.263*	*1.203*	*1.235*	*1.236*	*1.324*	*7,1%*
Conductores	*42.255*	*41.466*	*47.410*	*48.146*	*44.041*	*–8,5%*
Pasajeros	*27.572*	*26.120*	*28.424*	*27.406*	*24.400*	*–11,0%*
En zona urbana						
Número de accidentes	**50.222**	**48.563**	**50.576**	**50.688**	**49.330**	**–2,7%**
Mortales	651	564	518	542	457	–15,7%
Con heridos	49.571	47.999	50.058	50.146	48.873	–2,5%
Número de víctimas	**68.193**	**64.810**	**67.118**	**66.474**	**64.282**	**–3,3%**
Muertos (1)	900	790	737	741	634	–14,4%
Peatones	*343*	*332*	*296*	*304*	*266*	*–12,5%*
Conductores	*433*	*381*	*366*	*371*	*303*	*–18,3%*
Pasajeros	*124*	*77*	*75*	*66*	*65*	*–1,5%*
Heridos	67.293	64.020	66.381	65.733	63.648	–3,2%
Peatones	*10.175*	*9.741*	*9.918*	*9.602*	*9.556*	*–0,5%*
Conductores	*40.495*	*39.297*	*41.033*	*41.353*	*40.043*	*–3,2%*
Pasajeros	*16.623*	*14.982*	*15.430*	*14.778*	*14.049*	*–4,9%*
Totales						
Número de accidentes	**94.009**	**91.187**	**99.797**	**100.508**	**93.161**	**–7,3%**
Número de víctimas	**143.124**	**137.251**	**147.554**	**146.344**	**134.047**	**–8,4%**

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

Tabla 1.6.2. Tipos de accidentes y su distribución por vías (año 2008) (1)

Tipo de accidente	Total general					En carretera					En zona urbana				
	Accidentes con víctimas		Víctimas			Accidentes con víctimas		Víctimas			Accidentes con víctimas		Víctimas		
	Total	Mortales	Muertos	Heridos graves	Heridos leves	Total	Mortales	Muertos	Heridos graves	Heridos leves	Total	Mortales	Muertos	Heridos graves	Heridos leves
Colisión de vehículos en marcha	51.275	951	1.334	7.828	70.692	21.189	815	1.115	5.143	32.113	30.086	136	219	2.685	38.579
Colisión vehículo-obstáculo en calzada	2.766	48	67	411	3.126	917	26	35	182	1.039	1.849	22	32	229	2.087
Atropello de personas	10.061	382	450	2.083	9.010	1.118	196	210	424	634	8.943	186	240	1.659	8.376
Atropello de animales	355	2	3	47	416	319	2	3	43	382	36	0	0	4	34
Vuelco en calzada	2795	45	62	563	2.664	1.491	31	41	378	1.350	1.304	14	21	185	1.314
Salida de calzada (izquierda)	6.738	367	461	1.929	7.220	6.144	335	424	1.776	6.616	594	32	37	153	604
Salida de calzada (derecha)	13.207	497	601	2.939	14.539	11.127	454	551	2.709	12.236	2.080	43	50	230	2.303
Otro tipo de accidente	5.964	93	122	688	6.792	1.526	69	87	422	1.852	4.438	24	35	266	4.940
Total	**93.161**	**2.385**	**3.100**	**16.488**	**114.459**	**43.831**	**1.928**	**2.466**	**11.077**	**56.222**	**49.330**	**457**	**634**	**5.411**	**58.237**

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

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Víctimas por 1.000 accidentes con víctimas						
En carretera	1.711	1.700	1.634	1.603	1.592	–0,7%
En zona urbana	1.358	1.335	1.327	1.311	1.303	–0,6%
Valor medio total	**1.522**	**1.505**	**1.479**	**1.456**	**1.439**	**–1,2%**
Muertos por 1.000 accidentes con víctimas						
En carretera	88	86	68	62	56	–9,7%
En zona urbana	18	16	15	15	13	–13,3%
Valor medio total	**50**	**49**	**41**	**38**	**33**	**–13,2%**
Muertos por 1.000 víctimas						
En carretera	51	50	42	39	35	–10,3%
En zona urbana	13	12	11	11	10	–9,1%
Valor medio total	**33**	**32**	**28**	**26**	**23**	**–11,5%**

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

Tabla 1.6.4. Accidentes de circulación en el transporte ferroviario

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008
A. Vía Ancha					
Número de accidentes	37	27	19	24	29
Número de víctimas	44	21	32	14	13
Muertos	*25*	*13*	*17*	*8*	*10*
Heridos	*19*	*8*	*15*	*6*	*3*
Imputables a RENFE Operadora					
Número de accidentes	19	13	9	13	15
Número de víctimas	8	1	23	3	2
Muertos	0	0	9	3	1
Heridos	8	1	14		1
No imputables a RENFE Operadora					
Número de accidentes	18	14	10	11	14
Número de víctimas	36	20	9	11	11
Muertos	*25*	*13*	*8*	*5*	*9*
Heridos	*11*	*7*	*1*	*6*	*2*
B. Vía Estrecha					
Número de accidentes	31	36	28	52	20
Número de víctimas	48	71	112	27	10
Muertos	*11*	*8*	*52*	*14*	*2*
Heridos	*37*	*63*	*60*	*13*	*8*
C. Total (A + B)					
Número de accidentes	**68**	**63**	**47**	**76**	**49**
Número de víctimas	**92**	**92**	**144**	**41**	**23**
Muertos	***36***	***21***	***69***	***22***	***12***
Heridos	***56***	***71***	***75***	***19***	***11***

Fuente: Adif y otros, FEVE y la C.A. de Cataluña, C.A. del País Vasco, C.A. de Valencia y la C.A. de las Islas Baleares.

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

Causas de los accidentes	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Vía Ancha (total accidentes)	**37**	**27**	**19**	**24**	**29**	**20,8%**
Fallo humano	8	7	3	4	3	–25,0%
Fallo del material (Motor, móvil y fijo)	11	6	6	9	12	33,3%
Imprudencia de extraños o de viajeros	17	14	9	8	12	50,0%
Atentados	1	0	0	0	0	—
Otras causas	0	0	1	3	2	–33,3%
Vía Estrecha (total accidentes)	**31**	**36**	**28**	**52**	**20**	**–61,5%**
Fallo humano	0	4	4	4	5	25,0%
Fallo del material (Motor, móvil y fijo)	2	2	2	4	3	–25,0%
Ajenas	29	30	22	44	11	–75,0%
Desconocidas	0	0	0	0	1	—
Total accidentes	**68**	**63**	**47**	**76**	**49**	**–35,53%**

Fuente: Adif y otros, FEVE y la C.A. de Cataluña, C.A. del País Vasco, C.A. de Valencia y C.A. de las Islas Baleares.

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

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008
Víctimas por 1.000 accidentes con víctimas					
Vía ancha	1.189	777	1.684	583	448
Vía estrecha	1.548	1.972	4.000	519	500
Valor medio total	**1.353**	**1.460**	**3.064**	**539**	**469**
Muertos por 1.000 accidentes con víctimas					
Vía ancha	676	481	894	333	345
Vía estrecha	355	222	1.857	269	100
Valor medio total	**529**	**333**	**1.468**	**289**	**245**
Muertos por 1.000 víctimas					
Vía ancha	568	619	531	571	769
Vía estrecha	229	113	464	519	200
Valor medio total	**391**	**228**	**479**	**537**	**522**

Fuente: Adif y otros, FEVE y la C.A. de Cataluña, C.A. del País Vasco, C.A. de Valencia y C.A. de las Islas Baleares.

Tabla 1.6.7. Resumen de accidentes marítimos

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Total accidentes	**451**	**478**	**511**	**546**	**489**	**–10,4%**
Buques pesqueros	81	90	84	89	56	–37,1%
Buques mercantes	68	74	77	81	75	–7,4%
Embarcaciones de recreo	302	314	350	376	358	–4,8%
Total afectados	**80**	**50**	**85**	**90**	**77**	**–14,4%**
Muertos	30	19	32	38	22	–42,1%
Desaparecidos	21	16	13	12	22	83,3%
Heridos	29	15	40	40	33	–17,5%
Total rescatados	**555**	**632**	**742**	**1.150**	**1.057**	**–8,1%**
Heridos	29	15	40	40	33	–17,5%
Ilesos	526	617	702	1.110	1.024	–7,7%

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

Tabla 1.6.8. Número de buques hundidos. Número de víctimas afectadas en el transporte marítimo (1)

Tipos de accidente	2006 (3)			2007 (3)			2008 (3)		
	Número de accidentes	Número de víctimas (2)	TRB	Número de accidentes	Número de víctimas (2)	TRB	Número de accidentes	Número de víctimas (2)	TRB
Con víctimas									
Abordaje	0	0	0	1	1	10	0	0	0
Buques de carga									
Buques de pasaje									
Buques pesqueros									
Embarcaciones de recreo				1	1	10			
Incendio				1	1	8	0	0	0
Buques de carga	0	0	0						
Buques de pasaje									
Buques pesqueros									
Embarcaciones de recreo				1	1	8			
Varada	1	4	25	1	3	6	0	0	0
Buques de carga									
Buques de pasaje									
Buques pesqueros				1	3	6			
Embarcaciones de recreo	1	4	25						
Vía de agua	2	8	1.834	0	0	0	0	0	0
Buques de carga	2	8	1.834						
Buques de pasaje									
Buques pesqueros									
Embarcaciones de recreo									
Otros tipos	3	6	11	3	11	42	3	6	108
Buques de carga									
Buques de pasaje									
Buques pesqueros	2	4	4	1	8	32	2	5	107
Embarcaciones de recreo	1	2	7	2	3	10	1	1	1
Totales	*6*	*18*	*1.870*	*6*	*16*	*66*	*3*	*6*	*108*
Buques de carga	*2*	*8*	*1.834*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Buques de pasaje	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Buques pesqueros	*2*	*4*	*4*	*2*	*11*	*38*	*2*	*5*	*107*
Embarcaciones de recreo	*2*	*6*	*32*	*4*	*5*	*28*	*1*	*1*	*1*
Tipos de accidente	**Número de accidentes**	**Personas rescatadas**	**TRB**	**Número de accidentes**	**Personas rescatadas**	**TRB**	**Número de accidentes**	**Personas rescatadas**	**TRB**
Sin víctimas									
Hundimientos	40	99	1.512	48	71	39.208	41	73	1.047
Buques de carga	1	9	497	5	46	38.360	1		447
Buques de pasaje				0	0	0	0		
Buques pesqueros	14	49	810	13	17	591	7	26	426
Embarcaciones de recreo	25	41	205	30	8	257	26	36	121
Otros tipos							7	11	53

(1) Referido a buques mercantes nacionales a partir de 20 TRB. Se consideran también, como hundidos los que han sufrido una pérdida total.
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) Es el total de muertos, desaparecidos y heridos.
(3) Rescatados ilesos: 13 en 2006, 12 en 2007 y 13 en 2008.
Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.6.9. Número de buques que sufrieron averías sin víctimas y TRB afectadas en el transporte marítimo (1)

Tipos de accidente	2006			2007			2008		
	Número de accidentes	Rescatados ilesos	TRB	Número de accidentes	Rescatados ilesos	TRB	Número de accidentes	Rescatados ilesos	TRB
Sin víctimas									
Abordaje	**57**	**89**	**202.970**	**53**	**124**	**280.540**	**44**	**201**	**133.323**
Buques de carga	17	45	184.737	15	73	279.335	12	164	118.466
Buques de pasaje	3	5	16.579	1	3	158	3	0	14.124
Buques pesqueros	15	22	1.547	13	27	823	5	1	343
Embarcaciones de recreo	22	17	107	24	21	224	24	36	390
Incendio	**38**	**49**	**16.031**	**34**	**68**	**17.259**	**55**	**195**	**77.837**
Buques de carga	2	0	6.898	4	25	16.732	7	55	62.672
Buques de pasaje	2	0	8.325	1	5	20	1	2	11.717
Buques pesqueros	11	17	618	5	7	286	9	93	3.080
Embarcaciones de recreo	23	32	190	24	31	221	38	45	368
Varada	**175**	**245**	**21.726**	**183**	**119**	**71.113**	**187**	**60**	**40.325**
Buques de carga	10	14	19.672	8	60	49.325	5		33.155
Buques de pasaje	1	119	20	1	0	20.220	2		5.269
Buques pesqueros	11	4	535	12	4	751	9	4	298
Embarcaciones de recreo	153	108	1.499	162	55	817	161	56	1.603
Vía de agua	**117**	**170**	**54.638**	**88**	**39**	**18.948**	**86**	**79**	**14.307**
Buques de carga	10	19	47.808	5	0	12.327	6	6	12.524
Buques de pasaje	2	2	3.273	1	0	3.989	1	1	45
Buques pesqueros	31	65	2.388	38	12	2.130	17	34	993
Embarcaciones de recreo	74	84	1.169	44	27	502	62	38	745
Otros tipos	**95**	**140**	**359.233**	**76**	**125**	**162.594**	**71**	**371**	**226.870**
Buques de carga	20	28	332.176	12	59	160.379	15	64	127.309
Buques de pasaje	5	6	26.773	0	0	0	11	267	99.233
Buques pesqueros	4	4	20	20	17	1.526	6	7	83
Embarcaciones de recreo	66	102	264	44	49	689	39	33	245
Totales	**482**	**693**	**654.598**	**434**	**475**	**550.454**	**433**	**906**	**492.662**
Buques de carga	***59***	***106***	***591.291***	***44***	***217***	***518.098***	***45***	***289***	***354.126***
Buques de pasaje	***13***	***132***	***54.970***	***4***	***8***	***24.387***	***18***	***270***	***130.388***
Buques pesqueros	***72***	***112***	***5.108***	***88***	***67***	***5.516***	***46***	***139***	***4.797***
Embarcaciones de recreo	***338***	***343***	***3.229***	***298***	***183***	***2.453***	***324***	***208***	***3.351***

(1) Referido a buques mercantes nacionales a partir de 20 TRB. Se consideran también como hundidos los que han sufrido una pérdida total.
No se incluyen los accidentes de barcos de pesca. 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: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.6.10. Número de buques que sufrieron accidentes. Número de víctimas y TRB afectadas en el transporte marítimo (1)

Tipos de accidente	2006			2007			2008		
	Número de accidentes	Número de víctimas (2)	TRB	Número de accidentes	Número de víctimas (2)	TRB	Número de accidentes	Número de víctimas (2)	TRB
Con víctimas									
Abordaje	0	0	0	3	3	41	2	2	12
Buques de carga							0	0	0
Buques de pasaje							0	0	0
Buques pesqueros							1	1	10
Embarcaciones de recreo				3	3	41	1	1	2
Incendio	0	0	0	2	4	18.687	3	3	169.453
Buques de carga				1	3	18.682	2	2	169.451
Buques de pasaje							0	0	0
Buques pesqueros							0	0	0
Embarcaciones de recreo				1	1	5	1	1	2
Varada	1	4	25	7	9	65			
Buques de carga									
Buques de pasaje									
Buques pesqueros				1	3	6			
Embarcaciones de recreo	1	4	25	6	6	59			
Vía de agua	5	15	2.230	0	0	0			
Buques de carga	2	8	1.834						
Buques de pasaje									
Buques pesqueros	2	5	380						
Embarcaciones de recreo	1	2	16						
Otros tipos	23	26	9.110	27	37	98.394	14	23	244.568
Buques de carga	1	1	3	5	7	93.763	7	13	204.871
Buques de pasaje	2	2	8.629	3	3	4.051	3	4	39.689
Buques pesqueros	10	12	430	7	14	533	0	0	0
Embarcaciones de recreo	10	11	48	12	13	47	4	6	18
Totales	**29**	**45**	**11.365**	**39**	**53**	**117.187**	**19**	**28**	**414.043**
Buques de carga	***3***	***9***	***1.837***	***6***	***10***	***112.445***	***9***	***15***	***374.322***
Buques de pasaje	***2***	***2***	***8.629***	***3***	***3***	***4.051***	***3***	***4***	***39.689***
Buques pesqueros	***12***	***17***	***810***	***8***	***17***	***539***	***1***	***1***	***10***
Embarcaciones de recreo	***12***	***17***	***89***	***22***	***23***	***152***	***6***	***8***	***22***

(1) Referido a buques a partir de 20 TRB. Se consideran también, como hundidos los que han sufrido una pérdida total.
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) Es el total de muertos, heridos y desaparecidos. Rescatados ilesos: 19 en 2005, 36 en 2006, 39 en 2007 y 36 en 2008.
Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.6.11. Gravedad relativa de los accidentes con víctimas en el transporte marítimo (1)

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008
Total TBR por buque afectado	2.943,4	1.020,4	391,9	3.004,8	18.006,0
En buques de CARGA	10.309,6	2.695,2	612,3	18.740,8	41.590,2
Hundido	187,0	0,0	917,0	0,0	0,0
En buques de PASAJE	8.531,0	6.317,0	4.314,5	1.350,3	13.922,6
Hundido	0	0	0	0	0
En buques PESQUEROS	16,7	65,8	67,5	67,4	39,0
Hundido	37,5	18,5	2,0	19,0	53,5
En buques de RECREO	4,8	4,6	7,4	6,9	2,8
Hundido	6,0	3,7	16,0	7,0	1,0
Total de víctimas por buque afectado	1,6	1,7	1,1	1,4	1,6
En buques de CARGA	1,1	2,4	1,0	1,7	1,7
Hundido	1,0	0,0	4,0	0,0	0,0
En buques de PASAJE	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3
Hundido	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
En buques PESQUEROS	2,3	1,8	1,2	2,1	3,3
Hundido	5,5	4,5	2,0	5,5	4,5
En buques de RECREO	1,4	1,2	1,1	1,0	1,1
Hundido	3,5	1,2	3,0	1,3	1,0

(1) Referido a buques mercantes nacionales a partir de 20 TRB. Se consideran también como buques hundidos a los que han sufrido una pérdida total.
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: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.6.12. Accidentes con víctimas mortales en el transporte aéreo (1) (2)

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008
Número de accidentes	16	13	16	8	5
Número de víctimas	38	22	41	14	185
Muertos	33	17	35	11	163
Heridos	5	5	6	4	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 Fomento.

Tabla 1.6.13. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves cuyo MTOW sea de 5.701 kg o más (1)

Concepto	2004		2005		2006		2007		2008	
	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.
Número de accidentes con víctimas mortales	NA	NA	1	NA	2	NA	NA	NA	1	
Tipo de operación efectuada:										
Vuelo interior o internacional										
Vuelo de transporte regular o no regular										
Otros vuelos (indíquese tipo)			Contra incendios		Ferry					
Miembros de la tripulación										
Total a bordo			1		4				6	
Cantidad de muertos			1		4				6	
Cantidad de personas con lesiones graves			0		0				0	
Pasajeros										
Total a bordo			0		3				166	
Cantidad de muertos			0		3				148	
Cantidad de personas con lesiones graves			0		0				18	
Víctimas del accidente que no estaban a bordo de la aeronave										
Cantidad de muertos			0		0				0	
Cantidad de personas con lesiones graves			0		0				0	

(1) MTOW: Máximo peso al despegar.
NA: No hubo accidentes con víctimas mortales.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.6.14. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves explotadas por operadores en el transporte aéreo comercial cuyo MTOW sea inferior a 5.701 kg (en todo tipo de vuelo) (1)

Concepto	2004				2005				2006				2007				2008			
	De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg	
	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.
Número de accidentes con víctimas mortales	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	1	NA	NA	NA	A	NA	NA	NA	1	NA	NA	NA
Número de muertos									2								2			
Pasajeros									1								1			
Miembros de la tripulación									1								1			
Que no estaban a bordo									0								0			
Número de personas con lesiones graves									4								4			
Pasajeros									3								4			
Miembros de la tripulación									1								0			
Que no estaban a bordo									0								0			
Número de personas a bordo									6								11			
Pasajeros									4								10			
Miembros de la tripulación									2								1			

(1) MTOW: Máximo peso al despegar.
NA: No hubo accidentes con víctimas mortales.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.6.15. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves explotadas por el resto de los operadores cuyo MTOW sea inferior a 5.701 kg (en todo tipo de vuelo) (1) (2)

Concepto	2004				2005				2006				2007				2008			
	De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg		De 2.250 a 5.700 kg		Menos de 2.250 kg	
	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.
Número de accidentes con víctimas mortales	2	NA	3	1	3	NA	4	NA	1	NA	2	1	1	NA	2	NA	1	NA	NA	NA
Número de muertos	6		5	2	3		5		1		5	4	2		3		2			
Pasajeros	2		0	0	0		5		0		2	0	0		0		0			
Miembros de la tripulación	4		5	2	3		6		1		3	4	2		3		2			
Que no estaban a bordo	0		0	0	0		0		0		0	0	0		0		0			
Número de personas con lesiones graves	0		0	0	0		1		0		0	0	0		1		0			
Pasajeros	0		0	0	0		0		0		0	0	0		0		0			
Miembros de la tripulación	0		0	0	0		1		0		0	0	0		1		0			
Que no estaban a bordo	0		0	0	0		0		0		0	0	0		0		0			
Número de personas a bordo	6		5	2	3		11		1		5	4	2		4		2			
Pasajeros	2		0	0	0		5		0		2	0	0		0		0			
Miembros de la tripulación	4		5	2	3		6		1		3	4	2		4		2			

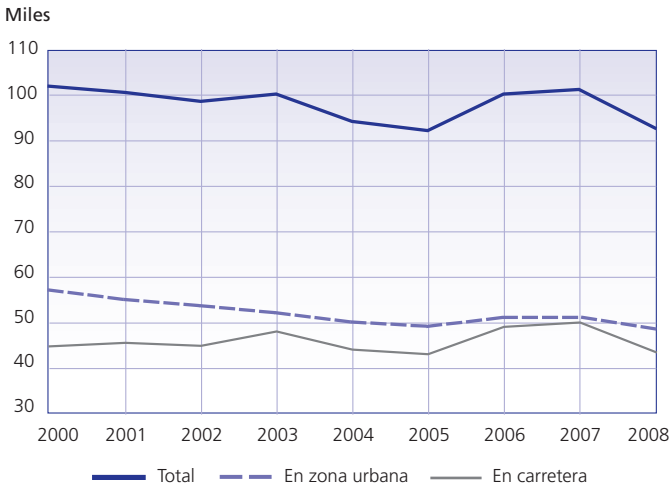
(1) MTOW: Máximo peso al despegar.
(2) Las colisiones entre aeronaves se consideran como un solo accidente desde el año 2006.
NA: No hubo accidentes con víctimas mortales.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.6.16. Accidentes de aviación con víctimas mortales en aeronaves privadas y deportivas cuyo MTOW sea inferior a 5.701 kg (en todo tipo de vuelo) (1) (2)

Concepto	2004		2005		2006		2007		2008	
	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.	NAC.	EXT.
Número de accidentes con víctimas mortales	10	NA	3	2	6	3	3	2	1	1
Número de muertos	20		6	2	11	5	4	2	3	2
Pasajeros	11		4	0	4	1	2	0	2	0
Miembros de la tripulación	9		2	2	7	4	2	2	1	2
Que no estaban a bordo	0		0	0	0	0	0	0	0	0
Número de personas con lesiones graves	5		4	0	2	0	2	1	0	0
Pasajeros	4		3	0	2	0	2	0	0	0
Miembros de la tripulación	1		1	0	0	0	0	1	0	0
Que no estaban a bordo	0		0	0	0	0	0	0	0	0
Número de personas a bordo	25		10	2	13	5	6	3	3	2
Pasajeros	15		4	0	6	1	4	0	2	0
Miembros de la tripulación	10		3	2	7	4	2	3	1	2

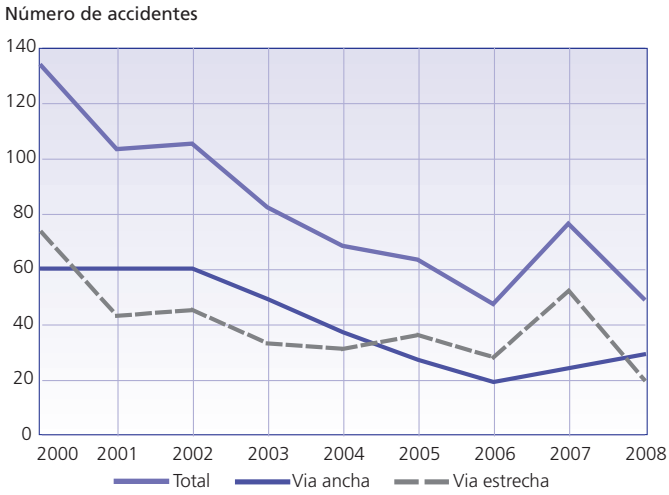
(1) MTOW: Máximo peso al despegar.
(2) Las colisiones entre aeronaves se consideran como un sólo accidente desde el año 2006.
NA: No hubo accidentes con víctimas mortales.
Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.6.1. Transporte por carretera. Accidentes con víctimas



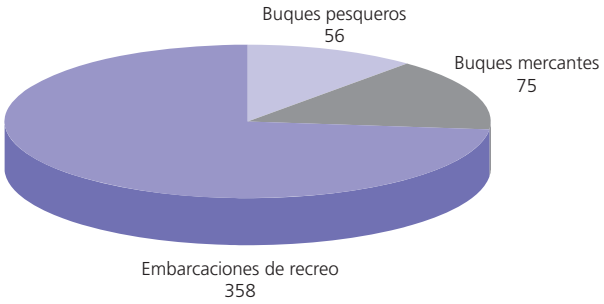
Fuente: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Gráfico 1.6.2. Transporte por ferrocarril. Accidentes de circulación



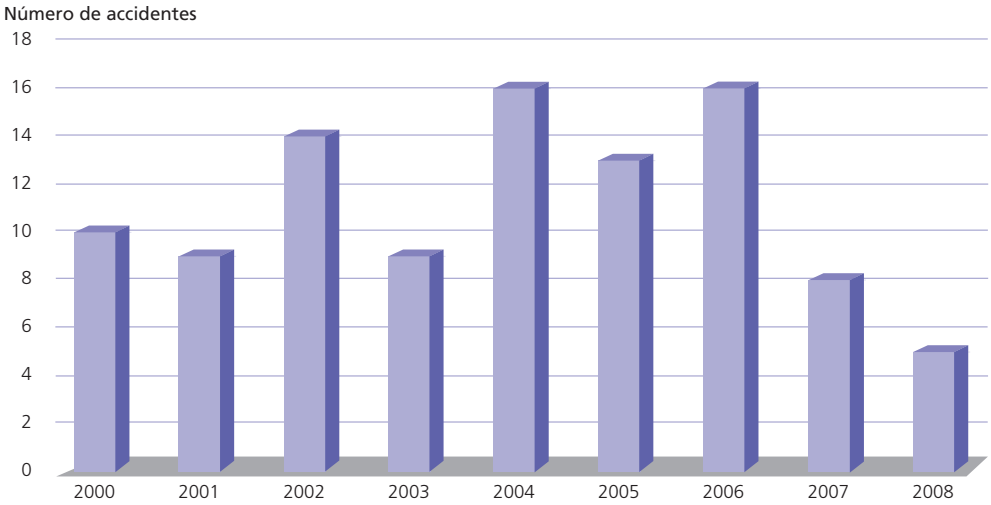
Fuente: ADIF y otros, FEVE y C.A. de Cataluña, C.A. del País Vasco, C.A. de Valencia y C.A. de las Islas Baleares.

Gráfico 1.6.3. Número de accidentes marítimos (año 2008)



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

Gráfico 1.6.4. Transporte aéreo. Accidentes con víctimas



Fuente: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

2. El transporte y las infraestructuras en el marco internacional

El presente apartado intenta dar una visión de lo que ha sido el transporte internacional y las infraestructuras durante el año 2008. En los casos en que no se ha dispuesto de las cifras correspondientes al ejercicio que comprende el informe, se han incluido las inmediatas anteriores.

El contenido de este capítulo se ofrece bajo dos aspectos, por un lado, la concreción en cifras del transporte y las infraestructuras durante 2008, y por otro, la actividad de algunos Organismos internacionales relacionados con el transporte y las infraestructuras, entre los que se incluyen el Foro Internacional del Transporte (FIT), la Unión Europea (UE), y la Organización de Aviación Internacional (OACI).

2.1. El transporte terrestre y sus infraestructuras

Se incluye en este capítulo, una traducción del informe del Foro Internacional del Transporte (FIT) sobre «Tendencias en el sector transporte. 1970-2007». El Foro Internacional del Transporte es una institución intergubernamental perteneciente a la familia OCDE. El Foro es una plataforma mundial para los responsables políticos de la toma de decisiones y las partes interesadas. Su objetivo consiste en ayudar a los responsables políticos y a un público más amplio a comprender mejor la función del transporte como elemento determinante del crecimiento económico, así como sus efectos sobre las componentes sociales y ambientales del desarrollo sostenible. Cada año, en el mes de mayo el foro organiza en Leipzig, Alemania, una Conferencia para los Ministros y los Representantes de la sociedad civil.

El Foro Internacional del Transporte se creó en virtud de una Declaración del Consejo de Ministros de la CEMT (Conferencia Europea de Ministros de Transporte) realizada con ocasión de la sesión ministerial de mayo de 2006. Se ha creado sobre la base jurídica del Protocolo de la CEMT suscrito en Bruselas el 17 de octubre de 1953 así como de los instrumentos jurídicos pertinentes de la OCDE. Tiene su Secretariado en París.

Los países miembros del Foro son los siguientes: Albania (ALB), Alemania (DEU), Armenia (ARM), Australia (AUS), Austria (AUT), Azerbaiyán (AZE), Bielorrusia (BLR), Bélgica (BEL), Bosnia-Herzegovina (BIH), Bulgaria (BGR), Canadá (CAN), Corea (KOR), Croacia (HRV), Dinamarca (DNK), ERY Macedonia (MKD), Eslovenia (SVN), Eslovaquia (SVK), España (ESP), Estados Unidos (USA), Estonia (EST), Finlandia (FLN), Francia (FRA), Georgia (GEO), Grecia (GRC), Hungría (HUN), Irlanda IRL), Islandia (ISL), Italia (ITA), Japón (JPN), Letonia (LVA), Liechtenstein (LIE), Lituania (LTU), Luxemburgo (LUX), Malta (MLT), México (MEX), Moldavia (MDA), Montenegro (MNE), Noruega (NOR), Nueva Zelanda (NZL), Países Bajos (NLD), Polonia (POL), Portugal (PRT), Reino Unido (GRB), República Checa (CZE), Rumanía (ROM), Rusia (RUS), Serbia (SRB), Suecia (SWE), Suiza (CHE), Turquía (TUR) y Ucrania (UKR).

La OCDE y el Foro Internacional del Transporte han creado en 2004 un Centro conjunto de Investigación del Transporte. Dicho centro desarrolla programas cooperativos de investigación que abarcan todos los modos de transporte, cuyas investigaciones pretenden ayudar a la formulación de las políticas de los países miembros. A través de algunos de sus trabajos, el Centro aporta asimismo contribuciones a las actividades del Foro Internacional del Transporte. Para más información sobre el Foro Internacional del Transporte: www.internationaltransportforum.org

2.1.1. Tendencias del sector transporte 1970-2007 FIT

- **Introducción**

El objeto principal de esta publicación consiste en describir la evolución más reciente del sector del transporte en los países del Foro Internacional del Transporte (FIT) y en destacar, básicamente mediante gráficos, los cambios registrados en este ámbito desde 1970.

La evolución reciente de los transportes en Europa se analiza a partir de los datos facilitados por los 51 Estados pertenecientes al FIT en 2008, y la actividad de este sector se evalúa a partir de estadísticas expresadas en pasajeros-kilómetro y toneladas-kilómetro. Con objeto de calcular las tendencias globales sobre la base del máximo de países posible, los índices utilizados para varios de los gráficos incluyen estimaciones de los datos de algunos países que todavía no disponen de estas últimas cifras.

Fuente: OCDE/FIT 2009. Évolution des transports, 1970-2007.

Los datos estadísticos presentados en las tablas se refieren al último año respecto al cual se disponía de datos completos y homogéneos comunicados por los Estados Miembros en el momento de la elaboración del presente folleto, el año 2007.

En la medida de lo posible, las indicaciones más recientes se refieren a las novedades o la evolución de 2008. Esta información sólo se incluye en el texto del documento, ***destacada en letra cursiva****, en especial en lo tocante a los temas de transporte.*

El presente documento consta de cinco partes. La primera se dedica a un breve análisis del contexto económico coyuntural y de la evolución del comercio. Esto se apoya sobre los análisis de la OCDE y la OMC. La segunda parte del documento aborda el tema del transporte en los países del FIT, y a modo de introducción, indicaciones sobre la evolución del transporte marítimo y aéreo a escala global. La tercera parte se dedica a la seguridad en carretera. La cuarta presenta datos agregados sobre las tendencias en materia de inversiones en infraestructuras de transporte. La quinta recopila los datos estadísticos en forma de tablas.

2.1.2. El contexto económico coyuntural

- **El contexto económico actual**

Al final del primer trimestre de 2009, la economía mundial está instalada en una crisis económica que numerosos comentaristas califican como la más grave desde la Segunda Guerra Mundial. Muchos consideran inédita la brutalidad de la entrada en recesión de las economías de los países desarrollados, en especial por el rapidísimo ritmo de destrucción de empleo en los países industrializados.

A raíz de la crisis de las llamadas «*hipotecas basura*» en verano de 2007, o más exactamente de los créditos hipotecarios de alto riesgo concedidos en Estados Unidos a hogares de escasa solvencia, y parte de los cuales se han vuelto irrecuperables debido al vuelco del mercado inmobiliario americano, el sector financiero mundial se ha fragilizado muchísimo y rapidísimamente, dando lugar a una crisis de confianza en las entidades financieras. Esa crisis de confianza se ha traducido primero por una escasez del crédito interbancario, y después por una reducción y un endurecimiento de los préstamos a las empresas y por último a los particulares. Esto se ha producido a pesar de las inyecciones de liquidez sin precedentes realizadas por los bancos centrales de las principales plazas mundiales, y de la aprobación de planes de emergencia por parte de las autoridades públicas de supervisión de las entidades financieras.

La economía americana ha entrado oficialmente en recesión en diciembre de 2007, y durante los tres últimos meses de 2007 ha destruido 1,2 millones de empleos, lo cual representa un ritmo de declive anual de la economía de más del 4%. De ese modo, la economía americana ha iniciado una espiral negativa, donde las previsiones de pérdida de empleos han inducido la contracción del consumo, que a su vez es origen de un retroceso de la demanda y por ende de un ajuste a la baja de la producción, todo ello sobre un telón de fondo de extrema fragilidad de las entidades financieras, que detentan títulos incobrables a gran escala. A modo de ejemplo, recordemos que el 19 de diciembre de 2008 el Gobierno de Estados Unidos anunciaba su disposición a desbloquear 17.400 millones de dólares para salvar a los fabricantes de automóviles General Motors, Chrysler y, en su caso, Ford, que se hallaban al borde de la quiebra. General Motors, falto de liquidez, recibió inmediatamente 9.400 millones de dólares, y Chrysler 4.000 millones. De hecho, la suma de ambos importes se facilitó con cargo a los 700.000 millones de dólares del plan Paulson previsto para el rescate de los bancos americanos.

Las principales plazas bursátiles han experimentado fuertes variaciones: del 1 de enero de 2008 al 24 de octubre de 2008, el Cac 40 bajó un 43,11%, el Dax (Alemania) un 46,75%, el FTSE 100 (Reino Unido) un 39,86%, el Nikkei (Japón) un 50,03% y el Dow Jones (Estados Unidos) un 36,83%.

La transmisión de la crisis financiera de 2008 a las esferas tangibles de la economía, a saber la producción y el consumo, de las diversas economías nacionales ha producido el efecto de que en Europa, por ejemplo, entre julio y septiembre de 2008, las 15 economías de la zona euro hayan registrado por segundo trimestre consecutivo una disminución del 0,2% de su PIB agregado. Así pues, el 14 de noviembre de 2008 Eurostat anunció oficialmente que la zona euro había entrado en recesión.

A finales de 2008, la producción industrial ha retrocedido considerablemente en la zona euro: la caída fue histórica en diciembre, con un desplome del 2,6% con respecto a noviembre de 2008, y sobre todo, con un declive anual del 12%. Ha sido la mayor contracción mensual y anual registrada desde la creación de estadísticas sobre la zona euro, en 1991. Al final, en el conjunto del cuarto trimestre de 2008, la producción industrial retrocedió un 5,1% con respecto al trimestre anterior, lo cual constituye otro récord para la zona euro. En realidad, todas las economías importantes de la zona euro siguieron esa tendencia en diciembre de 2008: Alemania sufrió una disminución mensual de la producción industrial del 4,9%, Francia del 1,8%, Italia del 2,5% y España del 3,5%. Los bancos han recortado sensiblemente sus préstamos, y los hogares, preocupados por el futuro, han solicitado menos créditos. Por lo tanto, las empresas han tenido un menor acceso a liquidez y han dado salida a sus existencias, reduciendo otro tanto su nivel de producción. Algunas economías, como la de Alemania, muy dependiente de la demanda exterior, han acusado fuertemente el contexto de recesión mundial: en el cuarto trimestre de 2008, los pedidos para la exportación han sufrido un descalabro de casi el 18% en Alemania precisamente.

Entretanto, las economías de Europa del Este, que poco tiempo antes habían hecho gala de un dinamismo fortísimo, se han resentido de los desequilibrios de sus

balanzas comerciales y de sus presupuestos, en un contexto de caída de las exportaciones destinadas a Europa Occidental, y que fragiliza los balances de los bancos implicados en la región.

La fortísima dependencia de las exportaciones también de Japón explica que con un retroceso del PIB del 3,3% en los tres últimos meses del año 2008, y del 12,7% en ritmo anual, la economía japonesa haya cosechado su peor resultado desde 1974. Por lo tanto parece que la economía nipona se ha visto más afectada que la de Estados Unidos, cuya caída del PIB en el último trimestre de 2008, en ritmo anual, ha sido del orden del 4%. En el caso de Japón, las exportaciones contribuyen con un 20% a la formación del PIB, y éstas le han fallado en el cuarto trimestre de 2008, al sufrir una caída de casi un 14%.

En enero de 2009, la producción industrial ha caído un 20% en Rusia por efecto de un recorte del crédito y de una fortísima contracción de la demanda, tanto interna como externa. En comparación con el año anterior, en enero de 2009 el retroceso fue del orden del 16%, y eso después de la disminución de en torno al 10% registrada en diciembre de 2008. Por lo tanto, Rusia se ha visto gravemente afectada tanto por la crisis financiera como por la bajada de precio de las materias primas, y en especial del petróleo.

El gráfico 2.1.13, que es un indicador avanzado de la OCDE sobre la coyuntura económica, ilustra el deterioro de la coyuntura a finales de 2008.

Las indicaciones cifradas ponen de manifiesto el carácter sistémico de la crisis que afecta a la economía mundial a principios de 2009, una crisis con dos caras: una financiera, y otra de contracción del intercambio mundial de mercancías.

- **Balance de la evolución de la economía y del comercio mundial**

Evolución de la economía mundial en 2007

A partir de 2007, se ha decelerado el crecimiento de la producción y del comercio mundial. Y es que la contracción de la demanda en las economías de los países desarrollados ha rebajado el crecimiento de la economía mundial del 3,7% observado en 2006, al 3,4% en 2007. Esta tasa de crecimiento, no obstante, es comparable con la registrada por la economía mundial durante los diez últimos años.

Sin embargo, los países en desarrollo más poblados, que son India y China, han seguido gozando de tasas de crecimiento económico excepcionales en 2007. Concretamente, la expansión del comercio de mercancías de China se ha mantenido muy alta.

En realidad, el año 2007 se ha caracterizado sobre todo por la crisis financiera que partió de Estados Unidos a principios del verano de 2007, con el desplome del mercado del crédito hipotecario de alto riesgo, un desplome que se ha traducido por un importante retroceso de los grandes índices bursátiles así como por inquietudes persistentes relativas a la solidez del sector bancario. Para evitar cualquier riesgo sistémico y la transmisión de la crisis a la economía real, los bancos centrales han reaccionado enérgicamente, rebajando sus tipos de referencia y procediendo a inyecciones masivas de liquidez en unos mercados monetarios en trance de asfixia. La crisis no degeneró realmente en 2007, aunque en ese ejercicio sí se reunieron las primicias de un altísimo riesgo de deterioro del clima económico. Recordemos que en 2008, la crisis de las hipotecas de alto riesgo ha suscitado un sentimiento especialmente acusado de desconfianza hacia las entidades financieras, lo cual ha dificultado aún más las operaciones de financiación de las economías, todo lo cual ha desembocado en la grave crisis de la economía mundial evocada a modo de introducción del presente documento destinado a resumir la evolución de la economía y del sector del transporte en el transcurso del año 2007.

En este contexto atípico, en 2007 la demanda interior ya había disminuido con fuerza en Estados Unidos, devolviendo la tasa de crecimiento del PIB a su nivel más bajo desde 2002 (+2,2%). Debido a la caída efectiva de la paridad del dólar, en especial con respecto al euro, la importancia del déficit exterior corriente de Estados Unidos se ha reducido con respecto a su PIB.

En Japón, un nuevo incremento del excedente comercial exterior ha contribuido en buena medida al crecimiento del 2,1% registrado por la economía de ese país en 2007. El crecimiento del PIB en Europa (OCDE-Europa) ha alcanzado el 2,8%, es decir más que en Estados Unidos y en Japón. En efecto, la economía europea ha dado prueba de resistencia al deterioro del clima económico derivado de la crisis financiera desatada por las llamadas «hipotecas basura» surgida en Estados Unidos, aunque en Francia, por ejemplo, el crecimiento no ha superado el 2,2%, y la economía italiana ha estado prácticamente estancada. En Alemania, en cambio, el crecimiento económico ha rebasado el 2,5% en 2007, y, fuera de la zona euro, la economía del Reino Unido ha registrado un avance del 2,3%.

Estimulado por la cotización muy alta de los productos energéticos y por un efecto favorable de los ingresos de exportación sobre los niveles de inversión en la economía, en 2007 el crecimiento del PIB de Rusia ha sido del orden del 8%, es decir la tasa anual más alta desde 2000.

En Sudamérica y América Central, en África y Oriente Medio y en los países en desarrollo de Asia, aparte de India y China, el crecimiento económico no ha dado señales de deceleración con respecto a un año 2006 que había sido especialmente positivo.

Los flujos mundiales de inversiones extranjeras directas han aumentado en 2007 un 18% en valor nominal con respecto a 2006, hasta alcanzar 1,540 billones de dólares. Especialmente importantes han sido los flujos con destino a Latinoamérica y Rusia. En cambio los destinados a los nuevos miembros de la Unión Europea han crecido menos deprisa en 2007 que en el pasado.

- **Evolución de los intercambios mundiales durante el año 2007**

a) Evolución del comercio mundial, en volumen

La disminución de la demanda en los países desarrollados ha creado un contexto menos favorable a los intercambios comerciales mundiales: en 2007, el valor real de las exportaciones mundiales de mercancías sólo se ha incrementado un 5,5%, una cifra floja comparada con el aumento del 8,5% de 2006. El crecimiento de las importaciones ha sido más débil que en 2006 en Norteamérica, Europa y Japón, y en los países asiáticos importadores de petróleo. A pesar de todo, el crecimiento del comercio ha superado en 2 puntos porcentuales el de la producción mundial.

Entre las naciones que desempeñan un papel de primer orden en materia de intercambios mundiales, el crecimiento del comercio de China ha seguido siendo excepcional en 2007. En efecto, la deceleración de las exportaciones hacia Estados Unidos y Japón se ha visto compensada por un mayor crecimiento de las exportaciones a Europa y a las regiones exportadoras de petróleo. Pese al impulso de la economía china y a una revalorización efectiva, aunque moderada, del yuan, el crecimiento de las importaciones de China ha seguido siendo inferior al de las exportaciones, que en 2007 han aumentado cerca del 20% en términos reales, mientras que sus importaciones sólo han crecido un 13,5%.

Ahora bien, el crecimiento del comercio ha sido muy variable entre las diversas zonas económicas del mundo. Se ha observado una mejora notable de los términos de intercambio en los países y regiones que exportan combustibles o minerales. Los países exportadores de productos alimentarios, por su parte, también se han beneficiado de las tensiones sobre los precios de los productos alimentarios básicos en los mercados mundiales.

África y Oriente Medio, que han sido los grandes beneficiarios de la evolución de los precios mundiales de los productos mineros durante los tres últimos años, han incrementado sus importaciones en un 12% en valor real, mientras que sus exportaciones han estado prácticamente estancadas, también en valor real.

Las exportaciones de la CEI, por su parte, han aumentado un 6% en volumen.

En Asia, el crecimiento de las exportaciones ha sido de más del 11% en términos reales, es decir muy superior al aumento de las importaciones (+8,5%).

Las exportaciones de Norteamérica han crecido menos que el comercio mundial, pero han aumentado más que sus propias importaciones. Esto se debe en gran parte a las evoluciones en Estados Unidos, cuyo volumen de importaciones se ha incrementado muy poco, a diferencia de sus exportaciones, que han crecido un 7%.

En Europa, debido al efecto de una sensible deceleración del crecimiento económico, se ha observado una contracción del comercio internacional, principalmente de los intercambios dentro del continente.

En realidad, el crecimiento de las exportaciones e importaciones de mercancías de Europa, que ha sido del 3,7% en 2007, es el resultado de evoluciones nacionales muy dispares: la mayoría de los nuevos miembros de la Unión Europea, y también Turquía, han incrementado sus exportaciones e importaciones en más de un 10%, mientras que países como Francia, España, Irlanda y Malta sólo han registrado un estancamiento de su comercio. Alemania, Países Bajos y Bélgica y Suiza han registrado un crecimiento de en torno al 5% de sus intercambios internacionales.

b) Evolución del comercio mundial en términos nominales

Por lo que se refiere a la evolución del comercio mundial en términos nominales en 2007, las exportaciones mundiales de mercancías han aumentado un 15%, alcanzando más de 13,5 billones de dólares. Sin embargo, unos dos tercios del aumento del valor nominal de los intercambios son atribuibles a la subida de los precios.

En efecto, se puede observar que los precios mundiales de las exportaciones de combustibles y productos alimentarios han registrado un fuerte aumento en 2007 (del 10% y del 15% respectivamente). En promedio anual, los precios de los metales han subido un 18%, mientras que las materias primas agrícolas sólo se encarecían un 5%. Los precios a la exportación de los productos industriales, por su parte, han aumentado un 9%, y los de los productos siderúrgicos suben a un ritmo de dos cifras, mientras que los precios del material de oficina y de las telecomunicaciones han vuelto a bajar.

Las modificaciones de los precios relativos han incidido inevitablemente en los precios a la exportación de las diversas regiones del comercio mundial: la subida de los precios a la exportación ha sido pues del orden del 5% en Asia y Norteamérica, en tanto que ha alcanzado el 10 al 13% en la CEI, África y Oriente Medio.

En cuanto a la evolución de los tipos de cambio, en 2007 ha tenido consecuencias importantes sobre el nivel de los precios en dólares de las mercancías objeto de los intercambios internacionales. El dólar estadounidense se ha desvalorizado sensiblemente con respecto a las principales divisas europeas y a las divisas de los grandes exportadores de productos mineros (Canadá, Australia y Rusia). A resultas de ello, los precios a la exportación en dólares de Europa, por ejemplo, han aumentado más del 10%, debido fundamentalmente a las variaciones de los tipos de cambio. Esto puede contribuir a explicar que en 2007, el crecimiento de las exportaciones europeas haya sido inferior a la tasa de crecimiento del comercio mundial.

No obstante, entre los países europeos se han dado diferencias importantes en cuanto a los resultados comerciales: en algunos países, como el Reino Unido, el comercio se ha estancado en valor nominal, mientras que la mayor parte de los nuevos miembros de la Unión Europea han registrado tasas de crecimiento de su comercio

exterior valorado en dólares de más del 20%. El dinamismo de estos países se explica por la contribución de la inversión extranjera directa, pero también por los intercambios comerciales derivados de su proximidad con la CEI, que a su vez goza de un impulso sobresaliente.

La región cuyas exportaciones e importaciones, valoradas en dólares, más han aumentado es precisamente la CEI, que ha disfrutado de una demanda interior fuerte, de una afluencia de inversión extranjera directa, y de una evolución favorable del precio de los productos energéticos. Mientras las importaciones han aumentado un tercio en la región, las exportaciones han crecido prácticamente un 20% y en total, la cuota de la CEI en los intercambios comerciales mundiales ha alcanzado su nivel más alto desde 1990.

Las importaciones de Norteamérica sólo han aumentado un 6% en valor nominal, que es la tasa más baja de todas las regiones en 2007. Esto se ha debido principalmente a la brusca deceleración del crecimiento de las importaciones de Estados Unidos. El alto precio de las materias primas, en cambio, ha inducido un aumento del valor del comercio de Sudamérica. En Brasil, que representa por sí solo un tercio de las exportaciones de la región, las exportaciones han crecido un tercio, y las exportaciones la mitad de esa cifra.

Las exportaciones de mercancías de Asia han vuelto a aumentar más deprisa que las exportaciones mundiales y que las propias importaciones de la región. En China, India y Vietnam, las exportaciones aumentan más del 20% en términos nominales. No obstante, en 2007 China ha vuelto a ampliar su ventaja sobre los demás países asiáticos en materia de comercio internacional: por primera vez, las exportaciones e importaciones de China han sido superiores al total de los intercambios de Japón y de Corea, que sin embargo figuran entre las primeras naciones comerciantes de Asia. Por otra parte China, también por vez primera, ha suplantado a Canadá en el puesto de primer proveedor de Estados Unidos, a pesar de que en 2007 las importaciones de Estados Unidos procedentes de sus socios de la ALENA han crecido al mismo ritmo que las importaciones totales de Estados Unidos.

2.1.3. Evolución del sector del transporte

- **El transporte de mercancías en los países del Foro Internacional del Transporte**

En 2007, el deterioro del contexto económico mundial aún no era lo bastante perceptible como para afectar al sector del transporte. En cambio, en 2008, el deterioro de la coyuntura económica ha tenido un fuerte impacto en el transporte, en especial de mercancías, como bien ilustran los diversos recuadros insertados a lo largo del texto. En efecto, hacia finales de 2008 el transporte de mercancías ha sufrido los efectos del brutal revés coyuntural de la economía mundial.

La deceleración brutal de la economía y sus efectos en el ámbito del transporte de contenedores

Todos los indicadores convergen para señalar que a principios de 2009, el transporte marítimo en líneas regulares ha tenido que hacer frente a fuertes turbulencias: la pérdida de confianza de los consumidores en las economías desarrolladas ha hecho caer los niveles de consumo de los productos industriales, y por lo tanto de los bienes transportados en contenedor, en un momento en el que la puesta en servicio de nuevas capacidades de buques alcanzaban su máximo nivel. Las tasas de flete han caído a la mayor velocidad jamás registrada, en especial en el caso de las mercancías a granel y de los contenedores. El «Baltic Freight Index», por ejemplo, que corresponde al granel de sólidos, ha sufrido un descalabro de más del 90% desde mediados de 2008. En el mercado «spot» de contenedores, el precio de transportes de estos últimos ha bajado casi en idéntica proporción en ese mismo periodo en las conexiones Asia-Europa.

En noviembre de 2008, los puertos de Singapur y de Hong Kong registraron un retroceso de dos cifras respecto a noviembre de 2007 de los volúmenes de contenedores manipulados. Para el conjunto del año 2008, el puerto de Hong Kong prevé una caída de más del 4,5% del número de contenedores, un retroceso que sólo en parte se explica por la entrada en servicio de nuevas terminales portuarias en el sur de China. A principios de 2009 no se aprecia ninguna recuperación de la actividad. En esa misma línea, Maersk ha decidido retirar ocho buques de 6.500 TEU que tenía desplegados en las rutas entre Europa y Asia. CMA DGM, la tercera naviera mundial de transporte de contenedores, ha seguido el ejemplo de Maersk y ha decidido suspender un servicio introducido en julio de 2008 que movilizaba ocho buques de 9.700 TEU en la conexión Francia-Asia. Además, a principios de 2009, la New World Alliance y la Grand Alliance, es decir las dos mayores alianzas de compañías navieras, han anunciado la suspensión indefinida de su servicio conjunto entre Asia y los puertos del Mar Negro y del Mediterráneo. Estas dos alianzas explotaban juntas ocho buques con una capacidad unitaria de 5.000 TEU. Según los analistas, a finales de 2008 los excedentes de capacidad de transporte de TEU eran del orden del 10 al 15% en las conexiones con Asia, a pesar de ser éstas las más dinámicas.

Un aspecto inesperado de la evolución de las tasas de flete, es que para muchos armadores se vuelve menos costoso rodear el cabo de Buena Esperanza que atravesar el canal de Suez. El coste diario de alquiler de un buque granelero de 170.000 toneladas ha pasado de 200.000 US$ en agosto de 2008, a 22.000 US$ en febrero de 2009. Por ello, la prolongación de la duración de la travesía que conlleva pasar por el cabo de Buena Esperanza tiene un menor coste que el tránsito por el canal de Suez (600.000 US$ para un buque portaconenedores

de 9.000 TEU). Por otro lado, el precio del gasóleo de los buques ha bajado casi dos tercios (de 700 US$ la tonelada, a 230 TEU), y si a esa bajada se le suma los ahorros de gastos de seguros que conlleva evitar el paso por el golfo de Adén, los siete días adicionales de la ruta del cabo de Buena Esperanza en realidad permiten realizar ahorros considerables en términos financieros.

En Estados Unidos, los datos disponibles hacen entrever una disminución del número de contenedores manipulados en los diez puertos principales que ronda el 7% en el conjunto del año 2008. A modo ilustrativo, mientras que en el mes de octubre de 2008 el número de contenedores tratados en esos puertos había disminuido más del 5% con respecto a octubre de 2007, en noviembre el retroceso superaba ya el 8,5%. La pérdida de confianza de los consumidores americanos ha inducido un comportamiento cauteloso por parte de las cadenas de tiendas minoristas, que a su vez da lugar a un bajo nivel de inventario y de pedidos. Tanto es así, que el puerto de Long Beach en California registraba un desplome del número de contenedores atendidos de más del 25% con respecto a diciembre de 2007. En el conjunto del año 2008, el puerto de Long Beach ha sufrido un descenso de más del 11% del número de contenedores, es decir la mayor contracción anual de los veinte últimos años.

A lo largo de los últimos treinta años, el crecimiento anual medio del intercambio mundial por vía marítima ha sido del orden del 3,1%. **El transporte marítimo** sigue siendo la arteria principal del comercio mundial, con más del 80% del volumen de intercambio de mercancías transportado por este modo. En 2007, se han transportado 8,02 mil millones de toneladas de mercancías, es decir un crecimiento del 4,8% con respecto al año anterior. Las prestaciones marítimas mundiales se pueden estimar en 32,932 mil millones de toneladas-milla, con un crecimiento del 4,7% con respecto al año anterior. Las cargas no líquidas, incluido el granel, las mercancías varias y los contenedores, suman la mayor parte (66,6%) de las mercancías trasladadas, mientras que el resto consiste en productos petrolíferos. Se estima que el crecimiento de las cargas sólidas fue de alrededor del 5,6%, mientras que las cinco principales cargas sólidas, impulsadas por las necesidades de la industria siderúrgica china, han aumentado un 6,4% en 2007. El crecimiento de las cargas de productos petrolíferos y de sus derivados con respecto a 2006 ha sido del 3,3%, reflejando parcialmente el efecto moderador del alto precio de los productos petrolíferos. En 2007, las principales zonas de carga se han seguido concentrando en los países en desarrollo (63,2%) seguidos de los países desarrollados (33,3%) y las economías en transición (3,5%). La distribución geográfica de los lugares de carga pone de manifiesto el predominio de Asia, con una cuota del 40% de estos intercambios, seguida en orden decreciente por las Américas, Europa, África y Oceanía.

El peso de Asia en los intercambios mundiales de mercancías se percibe directamente en el hecho de que en 2007, los cuatro primeros puertos mundiales de manipulación de contenedores están en esta región. El cuadro siguiente destaca que Singapur y Shangai han manipulado más de 50 millones de contenedores entre los dos. Hong Kong y Shenzhen, que los siguen en la clasificación de los principales puertos mundiales, han transbordado cada uno más de 20 millones de contenedores en 2007. A título de comparación, en 2007 Rótterdam no alcanzó los 11 millones de contenedores y por Los Ángeles, primer puerto de América del Norte, han transitado poco más de 8,3 millones de contenedores. Si examinamos la tendencia con respecto a 2006, podemos observar que en 2007 Hong Kong ha perdido el segundo puesto por contenedores manipulados a favor de Shangai, y Shenzhen se ha quedado en el cuarto puesto mundial, pero con un crecimiento de casi un 20% del número de contenedores respecto a 2006. El crecimiento de Singapur en 2007 con respecto a 2006 ha sido de un 10% aproximadamente, mientras que Shangai escala casi un 20%. El conjunto de estas cifras es revelador del dinamismo de Asia, y en especial de China por lo que se refiere a la exportación de productos industriales.

Clasificación de los diez primeros puertos mundiales por tráfico de contenedores en 2007.

Posición Mundial	Puerto	Total TEU (en miles)
1	Singapur	27.932
2	Shanghai	26.150
3	Hong Kong	23.998
4	Censen	21.099
5	Busan	13.270
6	Rotterdam	10.790
7	Dubai	10.653
8	Kaohsiung	10.256
9	Hamburgo	9.900
10	Qingdao	9.462

Fuente: Containerización internacional.

Los datos de la OACI sobre al **transporte aéreo de mercancías** ponen de manifiesto que en 2007, el aumento de las toneladas-kilómetro ha sido próximo al 3,5%, alcanzándose un total global de unos 157 mil millones de toneladas-kilómetro. La tasa de utilización de las capacidades de carga aérea ha registrado un crecimiento flojo respecto a 2006, alcanzando algo más del 63%. El crecimiento del transporte aéreo de mercancías registrado en 2007 no tiene nada excepcional, ya que es notablemente inferior al crecimiento medio (4,5%) registrado entre 1998 y 2007 en materia de carga aérea. Por ejemplo, la carga aérea de mercancías por línea regular había aumentado casi en un 6% en 2006 y más de un 9% en 2004, que fue un año récord al respecto.

Tasa de crecimiento del transporte aéreo internacional de mercancías (en toneladas-kilómetro) respecto al año anterior

	2003	2004	2005	2006	2007	2007/1998
Tráfico regular	1,5	11,6	2,8	6,2	3,6	4,1
Tráfico chárter	2,9	21,8	0,5	–5,8	0,3	1,1

Fuente: IATA.

El contexto de carestía de los carburantes parece haber afectado más al transporte aéreo de mercancías que al transporte marítimo por ejemplo, y las incertidumbres económicas perceptibles desde el verano de 2007 han alterado el transporte de mercancías aún más que el de pasajeros. A continuación se ofrecen algunas indicaciones sobre la evolución de la coyuntura en 2008 en materia de carga aérea, y confirma que esta actividad ha sufrido un fuerte impacto.

Efectos de la crisis económica en el transporte aéreo

Por lo que se refiere al transporte aéreo de mercancías, durante los primeros nueve meses del año, el incremento del tráfico de carga sólo ha sido del 0,1% para las compañías afiliadas a la IATA. Todas las regiones del mundo, con excepción de Oriente Medio y de África, han registrado resultados negativos. La región de Asia-Pacífico, donde se concentran las empresas más importantes, también ha sido la más afectada, con una caída de más del 10,5%. El retroceso sufrido por las compañías aéreas en septiembre de 2008 es el peor descalabro que han conocido en materia de carga aérea desde los atentados del 11 de septiembre de 2001 y la explosión de la burbuja de Internet. La caída del tráfico de carga aérea para Air France-KLM, por ejemplo, ha sido del 12% en septiembre con respecto al año anterior. A pesar de que en el primer semestre de 2008 la actividad de carga de Air France-KLM seguía generando beneficios por valor de 22 millones de euros, el grupo preveía unas pérdidas del orden de 200 millones de euros para esta rama de actividad a finales de 2008. Desde el segundo semestre de 2008, las compañías aéreas están rompiendo los precios, fundamentalmente para intentar atajar la transferencia de la actividad de transporte de mercancías del avión al transporte marítimo, menos caro. La actividad de «viajeros» también se ha visto afectada, y Air France prevé una reducción de capacidad de la red de corta distancia hasta el verano de 2009 del orden del 4%, así como una estabilización de la capacidad de media distancia, y una reducción del 2% de la capacidad de larga distancia, concretamente con la retirada de su flota de un B747-400 y el aplazamiento por un año de la aceptación de la entrega de un Boeing 777-300 ER. A escala mundial, durante los diez primeros meses del año 2008 ha quebrado una decena de compañías aéreas, y otras veinte se hallan en situación crítica. Según algunos expertos, eso anuncia una nueva oleada de reducción de costes, de fusiones y de desapariciones.

El transporte ferroviario de mercancías ha experimentado un leve descenso en Estados Unidos (-0,1%) en 2007. No obstante, los volúmenes transportados siguen siendo muy importantes. Sin embargo, este resultado negativo es el preludio de un año 2008 en que la mayoría de las regiones del mundo registrarán resultados negativos en materia de transporte ferroviario, como se ilustra a continuación. A diferencia de Estados Unidos, en México el transporte ferroviario de mercancías ha registrado una progresión sólida en 2007 (+4,7%). También destaca el aumento de más del 5% registrado en Australia. En Japón, los datos estadísticos indican un modesto crecimiento del 0,7%.

El transporte ferroviario de mercancías en 2008

Los datos de la UIC indican que en Europa, el transporte ferroviario de mercancías ha sufrido un deterioro constante a lo largo de todo el año 2008, deterioro que, a partir del mes de octubre, se ha amplificado debido a los primeros efectos de la crisis económica mundial, que han afectado a todas las actividades de transporte (aéreo, marítimo, ferroviario y por carretera). Para el ferrocarril europeo, el año se ha cerrado con una regresión del –5% (expresada en toneladas-kilómetro) con respecto a 2007, y ninguna región se ha salvado del fenómeno.

En Estados Unidos, el transporte ferroviario de mercancías ha seguido en expansión hasta finales de octubre de 2008, pero los dos últimos meses del año han neutralizado los avances del periodo anterior. El transporte de mercancías norteamericano cierra pues el ejercicio 2008 con un retroceso de –1,7%.

Las grandes redes de Asia han registrado resultados positivos en toneladas-kilómetro en el año 2008. Sin embargo, el crecimiento del transporte de mercancías ferroviario chino disminuye a la mitad, situándose en el +3,5%. El tráfico de mercancías en India, por su parte, ha aumentado un 8,4%, es decir a un ritmo muy similar al registrado en 2007, año en que la tasa de crecimiento fue de +9,4%.

El año 2008 ha sido aparentemente favorable para el transporte ferroviario de mercancías en Rusia, con una tasa de crecimiento de +5%. Ahora bien, el declive de las exportaciones, y en especial del transporte ferroviario de metales, carbón y cementos en Rusia hace prever una pérdida del orden de 30.000 millones de rublos para los ferrocarriles rusos en el año 2008, en un mo-

mento en el que los operadores ferroviarios privados también anuncian pérdidas financieras.

En 2007, en la Unión Europea (26 países censados en las tablas), el transporte ferroviario de mercancías ha experimentado un crecimiento de poco más del 2,3%, es decir considerablemente menos que el progreso del transporte de mercancías por carretera (+5,9%). Los resultados ferroviarios más significativos se han registrado en Suecia (+6,7%), Alemania (+7,1%), Letonia (+8,8%), Lituania (+11,5%) y los Países Bajos (+14,7%). En la Unión Europea, los resultados negativos se registraron en Estonia (–22%), Dinamarca (–5,8%) y en España (–4,1%). También se han producido retrocesos significativos en Irlanda y Luxemburgo (–37,7% y –35% respectivamente), pero se refieren a volúmenes modestos. También podemos resaltar, en la Europa no comunitaria, retrocesos significativos del transporte ferroviario de mercancías, por ejemplo en Moldavia (casi –15,5%) y en Azerbaiyán (–6,2%) mientras que, por el contrario, se registraron incrementos tanto en ERYM (+26,7%) como en Serbia (+7,5%).

Fuera de la Unión Europea, y también en materia de transporte ferroviario de mercancías, destacamos el resultado positivo registrado en Rusia en 2007 (+7,2%) con, más de 2 billones de toneladas-kilómetro transportadas por la red ferroviaria de este país, es decir más de las cuatro quintas partes del volumen de servicios prestados por el ferrocarril de Estados Unidos en 2007. En 2007 precisamente, la suma del transporte ferroviario de mercancías de Estados Unidos y Rusia representó aproximadamente un 80% del total de los servicios de transporte ferroviario de mercancías asegurados en el Foro Internacional del Transporte.

Por lo que se refiere al **transporte de mercancías por carretera** en la Unión Europea, las toneladas-kilómetro transportadas de este modo han aumentado casi un 6% en 2007, registrándose los crecimientos más fuertes en países miembros recientes, como Letonia (+20%), Lituania (+12%), Polonia (+17%) o incluso Estonia (+20,3%). La reciente adhesión a la Unión Europea ha estimulado considerablemente el crecimiento económico en estos países, lo cual les permite alcanzar una subida del PIB mayor que la de los antiguos países miembros de la Unión Europea, y registrar asimismo un incremento importante del transporte de mercancías, en especial por carretera, un modo que, gracias a su flexibilidad, es el principal beneficiario de las transformaciones económicas mencionadas. Otros países europeos, como Bulgaria y Rumania, que se incorporaron a la Unión Europea en 2007, también han experimentado un empuje importante de la actividad del transporte de mercancías por carretera (+13% y +5,5% respectivamente). Entre los países más antiguos de la Unión Europea, los únicos resultados negativos del transporte por carretera en 2007 se han dado en Bélgica (–2,2%), Países Bajos (–1,6%) y Austria (–1%). A este respecto, podemos destacar que el transporte de mercancías por carretera ha acusado la deceleración de las economías europeas a partir de 2008.

La deceleración de la actividad del transporte de mercancías por carretera en 2008

Una de las consecuencias de la deceleración de la actividad portuaria es que en 2008 han circulado menos camiones por las autopistas. En Países Bajos, por ejemplo, la organización de automovilistas ANWB observa una «reducción significativa de la movilidad», señalando que desde noviembre de 2008, los indicadores de caravanas (longitud que multiplica la duración de las caravanas) han bajado considerablemente en todo el territorio holandés. En enero de 2009, el número total de minutos-kilómetro de caravanas ha bajado un 14% con respecto a enero de 2008. El servicio VID de información de tráfico abunda en ese mismo sentido, pues en enero de 2008 se observaba que desde hacía tres meses, se estaba manifestando una fuerte reducción del tráfico. La disminución del tráfico portuario parece desempeñar un papel importante en ese sentido. Normalmente, a través de Rótterdam y de Amberes transitan importantes flujos de mercancías hacia los vecinos estados del Este. Ahora que estos dos puertos mundiales ven bajar sus volúmenes de actividad, según el VID la tendencia parece incidir asimismo en el transporte por carretera.

Efectivamente, los transportes terrestres de mercancías atraviesan una situación difícil. El número de PYMEs del sector del transporte por carretera que se declararon en quiebra en Francia en 2008 fue el doble de las que lo hicieron en 2007, lo cual ha supuesto la destrucción de más de 10.000 puestos de trabajo.

Por lo que respecta al paso a través de los Alpes, la base de datos del Departamento Federal de Transportes suizo indica que en 2007, el número de camiones que atravesaron los Alpes ha aumentado un 7% con respecto al año anterior. Así, 1,263 millones de camiones han cruzado los Alpes en 2007, es decir 82.000 más que en 2006.

Entre 2006 y 2007, el volumen transportado por ferrocarril o por carretera a través de los Alpes suizos ha aumentado en 1,4 millones de toneladas netas, alcanzando los 39,5 millones, lo cual representa un aumento del 4%.

En Rusia, país donde el transporte ferroviario de mercancías ocupa un lugar preponderante, el crecimiento del transporte de mercancías por carretera ha sido superior al 3,5% en 2007.

No disponemos de datos que permitan evaluar el incremento del transporte de mercancías por carretera en Estados Unidos en 2007, pero en el caso de México, país de América del Norte fronterizo con Estados Unidos, el aumento ha sido superior al 6% en 2007. Respecto a Estados Unidos, podemos señalar que en 2006 (año más reciente sobre el cual se dispone de datos), el transporte de mercancías por carretera concentraba más del 40% del total de este tipo de transporte en los países del Foro Internacional del Transporte.

Por lo que respecta al **transporte fluvial**, los datos disponibles ponen de relieve evoluciones contrastadas en

Europa, con, por ejemplo, un incremento del 15,8% de toneladas-kilómetro transportadas por esa vía en Hungría y un alza de casi el 7,5% en Austria. Bulgaria (casi un +20%) y Rumania (7,4%) también han registrado evoluciones positivas. Por el contrario, hay que destacar ciertos resultados negativos en las vías navegables europeas (–8,2% en Luxemburgo, –6% en Croacia, –3,4% en Serbia). También hay que resaltar a este respecto una disminución de más del 10% en Ucrania. Este tipo de transporte está próximo al estancamiento en Alemania, (+1,2%) y aumenta débilmente en algunos países (+2,6% en Italia) y en los Países Bajos (+2,3%), ilustrando los resultados en medias tintas de la navegación en 2007.

A modo de ilustración, señalemos que en 2007, la navegación renana ha registrado un aumento del 2,6% de las mercancías transportadas. El signo positivo de la actividad de transporte fluvial renano en 2007 se ha visto favorecido por la ausencia de variaciones excesivas del nivel de las aguas en el Rin.

Con respecto a esta cifra, el aumento del transporte por contenedor, que ha proseguido (+2%) en 2007, parece más modesto, tanto más por cuanto la actividad en este ámbito ha seguido siendo muy dinámica en los puertos marítimos. No obstante, se ha observado un mayor crecimiento del transporte de contenedores en el Rin hacia finales de 2007. La saturación de las operaciones de trasbordo en el puerto de Rótterdam, que sigue sin encontrar una solución satisfactoria para la navegación interior, es responsable de cierta caída coyuntural. Por ello, en el Rin, los volúmenes transportados en TEU han sufrido una ligera regresión en este periodo, aunque la proporción de contenedores transportados haya aumentado.

En Rusia, la navegación interior no ha aumentado en 2007, registrando de hecho una contracción del 0,8%. En cambio, no disponemos de datos para evaluar la evolución de este modo de transporte de mercancías en Estados Unidos en ese mismo año. En 2006 sin embargo, la navegación interior en este país representaba más del 60% del total de la actividad de este modo de transporte de mercancías en los países del Foro Internacional del Transporte.

Por lo que respecta al **transporte de productos petrolíferos y químicos por oleoducto** en 2007, las evoluciones son especialmente contrastadas, y no permiten hacer un balance general de la situación. Sin embargo, observamos que mientras que las toneladas-kilómetro realizadas por este tipo de transporte han aumentado por ejemplo en más del 17,5% en Bulgaria y más del 16% en Croacia, en cambio las reducciones de la actividad han sido más significativas y numerosas, destacando el –8,8% registrado en Rumania, el –8,1% de Polonia, –5,9% en Noruega, –5% en Dinamarca o incluso –4,2% en los Países Bajos. Igual que para los modos de transporte de mercancías restantes, se observa la preponderancia de la actividad en Estados Unidos, que por sí sola ha representado en 2006 más de un tercio del total del volumen transportado por oleoducto en los países del Foro Internacional del Transporte.

- **El transporte de pasajeros en los países del Foro Internacional del Transporte**

Las estadísticas de la ICAO indican que el número de pasajeros del **transporte aéreo** en líneas regulares ha alcanzado en 2007 la cifra de 2,25 mil millones a nivel mundial, es decir un crecimiento del 6% respecto a 2006. El siguiente cuadro pone de relieve la predominancia del transporte aéreo por líneas regulares y la importancia de las conexiones internacionales.

La cuota del transporte regular internacional, calculada en función de los ingresos generados por pasajero-kilómetro, ha sido de alrededor de un 58% en 2007, y el aumento de los pasajeros del transporte aéreo internacional ha sobrepasado el 8%. El tráfico nacional en línea regular evaluado por la IATA ha aumentado casi un 3%, arrojando un incremento total del tráfico de viajeros de más del 5% en 2007 respecto a 2006 según la IATA. El número de viajeros transportados ha aumentado más rápido que el crecimiento de la capacidad, lo cual se traduce por una subida del 1% de la tasa de utilización de la capacidad con respecto a 2006, alcanzándose el 77%.

Distribución porcentual de los pasajeros-kilómetro por tipo de servicio en 2007

	Líneas regulares	Chárter	Todos los servicios
Internacional	57,2	4,8	62
Interior	37,6	0,4	38
Total	**94,8**	**5,2**	**100**

Fuente: IATA.

Los datos disponibles de la IATA sobre la capacidad financiera, resaltan que en 2007, las compañías aéreas asociadas han obtenido un beneficio global récord, de más de 5,5 mil millones de dólares, tras seis años consecutivos de pérdidas. Las compañías se han beneficiado de un crecimiento del tráfico en 2007 y de la mejora de su nivel de productividad, a pesar de que el precio de los carburantes aéreos ha experimentado una fuerte subida en 2007. La mejora de la rentabilidad de las compañías más notable se ha dado en Estados Unidos: éstas han pasado de unas pérdidas de 2,7 mil millones de dólares en 2006, a un beneficio del orden de 3 mil millones de dólares en 2007. La crisis económica que se empezaba a perfilar en otoño de 2007 no ha sido perceptible en los resultados financieros de las compañías en el ejercicio 2007.

Pese a un contexto de carestía de los productos derivados del petróleo, los modos de transporte público de viajeros, y en especial el **transporte ferroviario,** no han registrado resultados excepcionales en 2007. En la Unión Europea por ejemplo, el transporte de viajeros por ferro-

carril ha crecido poco más del 1,5% en 2007 con respecto a los niveles registrados en 2006. No obstante, dentro de la Unión Europea, Suecia, Polonia, Reino Unido, Finlandia y Estonia han registrado en 2007 un aumento de los viajeros por ferrocarril superior al 6%. A la inversa, cabe subrayar los resultados especialmente negativos comunicados por Hungría (–8,7%), Rumanía (–7,6%) o Letonia (–5,1%). Fuera de la Unión Europea, en ERYM y Azerbaiyán, los pasajeros-kilómetro han registrado crecimientos superiores al 10%, mientras que en Rusia, los servicios ferroviarios de transporte de pasajeros han retrocedido más de un 2%. También hay que tener en cuenta ciertos aumentos significativos de los pasajeros-kilómetro cubiertos por ferrocarril, en especial en Estados Unidos (+6,9%), y en menor medida en Japón (+2,5%), país que representa por sí solo casi la mitad de los servicios totales de transporte ferroviario de pasajeros en los países del Foro Internacional del Transporte.

El transporte de viajeros en vehículo privado registra una evolución en medias tintas en 2007: no ha seguido creciendo en los países de adhesión reciente a la Unión Europea, como Hungría o Lituania (con disminuciones de los pasajeros-kilómetro del 11,6% y el 1% respectivamente), y en las economías más maduras ha estado prácticamente estancado o incluso ha aumentado (+0,6% tanto en Francia como en los Países Bajos o incluso +2,7% en Suecia). La carestía de los productos petrolíferos ha contribuido pues a cuanto menos contener la utilización del vehículo privado. Este hecho resulta tanto más significativo por cuanto se produce en un contexto de crecimiento económico sostenido, que normalmente tendría que haber inducido un incremento sensible de los desplazamientos en turismo privado. El hecho de que no se haya observado un aumento de los mismos en los países de la Unión Europea demuestra hasta qué punto la posesión y el uso del turismo privado escapan en parte a las variaciones coyunturales en los países donde los tipos de motorización son muy elevados.

El transporte de pasajeros en autobuses y autocares ha experimentado en 2007 una evolución diversificada: en fuerte regresión en Rusia (–38%) y Serbia (casi el –19%), pero también en países de la Unión Europea como Estonia (–7,1%), Hungría (–4,4%), Polonia (–2,8%), mientras que, por el contrario, ha realizado avances en países tan diversos como España (casi un +20%), Azerbaiyán (+9,4%), Croacia (+7,7%), Islandia (+5%) y Francia (+4,9%) o incluso Ucrania (+3,9%) y México (+3%). No se puede esbozar un balance global de estas evoluciones divergentes, que sin duda remiten en parte a circunstancias y condiciones nacionales. No obstante, cabe observar que en Rusia por ejemplo, el transporte en autobuses y autocares ha caído en 2007 a un nivel inferior a la quinta parte de su volumen de 1990, mientras que en un país como México, este tipo de transporte se ha multiplicado prácticamente por siete entre 1970 y 2007. A modo de comparación, en Estados Unidos las prestaciones de autobuses y autocares no han aumentado más del 10% entre 1990 y 2006. Es pertinente comentar que el transporte en autobuses y autocares representa en los países del Foro Internacional del Transporte un volumen global de prestaciones superior al del ferrocarril en ese mismo conjunto de países.

2.1.4. Balance de la seguridad en carretera en los países del Foro Internacional del Transporte

En 2007, en los países del Foro Internacional del Transporte los accidentes de carretera han causado la muerte de más de 150.000 pasajeros y dejado más de 6 millones de heridos. Aunque estas cifras suponen una disminución del número de fallecimientos con respecto al año anterior, siguen constituyendo un tributo aterrador pagado a la movilidad en carretera. Por lo que respecta a la cuota europea del Foro Internacional del Transporte, esa cifra representa la aniquilación, cada año, de prácticamente la población de una ciudad como Nancy (Francia) o Reikiavik (Islandia), y el ingreso en el hospital de toda la población de una ciudad como Roma (Italia) o Lisboa (Portugal). A continuación se proporcionan algunas indicaciones sobre la evolución de la seguridad en carretera en 2008.

Primeros indicadores de seguridad vial en 2008

Las primeras indicaciones disponibles sobre el balance de seguridad vial del año 2008 proceden de la base de datos IRTAD y destacan una sensible disminución del número de muertes en algunos países. Por ejemplo, en Suecia y en Bélgica el número de fallecidos en 2008 ha disminuido más de un 13% con respecto a 2007. Este retroceso ha alcanzado prácticamente un 17,5% en Irlanda. En Francia la disminución del número de muertos en carretera ha sido del orden del 7,5%, y en Alemania el retroceso es mayor aún, con un número de muertes en 2008 inferior en un 10% al dato de 2007.

Conviene señalar que en países como Chequia o Hungría, que han adquirido una gran movilidad automóvil en fecha más reciente, también ha disminuido el número de muertes, un 12% y casi un 19% respectivamente. En Polonia, en cambio, el retroceso sólo ha alcanzado el 2,6%.

Países como Japón y Australia, por su parte, han conseguido reducir el número de fallecidos en carretera en torno a un 9%.

Pese a las precauciones de rigor que se imponen por tratarse de cifras provisionales, sí se puede decir que el año 2008 arroja un saldo positivo en materia de seguridad vial, al menos por lo que se refiere al número de fallecimientos, y es probable que esta evolución se deba al menos en parte al efecto moderador del crecimiento de la circulación en carretera producido por una parte por el alto precio de los productos del petróleo a principios de año, y por otra parte por la abrupta deceleración económica en todos los países desarrollados a final de año.

En cualquier caso, los datos globales de 2007 denotan sensibles diferencias entre países y regiones.

Entre los países de la **Unión Europea**, el número de accidentes en carretera ha disminuido un 0,7% en 2007 con respecto a 2006. El número de víctimas (heridos y muertos) también está prácticamente estancado, pues sólo disminuye un 2%, mientras que el número de muertos retrocede un 1,2% en 2007 respecto a 2006. Estos resultados globalmente positivos son atribuibles a países como Reino Unido o España, donde el número de víctimas ha disminuido un 7,2% y un 6,8% respectivamente. Alemania, por su parte, ha registrado una disminución del número de víctimas de casi el 3%. En términos de víctimas mortales, también cabe señalar la disminución del 7,4% de muertos en las carreteras de Irlanda, mientras que países incorporados más recientemente a la Unión Europea, como Hungría (–5,4%) o Lituania (–2,6%) también han experimentado una disminución del número de muertos en carretera. En cambio, destacan los resultados negativos de algunos países de la Unión Europea de reciente adhesión, como Rumania (país donde el número de muertos aumentó casi un 13%), Eslovaquia (+8,7%) y Chequia (+15%). En cambio, cabe señalar que Estonia se suma al grupo de países de reciente incorporación a la Unión Europea cuyo balance en términos de seguridad en carretera es positivo en 2007, con un descenso del número de fallecimientos de casi un 4%.

Entre los **países de la CEI**, Rusia ha sufrido en 2007 un ligero incremento del número de accidentes (+2%). El número de víctimas ha aumentado un 2,3%, pero el de muertos aumenta poco menos del 2%. En Azerbaiyán, el número de muertos ha aumentado considerablemente (+7,8%), mientras que tanto el número de víctimas como de accidentes se ha situado por debajo de las cifras registradas en 2006. En Moldavia, aunque el número de accidentes ha aumentado un 6% en 2007, el número de víctimas, y sobre todo de muertos, en 2007 han experimentado un fuerte aumento con respecto a 2006 (+8,1% y +21,5% respectivamente).

Por lo que se refiere a los países no europeos del Foro Internacional del Transporte, cabe señalar que en **Estados Unidos** ha disminuido no sólo el número de víctimas (–1,7%), sino también el de muertos (–3,9%). En **Canadá** se ha registrado un descenso de los fallecimientos superior al 5,5%. En **Japón**, los resultados en materia de seguridad en carretera parecen aún más satisfactorios, pues el número de víctimas retrocede algo más del 2%, y el de muertos un 8%. En cambio, en **Nueva Zelanda**, esos mismos indicadores apuntan un incremento del número de víctimas superior al 5,5% y del número de muertos de casi el 8%, mientras que en **México**, el aumento del número de muertos ha sido de en torno al 10%. En **Corea**, el descenso del número de fallecimientos ha sido del 2,5%, y del 1,3% del total de víctimas, con un número de accidentes que retrocede un 1%.

Los datos sobre la seguridad en carretera en los países del Foro Internacional del Transporte que acabamos de exponer indican la evolución de algunos indicadores fundamentales entre 2006 y 2007. Sin embargo, el grado efectivo de inseguridad en carretera en un país no se puede entender a través de la mera mención, por ejemplo, de la evolución del número de muertos. Este dato debe relacionarse tanto con la población del país en cuestión, como con la dimensión de su parque de vehículos a motor. Sólo así podremos hacernos una idea del grado de inseguridad imperante en las carreteras de ese país. La base de datos de la IRTAD permite tomar conocimiento para cierto número de países, del número de muertos en accidentes de tráfico por cada mil millones de vehículos-kilómetro recorridos en estos mismos países. El siguiente cuadro retoma esta información para el año 2007.

Número de muertes en accidentes de tráfico en 2007 por mil millones de vehículos-kilómetro

País	B	DK	FIN	F	D	GB
Tasa	10,8	8,24	7,02	8,18	7,15	5,74
País	**IS**	**NZ**	**N**	**S**	**CH**	
Tasa	4,79	10,5	6,08	6,06	6,27	

Fuente: IATA.

Para los países sobre los cuales todavía no se dispone de la información anterior, podemos destacar que, por ejemplo, por lo que respecta al *número de muertes por millón de habitantes*, la situación es muy contrastada de un país a otro, ya que esta ratio está cerca de 220 en Lituania, 185 en Letonia, 145 en Polonia, pero no sobrepasa 85 en ERYM. En cuanto a los países miembros más antiguos de la Unión Europea, el *número de muertes por millón de habitantes* varía dentro de una horquilla que va de 141 en Grecia, 100 en Bélgica, 51 en Suiza, 50 en Reino Unido y 48 en los Países Bajos. Para mayor información, este mismo indicador varía de alrededor 136 en Estados Unidos a 52 en Japón, pasando por 77 en Australia. En relación con el parque de automóviles, el número total de *muertes por millón de vehículos a motor*, por su parte, varía de 226 en Grecia a 88 en Reino Unido, pasando por 168 en Bélgica, y 147 en Irlanda. Aunque este indicador se debe manejar con precaución debido a las incertidumbres existentes a nivel de la evaluación del parque de vehículos, sí que nos permite destacar que el grado de inseguridad en carretera es bastante diferente según nos encontremos en las carreteras del Oeste o del Este de Europa. En efecto, este mismo indicador evoluciona dentro de una horquilla que va de más de 1.556 *muertes por millón de vehículos a motor* en Ucrania, a 250 en Eslovenia, a una cifra de 2007 de sólo 89 en Suecia o 77 en Noruega. A título de comparación con países que presentan características sensiblemente diferentes a las de los países europeos, el número de muertes en 2007 por millón de vehículos motorizados es de 233 en Méjico y de 317 en Corea, pero no alcanza más de 163 en Estados Unidos, 132 en Nueva Zelanda y 80 en Japón.

2.1.5. Inversiones en infraestructuras de transporte 1995-2007

Recapitulación de las tendencias globales

- **Introducción relativa a los datos**

Las estadísticas del Foro Internacional de Transporte sobre las inversiones en infraestructuras de transporte entre 1995 y 2007 se elaboran a partir de una encuesta específica realizada en 51 países miembros, y que estudia la inversión bruta total en la red de carreteras, la red ferroviaria, las vías navegables, los puertos marítimos y los aeropuertos. Los datos toman en cuenta todas las fuentes de financiación, así como los gastos de mantenimiento financiados por las administraciones públicas. A partir de las respuestas recibidas, se procesan los datos relativos a 35 países.

Los países miembros han facilitado sus datos en precios corrientes. Para despejar la evolución global en algunos países europeos, los datos se han cifrado en euros, en precios constantes y en precios corrientes. Para la determinación de los precios constantes, el año de referencia utilizado en todos los cálculos es 2005.

El Secretariado del FIT ha realizado grandes esfuerzos para recopilar los índices de precios pertinentes con objeto de realizar los cálculos en precios constantes. Para la mayor parte de los países, ha utilizado un índice de los costes de construcción de las infraestructuras de transporte terrestre y de transporte fluvial y marítimo o, en su defecto, un índice de costes del sector industrial.

Es importante precisar que las definiciones y la calidad de los datos varían dependiendo de los países miembros. Además, dado que no se dispone de un índice general corregido de las paridades del poder adquisitivo de cara a las inversiones en infraestructuras de transporte, en las comparaciones internacionales de los datos relativos a las inversiones se impone la prudencia.

La presente recapitulación sólo resume las tendencias globales. Los datos detallados por países, con su descripción y su análisis, están disponibles en la dirección siguiente: www.internationaltransportforum.org/statistics

- **Tendencias globales de las inversiones en infraestructuras de transporte interior**

El volumen global de las inversiones en infraestructuras de transporte interior en los países miembros de la FIT estudiados en la encuesta ha aumentado desde 1995, pero observamos acusadas diferencias entre las regiones y países, así como una irregularidad en el tiempo.

En los países de Europa Occidental[1], el volumen de inversión sólo ha aumentado un 0,8% entre 1995 y 2000. Este periodo de crecimiento flojo parece haber tocado a su fin en 2001, y las inversiones en las infraestructuras de transporte interior han aumentado un 20% en cifras reales entre 2000 y 2003 – una tendencia que ya habíamos observado en nuestro anterior informe sobre las inversiones.

Sin embargo, los nuevos datos revelan que el nivel de inversión en infraestructuras de transporte interior ha disminuido con respecto a la máxima alcanzada en 2003. Entre 2003 y 2007, las inversiones han disminuido más de un 5% en términos reales. Su cuota del producto interior bruto (PIB) de los países de Europa Occidental, que en 1995 era del 1% en promedio, ha caído a menos del 0,08% en 2007, esto es su nivel más bajo desde que recopilamos datos al respecto.

La inversión en infraestructuras se ha acelerado de forma notoria en los países de Europa Central y del Este (PECO)[2] desde 2003. Este crecimiento, del que ya daba constancia la encuesta anterior, no ha dado signos de deceleración. Así, la inversión en infraestructuras de transporte interior ha aumentado más del 74% en términos reales entre 2003 y 2007. Su cuota del PIB, estancada hasta 2002, es decir de alrededor del 1%, ha aumentado rápidamente, para alcanzar un 1,9% en 2007 – la cifra más alta jamás declarada para estos países.

En Estados Unidos, el volumen de inversión ha aumentado un 28% entre 1995 y 2000, pero sólo un 3% en términos reales entre 2000 y 2003, y los datos revelan un descenso desde 2001. La ausencia de datos comparables a partir de 2003 ha limitado las posibilidades de proceder a un análisis más profundo, pero los datos preliminares sobre la inversión en carreteras indican una tendencia análoga a partir de 2003. La cuota de la inversión en infraestructuras de transporte interior en el PIB de Estados Unidos ha variado relativamente poco, situándose alrededor del 0,6-0,7%.

En cambio, nuestros datos relativos a la Federación de Rusia revelan que las inversiones en infraestructuras de transporte interior han alcanzado, en términos reales, un nuevo pico en 2007. Su cuota en el PIB ruso ha aumentado con fuerza en 2000, alcanzando el 1,8%, pero ha caído al 1,4% en 2007, lo cual se explica por una progresión aún más enérgica del PIB.

- **Reparto modal de las inversiones**

El reparto modal de las inversiones revela tendencias diversas según los países y regiones. Así, los países de Europa Occidental dan cada vez más preferencia a las inversiones ferroviarias, mientras que los PECO invierten masivamente en sus infraestructuras de carreteras. Estas tendencias ya se venían observando en nuestras encuestas anteriores, pero los datos relativos al año 2007 parecen indicar una inflexión en los PECO.

[1] Alemania, Austria, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Italia, Islandia, Noruega, Portugal, Reino Unido, Suecia

[2] Chequia, Croacia, ERYM, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia, Rumanía, Serbia.

En los países de Europa Occidental, la cuota de la inversión global dedicada a las carreteras sigue disminuyendo con respecto a la inversión ferroviaria. Dicha cuota representaba un 65% de la inversión total en infraestructuras de transporte interior en 2007. Entre 1995 y 2005 ya había registrado una bajada de alrededor de un 69%, para situarse en algo menos del 68%, Concretamente estos dos últimos años, la cuota de la inversión ferroviaria ha aumentado con fuerza. En cuanto a la inversión en vías fluviales, observamos una ligera disminución a lo largo de los últimos años. Las inversiones se mantienen a niveles más altos que en 1995 para todos los modos, aunque en términos reales, el volumen de inversión en carreteras sólo ha aumentado un 8% entre 1995 y 2007, y el de inversión en vías navegables interiores se ha incrementado en apenas un 5%.

En los países de Europa Central y del Este, en 2007 se observa, por primera vez desde 1996, un crecimiento sensible de la cuota ferroviaria, que alcanza cerca del 17% de la inversión total en infraestructuras de transporte interior. Esta cuota, que a finales de los años 90 era superior al 35%, había disminuido sin cesar hasta caer a tan sólo un 14% en 2005. El volumen de inversión en carreteras ha seguido creciendo con fuerza, pero se aprecia una inflexión de la tendencia a la vista del crecimiento más sobresaliente todavía, del volumen de inversión ferroviaria en términos reales en 2007, sobre todo en Hungría, Polonia y Rumanía.

2.1.6. Información sobre las estadísticas

- **Fuente de datos, definiciones y notas explicativas por países**

Fuente de datos

A menos que se indique lo contrario, los datos estadísticos contenidos en esta publicación han sido facilitados al Foro Internacional del Transporte por las administraciones nacionales (Ministerios de Transporte, Institutos Nacionales de Estadística, Institutos oficiales de investigación) y proceden de una recopilación de datos regular y normalizada. Estos datos son pues el reflejo de las estadísticas oficiales nacionales sobre el transporte.

Estimación de los datos no disponibles

Con objeto de completar los datos ausentes en las series estadísticas, cuando es posible hacerlo, el Foro Internacional del Transporte aplica procedimientos de estimación. Aunque el objeto de estos procedimientos consiste en garantizar la coherencia de los datos, no pueden pretender armonizar los resultados de los diversos países. Su función principal es la de completar los datos que faltan, con el fin de poder elaborar gráficos agregados que incluyan el máximo de países posible. Todas las estimaciones se identifican con una «e».

El método aplicado para estimar los datos no disponibles se basa en calcular tasas de crecimiento medio para un grupo de países similares, y luego aplicarlas individualmente a cada país. En el estado de cosas actual, se han identificado dos grupos geográficos:

Europa Occidental (21 países): Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Islandia, Irlanda, Italia, Liechtenstein, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suecia, Suiza, y Turquía.

Europa Central (15 países): Albania, Bosnia Herzegovina, Bulgaria, Chequia, Croacia, ERYM, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia, Rumanía y Serbia.

Definiciones utilizadas

A menos que se indique lo contrario, todas las definiciones y los términos utilizados en esta publicación están recogidos en la tercera edición del «Glosario de Estadísticas del Transporte», publicado conjuntamente con Eurostat, UNECE y el FIT. Este Glosario se puede consultar y descargar desde nuestro sitio web, en la dirección siguiente: http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/GloStat3f.pdf

Por lo que respecta a las inversiones en infraestructuras de transporte, los datos reflejan las inversiones brutas totales (nueva construcción, ampliación, reconstrucción y grandes reparaciones) y abarcan todas las fuentes de financiación (privada y pública).

Control de calidad

Las series se comprueban y comparan con las fuentes nacionales en caso necesario. En caso de existir cualquier divergencia con respecto a las definiciones generales, se pide al país implicado que facilite una nota explicativa.

Notas explicativas por países

Alemania: la interrupción de las series en 1991 se debe a la reunificación de Alemania. Desde 2005, las inversiones ferroviarias incluyen únicamente a la Deutsche Bahn AG.

Austria: Desde 2006, los datos ferroviarios incluyen asimismo a las empresas extranjeras que circulan por la red ferroviaria austriaca. Desde 1993 ya no se dispone de datos sobre los viajeros-kilómetro por carretera. Las inversiones en carreteras solo incluyen las carreteras federales y, desde 2002, sólo las autopistas y autovías.

Azerbaiyán: Desde 1995, las mercancías transportadas por carretera incluyen el transporte por cuenta propia.

Bélgica: Desde 2001, ya no se dispone de datos sobre trasnporte por tubería.

Bulgaria: Desde 1995, ya no se dispone de datos sobre el transporte de viajeros en vehículo privado.

Chequia: Hasta 1993, los datos están incluidos en Checoslovaquia (CSK). La inversión en carreteras no incluye las vías urbanas.

Corea: Las inversiones brutas incluyen los gastos en mantenimiento de infraestructuras.

Croacia: Hasta 2002, el transporte fluvial sólo contabilizaba las mercancías transportadas por buques nacionales, y tanto en el territorio nacional como fuera de éste. Desde 2004, solo se tiene en cuenta el transporte de mercancías en el territorio nacional, independientemente del pabellón que ondee el buque. Desde 1997, el transporte de mercancías por ferrocarril no incluye los vagones privados. Los datos sobre los oleoductos incluyen los gasoductos. El transporte en autobuses y autocares no incluye el transporte urbano. Las inversiones en carretera no incluyen las vías urbanas.

Dinamarca: Los vehículos privados incluyen los taxis y camionetas. Las inversiones no incluyen los puentes «Great Belt» y «Øresund». Las inversiones en carretera incluyen las vías urbanas y las inversiones ferroviarias incluyen el metro de Copenhague.

ERYM: las inversiones en carretera no incluyen las vías urbanas.

Eslovaquia: Hasta 1993, los datos están incluidos en Checoslovaquia (CSK). La inversión en carreteras incluye ciertas categorías de vías urbanas.

Eslovenia: La inversión en carreteras incluye las vías urbanas.

Estados Unidos: El transporte de viajeros por ferrocarril sólo incluye los datos de Amtrak (transporte interurbano por ferrocarril). Las inversiones en carreteras incluyen las vías urbanas.

Finlandia: Las inversiones en carretera y ferrocarril incluyen las infraestructuras urbanas. Las únicas inversiones que no se contabilizan son las aeroportuarias del Estado. Las inversiones portuarias incluyen las vías fluviales de acceso a los puertos desde 2001 y las operaciones de los rompehielos desde 2006.

Francia: el transporte de mercancías por ferrocarril y carretera incluye el tránsito. El transporte de mercancías por vías fluviales incluye el tránsito desde 1982 y los buques marítimos hasta 1996. Las inversiones en carreteras incluyen las vías urbanas. Las inversiones ferroviarias incluyen el tráfico de cercanías de la región de Île-de-France.

Grecia: Fuente: NSSG. El transporte por carretera de mercancías y viajeros no está disponible desde 2000.

Hungría: Los oleoductos incluyen los gasoductos. Las inversiones del Estado son las únicas que no se contabilizan. Las inversiones en carreteras incluyen las vías urbanas desde 1993.

Irlanda: No se dispone de datos sobre los viajeros-kilómetro por carretera. Las inversiones en carreteras no incluyen las vías urbanas.

Letonia: La inversión en carreteras incluye las vías urbanas desde 2003.

Lituania: La inversión en carreteras incluye las vías urbanas desde 1998.

Luxemburgo: No se dispone de datos sobre los viajeros-kilómetro por carretera.

México: Las toneladas-kilómetro y los viajeros-kilómetro se estiman basándose en parque de automóviles. En 1998, se reestructuró el transporte de viajeros por ferrocarril, hasta entonces muy subvencionado, con el resultado de un traslado de viajeros del ferrocarril a la carretera. Hasta 2001, el número de accidentes en carretera también incluye los accidentes sin lesiones físicas.

Moldavia: Desde 1992 los datos no incluyen a las empresas radicadas en la orilla izquierda de la Riviera Nistru ni a las de la ciudad de Bender.

Noruega: La inversión en carreteras incluye las vías urbanas.

Nueva Zelanda: La inversión en carreteras incluye las vías urbanas.

Países Bajos: El transporte de viajeros en autobuses y autocares no está disponible desde 2000.

Polonia: Desde 2004, el transporte de mercancías por carretera incluye el transporte nacional e internacional. La inversión en carreteras incluye las vías urbanas, salvo para los años 1996 a 1999.

Portugal: El transporte de viajeros en vehículo privado no está disponible desde 2000 y el dato correspondiente a autobuses y autocares dejó de estarlo en 2004. La inversión en carreteras no incluye las vías urbanas.

Rumanía: El aumento de las cifras de seguridad vial en 1990 coincide con la finalización de las limitaciones del tráfico a raíz de las restricciones petrolíferas. La inversión en carreteras no incluye las vías urbanas.

Reino Unido: Los datos de inversión se refieren a ejercicios fiscales y solo incluyen a Gran Bretaña. La inversión en carreteras y ferrocarril incluyen las infraestructuras urbanas. Desde 2005, no se dispone de datos sobre la inversión portuaria y aeroportuaria.

Rusia: Los datos de muertes en la carretera incluyen a las personas fallecidas hasta 7 días después del accidente.

Serbia: Desde 1997, el transporte de mercancías por carretera no incluye el transporte por cuenta propia, y el transporte de viajeros no incluye el transporte en vehículo privado.

Suecia: La inversión en carreteras incluye las vías urbanas. La inversión ferroviaria incluye los tranvías y metros.

Turquía: La inversión en carreteras no incluye las vías urbanas.

Tabla 2.1.1. Transporte de mercancías (miles de millones de toneladas-km)

Países	Ferrocarriles						Carreteras						Vías navegables						Oleoductos						Total mercancías					
	1970	1990	2000	2006	2007	07/06	1970	1990	2000	2006	2007	07/06	1970	1990	2000	2006	2007	07/06	1970	1990	2000	2006	2007	07/06	1970	1990	2000	2006	2007	07/06
Albania (ALB)	0,2	0,6	0,0	0,0	0,1	47,2	0,8	1,2	2,2	3,3	3,6	8,4	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	0,0	0,0	0,0	—	0,9[4]	1,8[4]	2,2	3,3	3,6	8,8
Alemania (DEU)	70,5	103,1 c	77,5	107,0	114,6	7,1	78,0	169,9	280,7	330,0	343,4	4,1	48,8	54,8	66,5	64,0	64,7	1,2	15,1	11,7	15,0	15,8	15,8	–0,1	212,4	339,5[c]	439,7	516,8	538,6	4,2
Armenia (ARM)	n.a.	n.a.	0,4	0,7	n.a.	—	n.a.	n.a.	0,0	0,4	0,5[e]	5,1	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	1,3	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	1,7	2,1 e	2,1 e	—
Australia (AUS)	36,0	87,9	133,6	189,0	198,7	5,1	24,4	81,6	132,3	168,3	177,0[e]	5,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60,4	169,5	265,8	357,4	375,6	5,1
Austria (AUT)	9,9	12,7	16,6	21,0 c	21,4	1,9	2,9	9,0	17,2	18,8	18,6	–1,0	1,3	1,7	2,4	2,4	2,6	7,4	3,6	6,4	7,6	7,7	7,2	–5,6	17,6	29,7	43,8	49,9c	49,8	–0,1
Azerbajan (AZE)	24,6	37,1	5,7	11,1	10,4	–6,2	3,7	3,3	3,8	8,6	9,5	108,0	—	—	—	—	—	—	1,0	3,4	1,4	15,7	52,3	233,6	29,3	43,7	10,8	35,3	72,2	104,4
Bélgica (BEL)	7,8	8,4	7,7	8,6	7,7	–10,2	13,1	32,0	51,0	43,0	42,1	–2,2	6,7	5,4	7,3	9,0	9,2[e]	2,3	0,3	1,0	1,6	1,6	1,5 e	–5,0	27,9	46,9	67,6	62,1	60,5 e	–2,7
Bielorrusia (BLR)	50,1	75,4	31,4	45,7	n.a.	—	8,1	22,4	9,0	n.a.	n.a.	—	1,2	1,8	0,0	0,1	n.a.	—	—	—	—	—	—	—	59,4	99,6	40,4	45,8[4]	n.a.	—
Bosnia-Herzegovina (BIH)	3,4	4,0	0,1	0,2e	n.a.	—	0,8	3,1	0,3[e]	0,5[e]	0,5[e]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,2	7,1	0,5[e]	0,7[e]	0,7[e]	—
Bulgaria (BGR)	13,9	14,1	5,5	5,2	5,2	0,3	7,0	13,8	3,1 c	5,8	6,6	12,9	1,8	1,6	0,4	1,4	1,7	19,7	n.a.	0,6	0,4	0,4	0,4	17,6	22,7[c]	30,1	9,4[c]	12,8	13,9	8,7
Canadá (CAN)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—
Checoslovaquia (CSK)	55,9	59,5	—	—	—	—	10,1	23,3	—	—	—	—	2,4	4,4	—	—	—	—	6,4	7,5	—	—	—	—	74,8	94,7	—	—	—	—
Croacia (HRV)	5,7	6,5	1,8	3,3	3,6	8,1	1,3	2,9	2,8	10,2	10,5	3,2	0,3	0,5	0,1	0,1	0,1	–6,0	n.a.	3,6	0,7	1,5	1,8	16,2	7,3[4]	13,5	5,3	15,1	16,0	5,5
Dinamarca (DNK)	1,9	1,8	2,0	1,9	1,8	–5,8	7,8	9,4	11,0	11,5	11,8	2,7	—	—	—	—	—	—	n.a.	2,0	4,7	4,9	4,6	–5,0	9,7[4]	13,2	17,7	18,3	18,2	–0,3
ERY-Macedonia (MKD)	0,6	0,8	0,5	0,6	0,8	26,7	0,8	2,2	0,8	6,7	4,6	–32,2	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	n.a.	0,2	0,2	–3,5	1,4[4]	3,0[4]	1,3[4]	7,5	5,5	–26,8
Eslovenia (SVN)	3,3	4,2	2,9	3,4	3,6	6,8	2,1	4,9	1,9	2,3	2,6	12,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,4	9,1	4,8	5,7	6,2	9,3
España (ESP)	10,3	11,6	12,2	11,6	11,1	–4,1	51,7	90,5	148,7	235,8	235,8	7,6	—	—	—	—	—	—	1,0	4,2	7,5	9,2	8,9	–3,1	63,1	106,4	168,4	256,6	273,8	6,7
Estados Unidos (USA)	n.a.	1.554,1	2.257,6	2559,8	2556,6	–0,1	n.a.	1.239,2	1.741,5	1889,9	n.a.	—	227,5	426,9	441,7	408,5	n.a.	—	n.a.	852,8	842,4	853,6	n.a.	—	n.a.	4.072,9	5.283,2	5.711,8	n.a.	—
Estonia (EST)	5,0	7,0	8,2	10,4	8,1	–22,0	2,3	4,5	3,9	8,9	10,7	20,3	0,0	0,0	0,0	n.a.	n.a.	—	—	—	—	—	—	—	7,4	11,5	12,1	19,3	18,8	-2,6
Federación Rusa (RUS)	1.672,0	2.522,9	1.373,2	1.950,8	2090,3	7,2	116,4	299,4	152,7	198,8	205,8	3,6	163,9	213,9	71,0	86,7	86,0	–0,8	242,6	1.239,8	745,0	1.153,8	1.140,9	–1,1	2.194,9	4.276,0	2.341,9	3.390,1	3523,1	3,9
Finlandia (FIN)	6,3	8,4	10,1	11,1	10,4	–5,7	12,4	25,4	27,7	25,5	26,0	1,9	n.a.	0,1	0,1	0,1	0,1	53,0	—	—	—	—	—	—	18,7[3]	33,8	37,9	36,6	36,5	-0,3
Francia (FRA)	67,6	49,7	55,4	40,8	40,5	–0,7	66,3	114,8	184,2	198,8	207,1	4,1	12,7	7,6	9,1	9,0	8,8	–1,9	28,2	19,6	21,7	22,2	21,7	–2,3	174,8	191,7	270,4	270,8	278,1	2,7
Georgia (GEO)	9,8	10,8	3,9	7,4	6,9	–6,4	n.a.	2,6	0,5	0,6	0,6	1,4	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	1,8	n.a.	n.a.	—	9,8[4]	13,4[4]	6,2	10,6[e]	10,1[e]	—
Grecia (GRC)	0,7	0,6	0,4	0,7	0,8	26,1	7,0	12,5	14,3[e]	16,5[e]	17,4[e]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,6	13,1	14,7[e]	17,2[e]	18,2[e]	—
Hungría (HUN)	19,8	16,8	8,1	10,2	10,1	–0,3	5,8	15,2	12,1	12,4	13,2	6,1	1,8	2,0	0,9[c]	1,9	2,2	15,6	1,0	5,3	4,0	5,8	5,7	–1,0	28,4	39,3	25,2c	30,3	31,2	3,2
Irlanda (IRL)	0,5	0,6	0,5	0,2	0,1	–37,7	n.a.	5,1	12,3	17,7	19,1	8,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5[4]	5,7	12,8	17,9	19,3	7,7
Islandia (ISL)	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—
Italia (ITA)	18,1	21,2	25,8	24,2	25,3	4,7	n.a.	177,9	158,6	180,5[e]	192,2[e]	—	0,4	0,1	0,2	0,1	0,1[e]	2,6	9,1	11,5	10,3	11,4	11,5	0,8	27,5	210,7	194,9	216,2[e]	229,1[e]	—
Japón (JPN)	63,0	27,2	22,1	23,2	23,3	0,7	135,9	274,2	313,1	346,5	353,2	1,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	198,9	301,4	335,3	369,7	376,6	1,9
Korea (KOR)	n.a.	13,7	10,8	10,6	10,9	3,5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	n.a.	13,7	10,8	10,6	10,9	3,5
Letonia (LVA)	15,5	18,5	13,3	16,8	18,3	8,8	2,8[e]	5,9	4,8	10,9	13,1	20,2	0,1	0,3	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	6,5	3,6	3,5[e]	–5,0	18,3[4]	24,7[4]	24,6[3]	31,4[3]	34,9[3]	11,2
Liechtenstein (LIE)	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	n.a.	0,3	0,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	n.a.	0,3	0,3	—
Lituania (LTU)	13,6	19,3	8,9	12,9	14,4	11,5	3,4[e]	7,3	7,8	18,1	20,3	11,8	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	—	n.a.	n.a.	3,5	2,7	1,0	–61,3	17,1[4]	26,8[4]	20,1	33,7	35,7	5,9
Luxemburgo (LUX)	0,8	0,7	0,6	0,4	0,3	-34,9	0,1	0,4[e]	0,4	0,6	0,6	–0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	–8,2	—	—	—	—	—	—	1,2	1,4	1,5	1,4	1,2	–13,2
Malta (MLT)	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—
México (MEX)	22,6	36,4	48,3	73,7	77,2	4,7	42,9	108,9	194,1	209,4	222,4	6,2	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	1,3	n.a.	n.a.	—	65,5	145,3	242,4	283,1	299,6	5,8
Moldavia (MDA)	10,4	14,8	1,5	3,7	3,1	–15,4	3,2	6,3	1,0	2,6	2,7	6,9	0,1	0,3	n.a.	n.a.	n.a.	—	—	—	—	—	—	—	13,7	21,4	2,5[3]	6,2[4]	5,8	–6,2
Montenegro (MNE)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—
Noruega (NOR)	1,4	1,6	1,8	2,4	2,5	3,9	3,2	8,2	13,0	16,1	16,3	1,2	—	—	—	—	—	—	n.a.	2,1	3,5	4,5	4,3	–5,9	4,6[4]	11,9	18,3	23,0	23,0	0,1
Nueva Zelanda (NZE)	n.a.	n.a.	4,1	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	14,3	18,5	19,2	3,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	18,4	22,4[1]	23,1[1]	3,2
Países Bajos (NLD)	3,7	3,1	4,5	6,3	7,2	14,7	12,4	22,9	31,6	33,4	32,9	–1,6	30,7	35,7	41,3	43,6	44,6[e]	2,3	4,1	4,9	5,9	5,8	5,6	–4,2	50,9	66,5	83,2	89,1	90,2[e]	1,3
Polonia (POL)	99,3	83,5	54,0	53,6	54,3	1,2	15,8	40,3	75,0[c]	136,5	159,5	16,9	2,3	1,0	1,2	1,2	1,3	8,2	7,0	13,9	20,4	25,6	23,5	–8,1	124,3	138,7	150,6[c]	216,9	238,6	10,0
Portugal (PRT)	0,8	1,6	2,2	2,5	2,6	2,3	n.a.	10,9	15,0	17,6	18,4	4,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,8[4]	12,5	17,1	20,8[e]	20,8[e]	4,7
R.F. Checa (CZE)	—	—	17,5	15,8	16,3	3,3	—	—	39,0	50,4	48,1	–4,4	—	—	0,8	0,8	0,9	17,1	—	—	1,6	2,3	2,1	–9,3	—	—	58,9	69,2	67,4	–2,6
R.F. Eslovaca (SVK)	—	—	11,2	10,0	9,6	–3,4	—	—	14,3	22,1	27,1	22,3	—	—	1,4	0,9	1,0	7,3	—	—	—	—	—	—	—	—	27,0	33,0	37,7	14,1
Reino Unido (GBR)	24,6	16,0	18,1	21,9	21,3	–2,7	85,0	132,9	153,7	169,2	175,9	3,9	0,3[e]	0,2	0,2	0,2	0,2 e	2,5	2,7	10,2	11,4	10,8	10,3[e]	–5,0	112,5[e]	159,3	183,4	202,0	207,6[e]	2,7
Rumanía (ROM)	48,0	57,3	18,0	15,8	15,8	–0,2	5,2[1]	5,2[1]	9,9	22,7	23,9	5,3	1,3	2,1	2,6	5,0	5,3	7,4	1,8	5,1	1,4	2,0	1,8	–8,8	56,4	69,6	31,9	45,5	46,9	3,0
Serbia (SRB)	6,1	7,2	1,9	4,2	4,6	7,5	3,5	8,6	0,6 1	0,8[1]	1,2[1]	45,5	3,5	3,2	1,0	1,6	1,6	–3,4	n.a.	0,1	0,1	0,5	0,5	–3,8	13,1[4]	19,1	3,6	7,1	7,7	8,5
Suecia (SWE)	10,0	10,4	12,4	14,9	15,9	6,7	5,1	25,6	31,4	35,5	36,4	2,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,1	36,1	43,8	50,3	52,3	3,8
Suiza (CHE)	6,6	8,3	10,8	12,3	13,4	8,3	4,8	11,5	21,9	25,4[e]	26,7[e]	—	0,1	0,2	0,1 e	0,1 e	0,1 e	—	1,2	1,2	0,2	0,3	0,2[e]	–5,0	12,8	21,2	33,1[e]	38,1[e]	40,4[e]	—
Turquía (TUR)	6,1	8,0	9,9	9,7	9,9	2,5	17,4	65,7	161,6	177,4	181,3	2,2	—	—	—	—	—	—	1,4	62,4	53,1	5,8	12,9	120,9	25,0	136,2	224,6	192,9	204,2	5,8
Ucrania (UKR)	n.a.	474,0	172,8	240,8	262,5	9,0	n.a.	14,8	2,5	11,3	14,3	26,0	n.a.	11,9	5,9	6,3	5,7	–10,1	n.a.	50,6	36,6	29,6	36,2	22,5	n.a.	551,3	217,8	288,1	318,7	10,6
Unión Europea (UE) (26)	**507,6**	**529,9**	**393,7**	**427,1**	**436,8**	**2,3**	**396,2[a]**	**959,7**	**1.309,7[a]**	**1.624,6[a]**	**1.720,6[a]**	**5,9**	**111,1**	**117,5**	**134,8a**	**139,9 a**	**143,1 a**	**2,3**	**80,3[a]**	**103,9[a]**	**123,3**	**131,8**	**125,3**	**–4,9**	**1.095,2**	**1.711,0**	**1.961,4**	**2.323,3[a]**	**2.425,7[a]**	**4,4**
OCDE		**2.146,8[a]**	**2.835,8**	**3.243,2[a]**	**3.263,9[a]**	**0,6**	**—**	**2.707,6[a]**	**3.870,1**	**4.407,4**	**—**	**—**	**335,4a**	**540,4**	**573,6**	**542,1**	**—**	**—**	**—**	**1.016,6**	**1.010,9**	**987,4**	**—**	**—**	**—**	**6.411,4[a]**	**8.290,4**	**9.183,9**	**—**	**—**
TOTAL FIT		**5.421,2[a]**	**4.486,0**	**5.576,2[a]**	**5.711,5[a]**	**24**	**—**	**3.115,7[a]**	**4.077,6[a]**	**4.720,2[a]**	**—**	**—**	**507,7 a**	**776,3**	**654,6 a**	**643,4 a**	**—**	**—**	**—**	**2.319,7[a]**	**1.809,5**	**2.197,3**	**—**	**—**	**—**	**11.633,0[a]**	**11.027,6**	**13.144,6[a]**	**—**	**—**

1: No se incluye el transporte por cuenta propia.

[1] Ferrocarril no incluido. [2] Carretera no incluida. [3] Vías navegables no incluidas. [4] Oleoducto no incluido.

a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. e: Dato estimado. c: Cambio de serie. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. —: Dato no aplicable. n.a.: Dato no disponible.
Fuente: OCDE/FIT 2009. Évolution des transports, 1970-2007.

Tabla 2.1.2. Transporte de viajeros (miles de millones de viajeros-km)

Países	Ferrocarriles						Vehículos privados						Autobuses y autocares						Transporte por carretas total						Total viajeros					
	1970	1990	2000	2006	2007	07/06	1970	1990	2000	2006	2007	07/06	1970	1990	2000	2006	2007	07/06	1970	1990	2000	2006	2007	07/06	1970	1990	2000	2006	2007	07/06
Albania (ALB)	0,3	0,8	0,1	0,1	0,1	–36,3	n.a.	n.a.	5,1	6,9	6,4	–7,2	0,8	2,2	0,2	0,5	0,7	38,1	0,8[1]	2,2[1]	5,3	7,4	7,0	–4,2	1,0[2]	3,0[2]	5,4	7,4	7,1	–4,6
Alemania (DEU)	38,5	43,6	75,4	79	79,1	0,1	350,6	593,2	831,3	869	871,0 e	0,2	48,6	56,6	69,0	66,2	68,2[e]	3,0	399,2	649,8	900,3	935,2	939,2[e]		437,7	693,4	975,7	1.014,2[e]	1.018,3[e]	0,4
Armenia (ARM)	n.a.	n.a.	0,0	0,0	n.a.	—	n.a.	n.a.	1,3	2,3	n.a.	—	n.a.	n.a.	0,1	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	1,4	2,3[2]	n.a.	—	n.a.	n.a.	1,5	2,4	n.a.	—
Australia (AUS)	13,4	10,4	11,3	12,5	12,9	2,7	100,2	200,7	240,5	258,7	263,2	1,8	6,5	17,5	17,4	18,9	19,2	1,6	106,7	218,4	257,9	277,5	282,4	1,7	120,0	228,6	269,2	290,0	295,2	1,8
Austria (AUT)	6,3	6,5	8,2	9,3[c]	9,6	3,1	26,9 e	54,1	n.a.	n.a.	n.a.	—	8,0[e]	13,6	n.a.	n.a.	n.a.	—	34,9[e]	67,7	n.a.	n.a.	n.a.	—	41,1[e]	76,2	8,2[1]	9,3[1]	9,6[1]	3,1
Azerbajan (AZE)	1,7	1,8	0,5	1,0	1,1	14,9	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	3,1	7,5	9,2	11,8	12,9	9,4	3,1[1]	7,5[1]	9,2[1]	11,8[1]	12,91	9,4	4,8 2	9,3[2]	9,6[2]	12,8[2]	14,0[2]	9,8
Bélgica (BEL)	8,3	6,5	7,8	9,6	9,9	3,4	49,3	80,7	106,1	109,9	110,2 e	0,2	9,3	11,4	13,3	18,1	18,6[e]	3,0	58,6	92,2	119,4	128,0	128,8[e]	0,6	66,8	98,7	127,2	137,6	138,7[e]	0,8
Bielorrusia (BLR)	7,3	16,9	17,7	10,0	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	8,4	19,8	9,2	9,3	n.a.	—	8,4[1]	19,8[1]	9,2[1]	9,3	n.a.	—	15,7[2]	36,6[2]	27,0[2]	19,3[2]	n.a.	—
Bosnia-Herzegovina (BIH)	1,7	1,4	0,0	0,0[e]	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	1,2	2,7	1,2[e]	1,3[e]	n.a.	—	1,2[1]	2,7[1]	1,2[1]	1,3[1]	n.a.	—	3,0[2]	4,1[2]	1,2[2]	1,3[2]	n.a.	—
Bulgaria (BGR)	6,2	7,8	3,5	2,4	2,4	—	n.a.	4,5	n.a.	n.a.	n.a.	—	12,2	25,9	13,9	11,1	11,3	1,2	12,2[1]	30,4	13,9[1]	11,1[1]	11,3[1]	1,2	18,5[2]	38,2	17,4[2]	13,6[2]	13,7[2]	1,0
Canadá (CAN)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—
Checoslovaquia (CSK)	20,5	19,3	—	—	—	—	n.a.	n.a.	—	—	—	—	21,4	43,4	—	—	—	—	21,4[1]	43,4[1]	—	—	—	—	41,9[2]	62,7[2]	—	—	—	—
Croacia (HRV)	3,7	3,4	1,3	1,4	1,6	18,3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	3,3	7,0	3,3	3,5	3,8	7,7	3,3[1]	7,0[1]	3,3[1]	3,5[1]	3,8[1]	7,7	7,0[2]	10,4[2]	4,6[2]	4,9[2]	5,4[2]	10,6
Dinamarca (DNK)	3,4	4,9	5,3	5,9	6	1,5	n.a.	53,0	57,8	62,4	63,9	2,5	n.a.	6,4	7,4	7,5	7,5	–0,3	n.a.	59,5	65,2	69,9	71,4	2,2	3,4[1]	64,3	70,5	75,8	77,4	2,1
ERY-Macedonia (MKD)	0,3	0,4	0,2	0,1	0,1	3,8	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	1,0	1,5	0,8	1,0	1,0	1,1	1,0[1]	1,5[1]	0,8[1]	1,0[1]	1,0[1]	1,1	1,4[2]	1,8[2]	1,0[2]	1,1[2]	1,1[2]	1,3
Eslovenia (SVN)	1,5	1,4	0,7	0,8	0,8	2,4	n.a.	13,3	20,3	23,0	24,4	5,9	2,6	6.5c	3,5	3,1	3,2	3,3	2,6[1]	19,8[c]	23,8	26,1	27,6	5,6	4,1[2]	21,3[c]	24,5	26,9	28,4	5,5
España (ESP)	15,0	16,7	20,1	22,1	21,9	–1,1	64,3	174,4	280,0[c]	340,9	343,3	0,7	20,9	33,4	50,3	49,4	59,2	19,8	85,3	207,8	330,3[c]	390,3	402,5	3,1	100,2	224,5	350,4[c]	412,4	424,3	2,9
Estados Unidos (USA)	9,9	9,7	8,8	8,7	9,3	6,9	2.817,8	3.671,5	4.094,9	4.278,6	n.a.	—	n.a.	195,4	259,0	238,6	n.a.	—	2.817,2[2]	3.866,9	4.353,9	4.517,3	n.a.	—	2.827,7[3]	3.876,7	4.362,7	4.526,0	n.a.	—
Estonia (EST)	1,2	1,5	0,3	0,3	0,3	6,6	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	2,6	4,5	2,6	2,9	2,7	–7,1	2,6[1]	4,5[1]	2,6[1]	2,9[1]	2,7[1]	–7,1	3,8[2]	6,0[2]	2,9[2]	3,1[2]	3,0[2]	–6,0
Federación Rusa (RUS)	191,1	274,4	167,1	177,6	174,1	–2,1	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	100,1	262,2	164,4	84,3	52,3	–38,0	100,1[1]	262,2[1]	164,4[1]	84,3[1]	52,3[1]	–38,0	291,2[2]	536,6[2]	331,4[2]	262,0[2]	226,3[2]	–13,7
Finlandia (FIN)	2,2	3,3	3,4	3,5	3,8	6,7	23,7	51,2	55,7	62,5	63,8	2,1	7,5	8,5	7,7	7,5	7,5	—	31,2	59,7	63,4	70,0	71,3	1,9	33,4	63,0	66,8	73,5	75,1	2,1
Francia (FRA)	41,0	63,7	69,9[c]	78,8	80,3	1,9	305,0	586,0	699,6	723,8	727,8	0,6	25,2	41,3	43,0	44,9	47,1	4,9	330,2	627,3	742,6	768,7	774,9	0,8	371,2	691,0	812.5c	847,5	855,2	0,9
Georgia (GEO)	2,1	2,0	0,5	0,8	0,8	–4,3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	8,3	4,5	5,3	5,4	2,8	2,1 1	10,3	5,0	6,1	6,2	1,8
Grecia (GRC)	1,5	2,0	1,6	1,8	1,9	6,6	n.a.	19,1	34,5[e]	36,2[e]	36,3[e]	—	4,8	5,1	6,0[e]	6,1[e]	6,3[e]	—	4,8[1]	24,2	40,5[e]	42,3[e]	42,6[e]	—	6,3[2]	26,2	42,1[e]	44,1[e]	44,5[e]	—
Hungría (HUN)	15,2	11,4	9,7	9,6	8,8	–8,7	7,3	47,0	46,2	46,9	41,4	–11,6	13,5	24,1	18,4	17,6	16,9	–4,4	20,8	71,1	64,6	64,5	58,3	–9,6	36,0	82,5	74,3	74,1	67,0	–9,5
Irlanda (IRL)	0,8	1,2	1,4	1,9	2,0	7,2	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	0,8[1]	1,2[1]	1,4[1]	1,9[1]	2,0[1]	7,2
Islandia (ISL)	—	—	—	—	—	—	n.a.	2,7	3,8	4,8	5,1	5,0	n.a.	0,3	0,5	0,6	0,7	5,0	n.a.	3,0	4,3	5,5	5,7	5,0	n.a.	3,0	4,3	5,5	5,7	5,0
Italia (ITA)	32,5	44,7	47,1	50,2	49,8	–0,8	211,9	522,6	726,5	744,9	720,2	–3,3	32,0	84,0	93,6	103,1	104,1	1,0	243,9	606,5	820,1	848,0	824,3	–2,8	276,4	651,3	867,2	898,1	874,1	–2,7
Japón (JPN)	288,8	387,5	384,3	395,6	405,5	2,5	182,7	760,1	869,7	833,9	n.a.	—	101,6	93,0	81,6	84,1	n.a.	—	284,2	853,1	951,3	917,9	n.a.	—	573,0	1.240,5	1.335,5	1.313,6	n.a.	—
Korea (KOR)	n.a.	n.a.	19,0	19,1	18,4[e]	–3,5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	19,0 1	19,1 1	18,4 1	–3,5
Letonia (LVA)	3,8	5,4	0,7	1,0	1,0	–0,9	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	3,3	5,9	2,3	2,8	2,6	–5,6	3,3[1]	5,9[1]	2,3[1]	2,8[1]	2,6[1]	–5,6	7,1[2]	11,2[2]	3,1[2]	3,8[2]	3,6[2]	–4,4
Liechtenstein (LIE)	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—
Lituania (LTU)	2,1	3,6	0,6	0,4	0,4	–5,1	n.a.	n.a.	n.a.	39,5	39,1	–0,9	4,9	6,7	2,3	3,3	3,2	–3,4	4,9[1]	6,7[1]	2,3[1]	42,8	42,3	–1,1	7,0[2]	10,3[2]	2,9[2]	43,2	42,7	–1,1
Luxemburgo (LUX)	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	6,0	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	0,2[1]	0,2[1]	0,3[1]	0,3[1]	0,3[1]	6,0
Malta (MLT)	—	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—
Mexico (MEX)	4,5	5,3	0,1	0,1	0,1	10,5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	64,6	271,5	381,7	437,0	449,9	3,0	64,6[1]	271,5[1]	381,7[1]	437,0[1]	449,9[1]	3,0	69,1[2]	276,8[2]	381,8[2]	437,1[2]	450,0[2]	3,0
Moldavia (MDA)	0,8	1,6	0,3	0,5	0,5	–0,6	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	1,9	4,9	1,0	2,2	2,5	12,0	1,9[1]	4,9[1]	1,0[1]	2,2[1]	2,5[1]	12,0	2,6[2]	6,5[2]	1,3[2]	2,7[2]	2,9	9,7
Montenegro (MNE)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—
Noruega (NOR)	1,9	2,4	3,4	3,3	3,4	4,1	17,8	42,7	46,8	51,8	53,1	2,6	4,2	4,6	6,3	5,9	5,9	0,7	21,9	47,3	53,1	57,7	59,1	2,4	23,9	49,8	56,4	61,0	62,5	2,5
Nueva Zelanda (NZE)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—
Países Bajos (NLD)	8,0	11,1	15,4	15,9	16,3	2,7	66,3	137,3	141,1	148,0	148,8	0,5	11,1	13,1	15,5[e]	15,6[e]	16,1[e]	—	77,4	150,4	156,6[e]	163.6[e]	164.9[e]	—	85,4	161,5	172,0[e]	179,0[e]	181,2[e]	—
Polonia (POL)	36,9	50,4	19,7	18,6	19,9	7,0	n.a.	68,1 c	149,7	219,2	239,3	9,1	29,1	46,3	31,7	28,1	27,4	–2,8	29,9[1]	114,4[c]	181,4	247,4	266,6	7,8	66,0[2]	164,8[c]	201,1	265,9	286,5	7,7
Portugal (PRT)	3,5	5,7	3,8	3,9	4,0	2,9	13,8	40,5	82,4 e	86,6 e	86,8 e	—	4,4	10,3	11,8	10,6[e]	10,9[e]	—	18,2	50,8	94,2[e]	97,2[e]	97,7[e]	—	21,7	56,5	98,0[e]	101,1[e]	101,7[e]	—
R.F. Checa (CZE)	—	—	7,3	6,9	6,9	–0,3	—	—	63,9	69,6	71,5	2,7	—	—	9,4	9,5	9,5	0,2	—	—	73,3	79,1	81,1	2,4	—	—	80,6	86,1	88,0	2,2
R.F. Eslovaca (SVK)	—	—	2,9	2,2	2,2	–2,2	—	—	23,9	26,3	26,0	–1,3	—	—	8,4	7,8	7,7	–1,0	—	—	32,4	34,2	33,7	–1,3	—	—	35,2	36,4	35,9	–1,3
Reino Unido (GBR)	30,4	33,2	38,2	45,3	48,4	6,8	283,0	588,0	639,7	686,1	690,0	0,6	60,0	45,6	46,5	49,9	49,8	–0,2	343,0	633,6	686,2	736,0	739,8	0,5	373,4	666,8	724,4	781,3	788,2	0,9
Rumanía (ROM)	17,8	30,6	11,6	8,1	7,5	–7,6	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	7,9	24,0	7,7	11,7	12,2	3,6	7,9[1]	24,0[1]	7,7[1]	11,7[1]	12,2[1]	3,6	25,7[2]	54,6[2]	19,3[2]	19,8[2]	19,6[2]	–1,0
Serbia (SRB)	3,7	4,5	1,2	0,7	0,7	0,4	3,8	16	n.a.	n.a.	n.a.	—	6,0	7,2	3,1	5,5	4,5	–18,7	9,9	23,3	3,1[1]	5,5[1]	4,5[1]	–18,7	13,5	27,7	4,3[2]	6,2[2]	5,1[2]	–16,5
Suecia (SWE)	4,6	6,6	8,2	9,6	10,4	8,1	56,1	85,9	91,9	97,0	99,6	2,7	8,5	9,7	9,5	8,7	8,5	–2,3	64,6	95,6	101,4	105,7	108,1	2,3	69,2	102,2	109,6	115,3	118,5	2,8
Suiza (CHE)	8,2	11,1	12,8	16,2	17,2[e]	6,1	41,8	73,3	80,6	90.5[e]	90.7[e]	—	3,0	5,6	5,3	5,3[e]	5,5[e]	—	44,9	78,9	85,8	95,8[e]	96,2[e]	—	53,0	89,9	98,7	112,0[e]	113,4[e]	—
Turquía (TUR)	5,6	6,4	5,8	5,3	5,6	5,2	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	41,3	135,0	185,7	187,6	209,1	11,5	46,9	141,4	191,5	192,9	214,7	11,3
Ucrania (UKR)	n.a.	76,0	51,8	53,2	53,1	–0,3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	90,3	28,8	53,3	55,4	3,9	n.a.	90,3[1]	28,9[1]	53,3	55,4	3,9	n.a.	166,4[2]	80,7[2]	106,6[1]	108,5[1]	1,8
Unión Europea (UE) (26)	**301,3**	**383,3**	**363,2**	**387,3**	**393,7**	**1,7**	**1.458,2[a]**	**3.119,1[a]**	**4.050,7[a]**	**4.391,9[a]**	**4.403,4[a]**	**0,3**	**337.9[a]**	**526,1**	**473.8[a]**	**485.7[a]**	**500.4[a]**	**3,0**	**1.796,1[a]**	**3.645,2**	**4.524,4[a]**	**4.877,5[a]**	**4.903,8[a]**	**0,5**	**2.097,4[a]**	**4.028,5[a]**	**4.887,6[a]**	**5.264,3[a]**	**5.297,5[a]**	**0,6**
OCDE	**609,9[a]**	**765,9[a]**	**791,3**	**835,1**	**853,7**	**2,2**	**4.618,5[a]**	**7.852,2[a]**	**9.366,6[a]**	**9.847,6[a]**	—	—	—	**1040,7**	**1.193,1[a]**	**1.241,1[a]**	—	—	**5.143,9[a]**	**9.027,8**	**10.745,4[a]**	**11.276,3[a]**	—	—	**5.744,8[a]**	**9.793,7[a]**	**11.536,7[a]**	**12.111,0[a]**	—	—
TOTAL FIT	**846,2[a]**	**1.193,3[a]**	**1.049,4**	**1.093,6**	**1.098,1**	**0,4**	**4.622,3[a]**	**7.886,0[a]**	**9.393,3[a]**	**9.919,3[a]**	—	—	—	**1.519,4[a]**	**1.446.8[a]**	**1.448.9[a]**	—	—	—	**9.548,7[a]**	**11.030,3[a]**	**11.561,1[a]**	—	—	—	**10.748,1[a]**	**12.079,7[a]**	**12.654,2[a]**	—	—

[1] Autobuses y autocares únicamente.
[2] Vehículos privados únicamente.

[1] Viajeros por ferrocarril únicamente.
[2] Vehículos privados no incluidos.
[3] Autobuses y autocares no incluidos.

a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. e: Dato estimado. c: Cambio de serie. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. –: Dato no aplicable. n.a.: Dato no disponible.
Fuente: OCDE/FIT 2009. Évolution des transports, 1970–2007.

Tabla 2.1.3. Accidentes de carretera (miles)

Países	Accidentes						Víctimas (muertos + heridos)						Muertos					
	1970	1990	2000	2006	2007	07/06	1970	1990	2000	2006	2007	07/06	1970	1990	2000	2006	2007	07/06
Albania (ALB)	n.a.	n.a.	0,4	1,0	1,3	23,5	n.a.	n.a.	0,6	1,3	1,7	28,8	n.a.	n.a.	0,3	0,3	0,4	38,6
Alemania (DEU)	377,6	340,0	382,9	328,0	335,8	2,4	551,0	456,1	511,6	427,4	436,4	2,1	19,2	7,9	7,5	5,1	4,9	–2,8
Armenia (ARM)	n.a.	n.a.	0,9	1,6	n.a.	—	n.a.	n.a.	1,4	2,4	n.a.	—	n.a.	n.a.	0,2	0,3	n.a.	—
Australia (AUS)	n.a.	22,1	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	39,1	32,8[e]	32,8	n.a.	—	3,8	2,3	1,8	1,6	1,6	1,1
Austria (AUT)	51,6	46,3	42,1	39,9	41,1	3,0	72,7	62,0	55,9	52,7	53,9	2,4	2,2	1,4	1,0	0,7	0,7	–5,3
Azerbajan (AZE)	n.a.	3,3[e]	2,0	3,2	3,1	–2,9	n.a.	5,0[e]	2,2	4,6	4,5	–2,0	n.a.	1,2[e]	0,6	1,0	1,1	7,8
Bélgica (BEL)	77,0	62,4	49,1	49,2	49,8	1,3	107,8	88,2	69,4	66,4	66,9	0,8	3,0	2,0	1,5	1,1	1,1	–0,2
Bielorrusia (BLR)	n.a.	9,2 e	6,4	8,3	n.a.	—	n.a.	11,5 e	8,1	10,6	n.a.	—	n.a.	2,2[e]	1,6	1,7	n.a.	—
Bosnia-Herzegovina (BIH)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—
Bulgaria (BGR)	5,8[e]	6,5	6,9	8,2	8,0	–2,6	6,4[e]	8,4	9,0	11,3	10,8	–3,8	0,8[e]	1,6	1,0	1,0	1,0	–3,5
Canadá (CAN)	124,2	182,0	155,8	144,9	n.a.	—	183,6	266,6	225,8	202,6	n.a.	—	5,1	4,0	2,9	2,9	2,7	–5,6
Checoslovaquia (CSK)	33,5	30,1	—	—	—	—	44,2	40,4	—	—	—	—	2,2	2,0	—	—	—	—
Croacia (HRV)	11,1 e	14,5	14,4	16,7	18,0	7,9	15,2 e	21,2	21,2	23,8	25,7	8,3	1,2[e]	1,4	0,7	0,6	0,6	0,8
Dinamarca (DNK)	19,8	9,2	7,3	5,4	5,5	2,7	26,7	11,3	9,6	6,8	7,1	3,5	1,2	0,6	0,5	0,3	0,4	32,7
ERY-Macedonia (MKD)	3,1	2,3	1,7	3,3	4,0	21,9	2,7	3,3	2,5	5,1	6,3	24,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	23,6
Eslovenia (SVN)	8,3	5,2	8,5	11,2	11,4	1,7	11,2	7,1	11,9	16,3	16,3	—	0,6	0,5	0,3	0,3	0,3	11,8
España (ESP)	58,0	101,5	101,7	99,8	100,5	0,7	87,0	162,4	155,6	147,6	146,3	–0,8	4,2	6,9	5,8	4,1	3,8	–6,8
Estados Unidos (USA)	n.a.	2.165,0	2.108,0	1.785,0	1.748,0	–2,1	n.a.	3.276,0	3.231,0	2.575,0	2.532,0	–1,7	52,6	44,6	41,9	42,7	41,1	–3,9
Estonia (EST)	2,2	2,1	1,5	2,6	2,4	–5,3	2,3	2,8	2,0	3,7	3,5	–6,6	0,3	0,4	0,2	0,2	0,2	–3,9
Federación Rusa (RUS)	n.a.	197,4	157,6	229,1	233,8	2,0	n.a.	250,2	209,0	318,1	325,5	2,3	n.a.	35,4	29,6	32,7	33,3	1,8
Finlandia (FIN)	11,4	10,2	6,6	6,7	6,7	–1,2	17,1	13,4	8,9	8,9	8,8	–1,0	1,1	0,6	0,4	0,3	0,4	13,1
Francia (FRA)	235,1	162,6	121,2	80,3	81,3	1,2	344,7	236,1	169,8	106,8	107,8	0,9	16,4	11,2	8,1	4,7	4,6	–1,9
Georgia (GEO)	3,0	3,0	1,7	4,9	4,8	–3,1	4,3	4,6	2,6	7,8	8,1	4,2	0,8	1,1	0,5	0,7	0,7	9,2
Grecia (GRC)	18,3	19,6	23,0	16,0	15,1	–5,8	25,7	29,1	32,8	22,3	20,5	–8,4	0,9	1,7	2,0	1,7	1,6	–4,8
Hungría (HUN)	23,2	27,8	17,5	21,0	20,6	–1,6	31,9	39,4	23,9	29,3	28,7	–2,0	1,7	2,4	1,2	1,3	1,2	–5,4
Irlanda (IRL)	6,4	6,1	7,8	6,0	5,2	–14,3	9,8	9,9	12,5	8,9	8,1	–8,9	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3	–7,4
Islandia (ISL)	0,7	0,6	1,0	0,9	1,1	25,4	0,9	0,9	1,5	1,4	1,7	23,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–51,6
Italia (ITA)	307,7	161,8	256,5	238,1	230,9	–3,0	238,4	227,6	367,1	338,6	331,0	–2,3	10,2	6,6	7,1	5,7	5,1	–9,5
Japón (JPN)	718,1	643,1	931,9	886,9	832,5	–6,1	997,9	801,5	1.164,8	1.104,6	1.040,2	–5,8	21,8	14,6	10,4	7,3	6,6	–8,7
Korea (KOR)	37,2	255,3	290,5	213,7	211,7	–1,0	45,9	336,6	437,2	346,6	342,1	–1,3	3,5	14,2	10,2	6,3	6,2	–2,5
Letonia (LVA)	4,7	4,3	4,5	4,3	4,8	11,1	5,0	5,6	6,0	5,8	6,5	12,0	0,6	0,9	0,6	0,4	0,4	2,9
Liechtensteín (LIE)	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	–6,3	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	19,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	—
Lituania (LTU)	4,7	5,1	5,8	6,6	6,4	–2,1	4,9	6,4	7,6	9,0	8,8	-2,6	0,7	0,9	0,6	0,8	0,7	–2,6
Luxemburgo (LUX)	3,1	1,2	0,9	0,8	0,7	–1,7	2,5	1,8	1,3	1,2	1,2	6,2	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	19,4
Malta (MLT)	n.a.	n.a.	1,0	1,2	n.a.	—	n.a.	n.a.	1,2	1,2	n.a.	—	n.a.	n.a.	0,0	0,0	n.a.	—
México (MEX)	19,8	65,0	61,1	29,0	30,6	5,2	17,3	41,6	43,7	38,1	39,0	2,4	2,6	5,5	5,2	4,9	5,4	10,0
Moldavia (MDA)	3,1	6,0	2,6	2,3	2,4	6,0	3,6	7,8	3,6	3,2	3,4	8,1	0,6	1,1	0,4	0,4	0,5	21,5
Montenegro (MNE)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—
Noruega (NOR)	9,3	8,8	8,4	7,9	8,2	3,2	12,3	12,2	12,0	11,4	12,3	8,3	0,6	0,3	0,3	0,2	0,2	–3,7
Nueva Zelanda (NZE)	13,3	12,8	7,8	11,3	12,0	6,7	21,4	18,4	11,4	15,6	16,4	5,6	0,7	0,7	0,5	0,4	0,4	7,9
Países Bajos (NLD)	59,0	13,2	10,9	8,7	9,2	5,9	71,4	15,0	12,7	9,9	10,5	6,2	3,2	1,4	1,2	0,8	0,8	–2,5
Polonia (POL)	41,8	50,5	57,3	46,9	49,5	5,7	41,3	74,3	77,9	64,4	68,8	6,9	3,4	7,3	6,3	5,2	5,6	6,5
Portugal (PRT)	22,7	45,1	44,2	35,7	35,3	–1,0	30,3	65,7	61,6	48,0	47,2	–1,7	1,4	2,3	1,6	0,9	0,9	0,5
R.F. Checa (CZE)	—	—	25,4	22,1	23,1	4,3	—	—	33,9	29,2	30,5	4,4	—	—	1,5	1,1	1,2	15,0
R.F. Eslovaca (SVK)	—	—	7,9	8,0	8,5	6,4	—	—	10,7	11,3	12,0	5,9	—	—	0,6	0,6	0,7	8,7
Reino Unido (GBR)	272,8	265,6	242,1	204,4	188,1	–8,0	371,5	352,9	335,0	267,6	257,2	–3,9	7,8	5,4	3,6	3,3	3,1	–7,2
Rumanía (ROM)	4,9	9,7	7,6	6,6	8,5	27,3	6,3	11,9	8,8	7,8	9,8	26,5	1,9	3,8	2,5	2,5	2,8	12,8
Serbia (SRB)	n.a.	n.a.	48,8	63,9	70,7	10,7	n.a.	n.a.	17,7	19,3	23,2	20,0	n.a.	0,0	1,0	0,9	1,0	6,9
Suecia (SWE)	16,6	17,0	15,8	18,2	18,5	1,8	23,5	23,3	22,6	27,1	27,2	0,5	1,3	0,8	0,6	0,4	0,5	5,8
Suiza (CHE)	28,7	23,8	23,7	21,5	21,9	2,0	37,7	30,2	30,7	27,1	27,5	1,6	1,7	1,0	0,6	0,4	0,4	3,8
Turquía (TUR)	19,2	115,3	466,4	728,8	825,6	13,3	20,8	94,0	118,0	173,7	193,4	11,3	4,0	6,3	3,9	4,6	5,0	8,0
Ucrania (UKR)	n.a.	50,9	33,3	195,6	278,8	42,5	n.a.	63,1	41,8	67,6	88,1	30,3	n.a.	9,6	5,2	7,6	9,6	26,1
Unión Europea (UE) (26)	**1.666,3**	**1.403,2**	**1.456,0**	**1.275,9**	**1.267,1[a]**	**–0,7**	**2.133,6**	**1.951,2**	**2.019,3**	**1.729,4**	**1.725,8[a]**	**–0,2**	**85,1[a]**	**69,4[a]**	**56,2**	**42,9**	**42,3[a]**	**–1,2**
OCDE	**—**	**4861,1**	**5.475,1[a]**	**5.065,0[a]**	**4.917,0[a]**	**–2,9**	**—**	**6.826,1**	**7.281,5**	**6.202,9**	**5.874,6[a]**	**–5,3**	**176,5**	**154,7**	**128,8**	**109,1**	**106,6**	**–2,3**
TOTAL FIT	**—**	**5.180,9[a]**	**5.781,2[a]**	**5.636,3[a]**	**5.576,1[a]**	**–1,1**	**—**	**7.235,0[a]**	**7.638,8[a]**	**6.721,9[a]**	**6.417,1[a]**	**–4,5**	**—**	**215,0[a]**	**174,3**	**160,6**	**159,3[a]**	**–0,8**

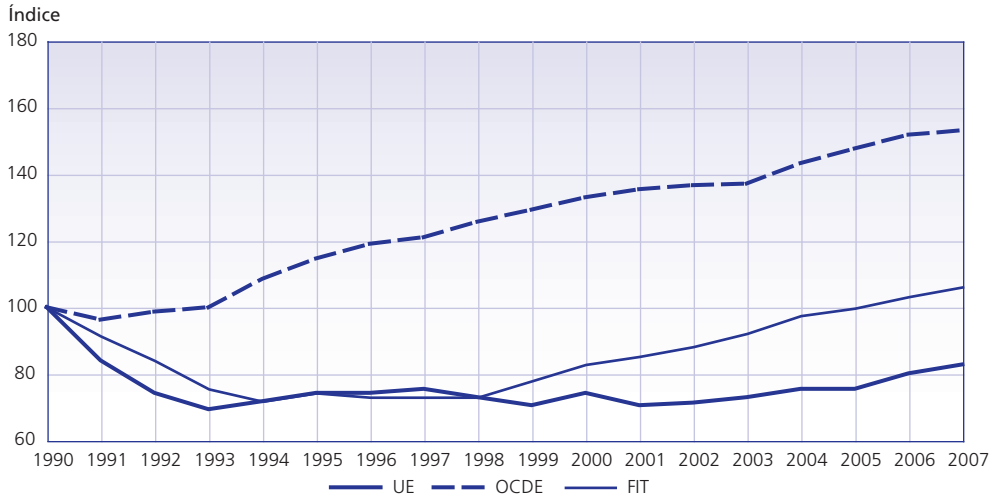
a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. e: Dato estimado. c: Cambio de serie. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. –: Dato no aplicable.
n.a.: Dato no disponible.
Fuente: OCDE/FIT 2009. Évolution des transports, 1970-2007.

Tabla 2.1.4. Inversiones brutas en infraestructuras (precios corrientes. Millones de euros)

Países	Ferroviarias					Carreteras					Vías navegables					Puertos marítimos					Aeropuertos				
	1995	2000	2005	2006	2007	1995	2000	2005	2006	2007	1995	2000	2005	2006	2007	1995	2000	2005	2006	2007	1995	2000	2005	2006	2007
España (ESP)	648	920	1.926	2.253	2.368	4.167	4.738	8.245	8.337	7.780	—	—	—	—	—	383	498	1.012	1.234	1.188	458	460	1.343	1.658	2.013
Estados Unidos (USA)	3.301	7.021	n.a.	n.a.	n.a.	30.351	61.282	n.a.	n.a.	n.a.	1176	4427	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	4.761	13.212	n.a.	n.a.	n.a.
Estonia (EST)	4	20	21	22	27	8	19	107	132	131	—	—	—	—	—	19	18	22	28	55	2	1	1	1	4
Federación Rusa (RUS)	1.161	2.612	4.021	4.168	5.436	1.883	2.579	3.790	4.872	7.299	73	48	73	51	58	146	243	279	236	197	263	240	268	398	436
Finlandia (FIN)	226	233	281	234	211	457	488	595	650	803	2	0	1	2	5	41	59	136	195	223	51	65	48	60	74
Francia (FRA)	2.766	2.955	4.118	4.214	4.424	10.439	10.545	11.355	12.099	12.489	107	114	108	162	168	235	197	283	261	252	570	783	860	978	1.052
Georgia (GEO)	n.a.	n.a.	17	54	192	n.a.	5	40	67	106	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	0	0	1	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	78
Hungría (HUN)	85	197	171	91	376	131	177	1.703	583	646	1	0	2	4	4	—	—	—	—	—	33	27	115	9	2
Irlanda (IRL)	29	85	184	172	244	283	780	1.153	1.495	1.425	—	--	—	—	—	30	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	105	147	271
Islandia (ISL)	—	—	—	—	—	75	129	151	211	186	—	—	—	—	—	18	19	23	34	37	n.a.	12	7	5	n.a.
Italia (ITA)	2.117	4.549	n.a.	n.a.	n.a.	4.771	6.930	n.a.	n.a.	n.a.	10	30	n.a.	n.a.	n.a.	213	231	n.a.	n.a.	n.a.	269	355	n.a.	n.a.	n.a.
Japón (JPN)	7.694	9.341	5.933	6.730	6.665	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	3.142	2.800	2.430	n.a.	26	21	25	22
Korea (KOR)	n.a.	n.a.	38	38	37	n.a.	n.a.	60	61	58	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	21	24	23	n.a.	n.a.	3	3	3
Letonia (LVA)	7	38	40	33	37	3	13	161	181	243	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	62	90	149	n.a.	18	10	10	10
México (MEX)	168	430	223	370	445	579	1.283	2.298	2.158	2.168	—	—	—	—	—	133	315	565	513	438	n.a.	18	17	20	17
Liechtenstein (LIE)	—	—	—	—	—	14	24	27	n.a.	n.a.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lituania (LTU)	4	18	68	50	75	15	109	165	197	277	1	0	0	2	3	6	13	30	30	26	19	1	4	18	53
Malta (MLT)	—	—	—	—	—	3	11	8	n.a.	n.a.	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Noruega (NOR)	324	363	193	258	n.a.	826	909	1463	1474	n.a.	—	—	—	—	—	68	123	116	77	n.a.	70	72	44	157	n.a.
Nueva Zelanda (NZE)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	182	301	342	408	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Polonia (POL)	248	195	235	353	646	638	1001	1.876	2.605	3.442	10	n.a.	7	7	13	30	11	9	14	17	27	69	131	133	85
Portugal (PRT)	196	401	415	307	329	737	964	2.113	1.940	1.453	1	1	20	13	12	86	126	35	88	116	67	118	144	107	93
Reino Unido (GBR)	2.414	4.578	6.518	7.376	n.a.	5.224	5.564	6.308	6.973	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	199	336	336	n.a.	n.a.	703	1.196	2.602	n.a.	n.a.
R.F. Checa (CZE)	114	371	484	465	612	286	309	1.415	1.491	1.493	1	11	10	19	14	—	—	—	—	—	74	28	237	71	77
R.F. Eslovaca (SVK)	59	53	160	225	287	53	227	360	388	382	21	1	1	1	0	—	—	—	—	—	4	4	32	14	16
Rumanía (ROM)	72	43	109	102	311	356	631	1.331	1.950	2.808	244	105	140	213	359	6	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	12	7	2	15	42
Serbia (SRB)	13	3	4	4	2	28	49	174	351	415	12	4	15	29	24	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	0	0	1	1
Suecia (SWE)	1.141	592	854	913	1.122	1.010	912	1.297	1.406	n.a.	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	37	43	n.a.	76	315	85	88	118
Suiza (CHE)	1.079	1.463	2.191	n.a.	n.a.	2.520	2.717	n.a.	n.a.	n.a.	8	17	0	n.a.	n.a.	—	—	—	—	—	131	411	104	n.a.	n.a.
Turquía (TUR)	38	61	250	454	459	8.952	1.852	1.352	2.530	2.437	—	—	—	—	—	n.a.	n.a.	44	48	51	415	199	361	468	128

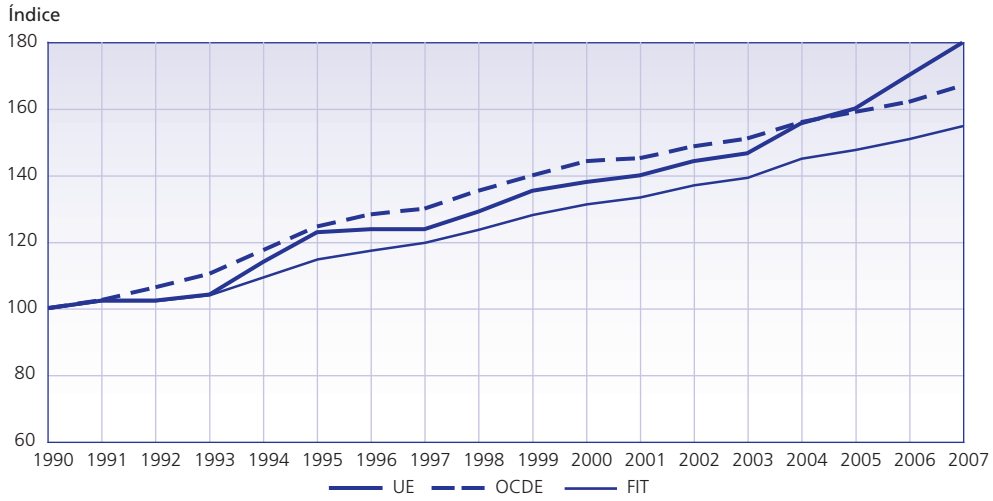
a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. –: Dato no aplicable. n.a.:Dato no disponible.
Fuente: OCDE/FIT 2009. Évolution des transports, 1970-2007.

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



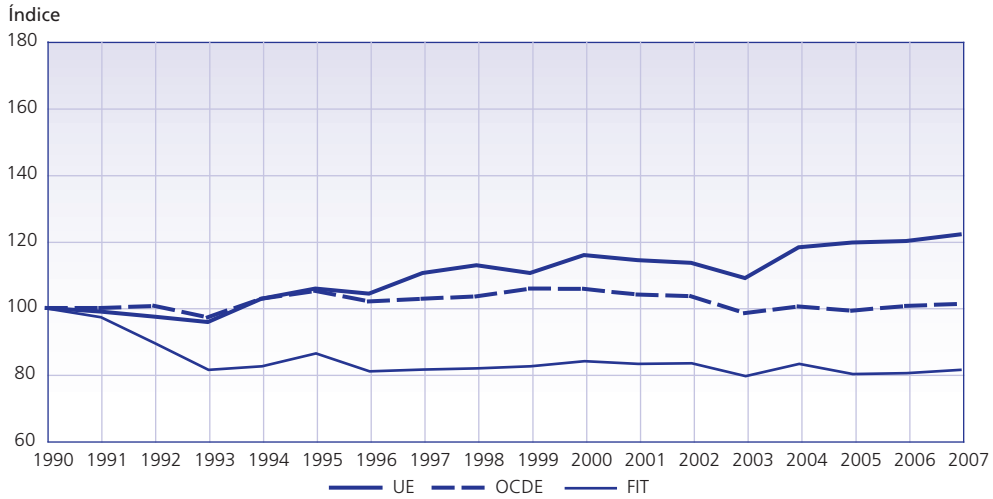
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

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



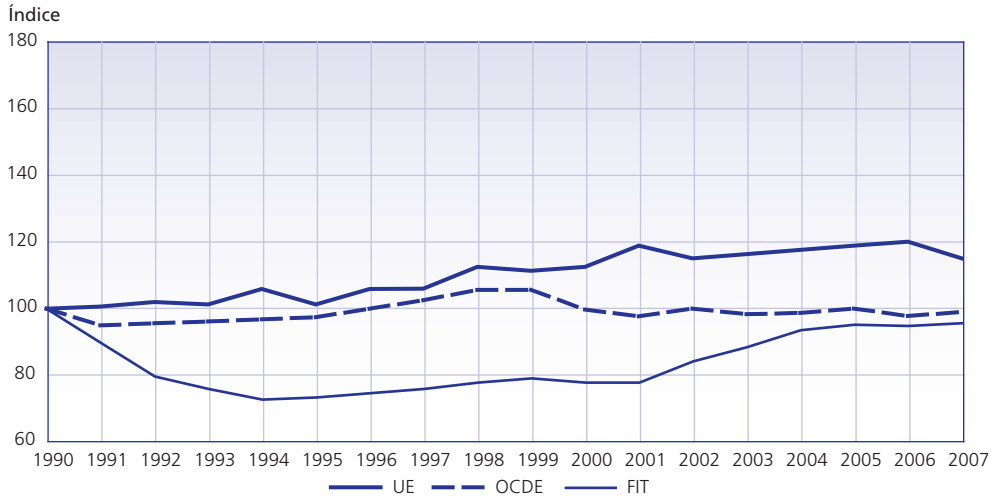
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

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



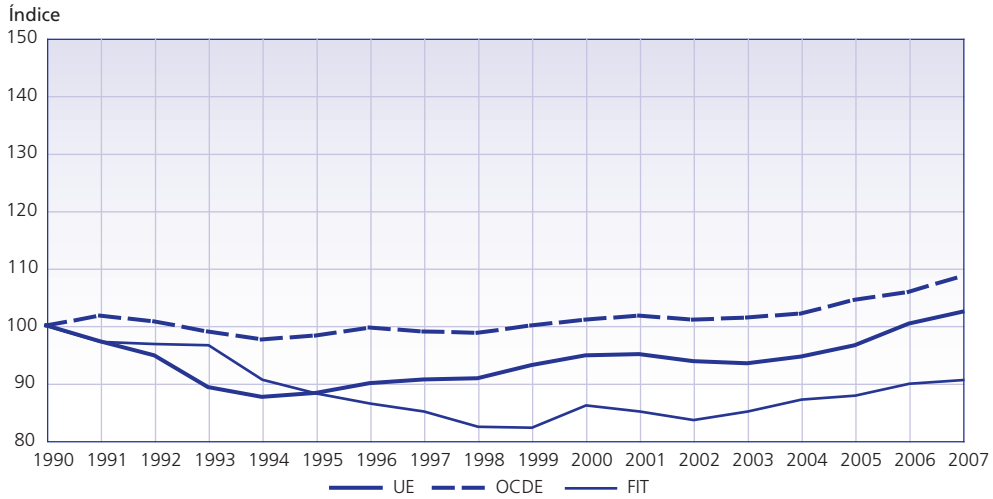
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

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



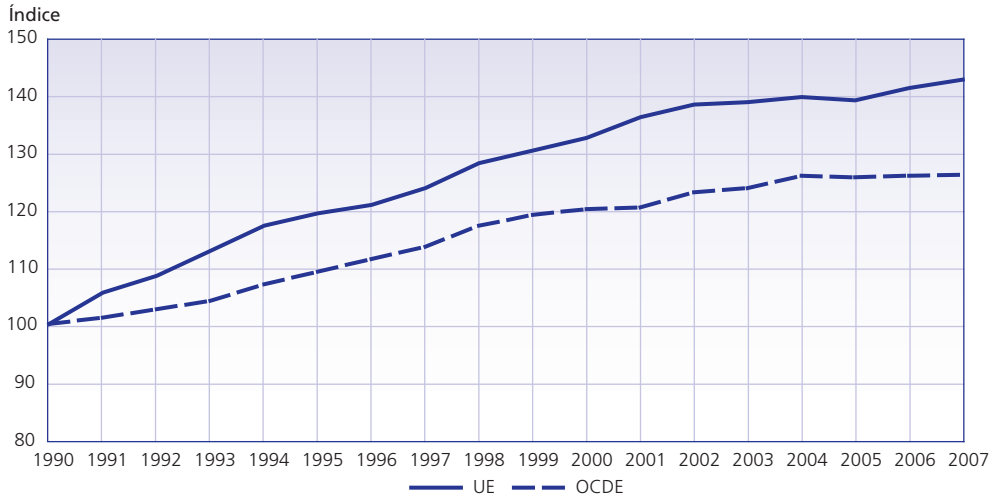
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

Gráfico 2.1.5. Transporte de viajeros por ferrocarril (viajeros-km) (1990 = 100)



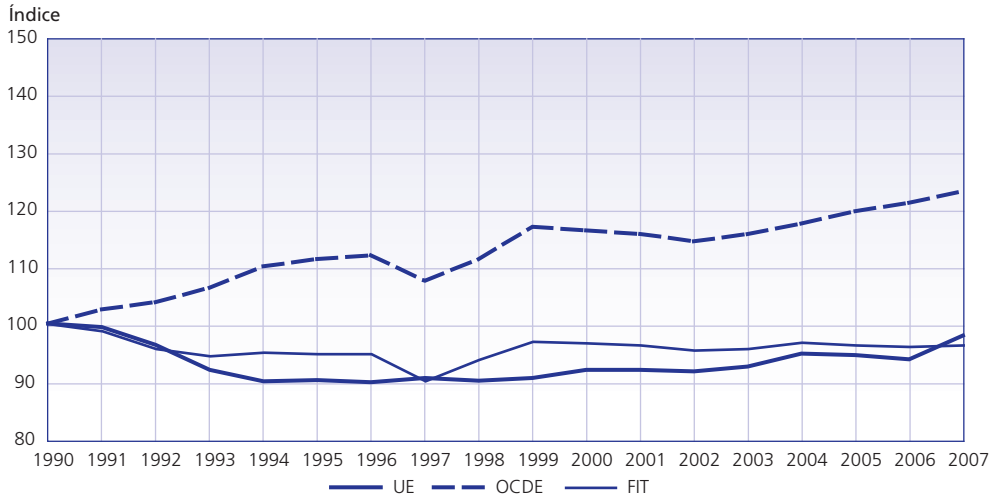
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

Gráfico 2.1.6. Transporte de viajeros en vehículo privado (viajeros-km) (1990 = 100)



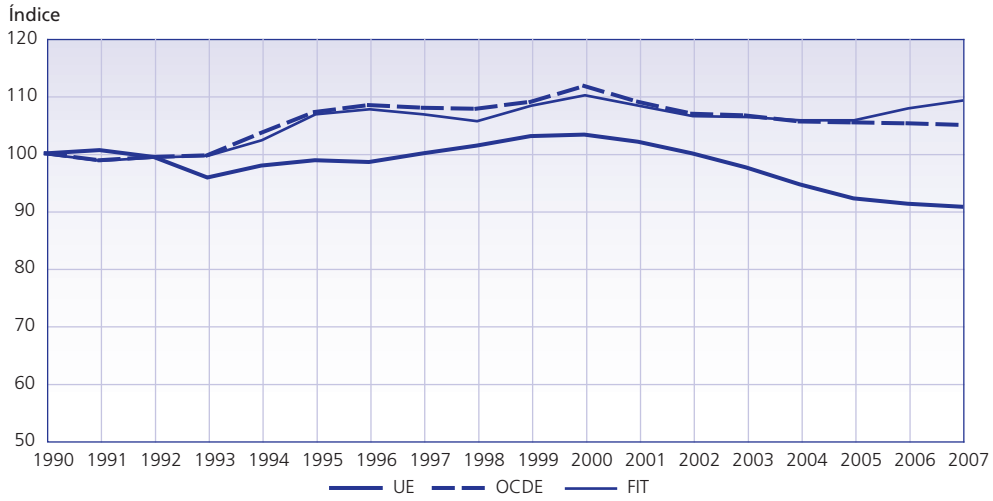
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

Gráfico 2.1.7. Transporte de viajeros en autobús y autocar (viajeros-km) (1990 = 100)



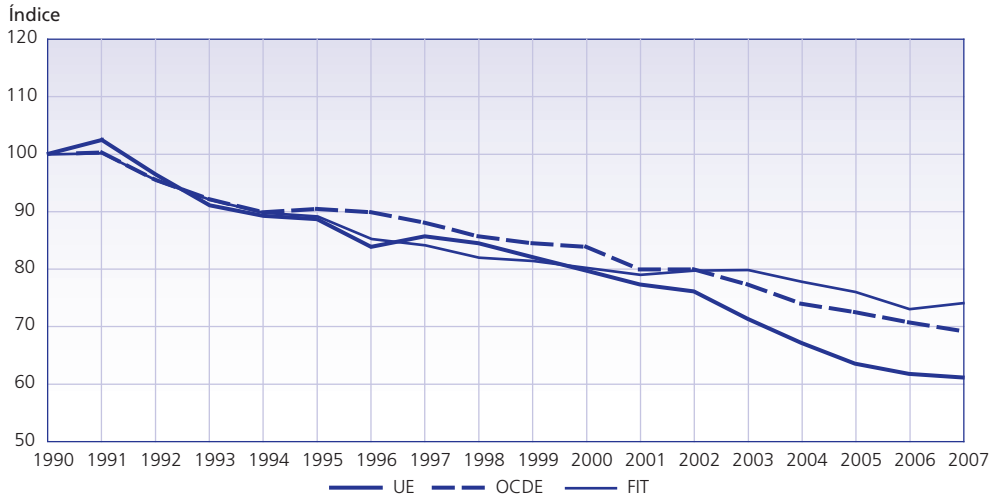
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

Gráfico 2.1.8. Heridos en accidentes en carretera (1990 = 100)



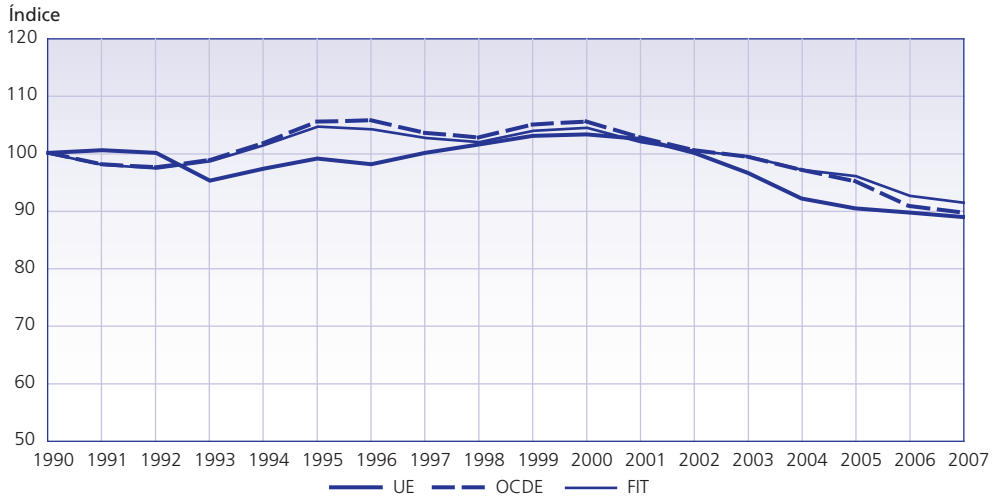
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

Gráfico 2.1.9. Muertos en accidentes en carretera (1990 = 100)



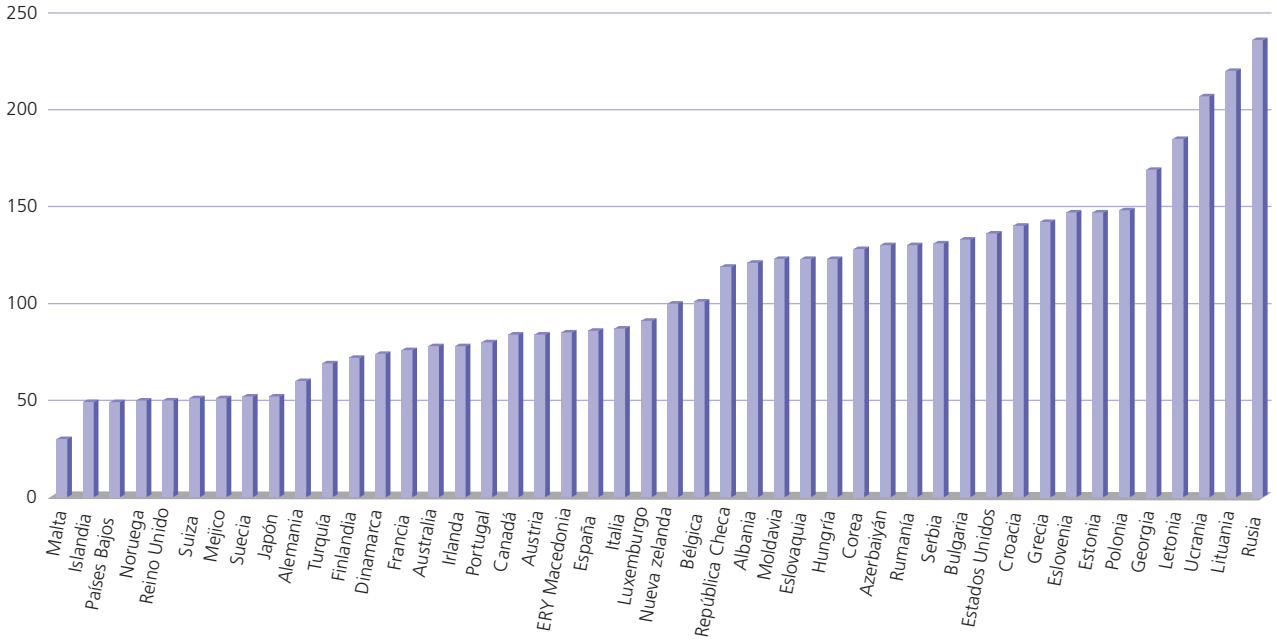
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

Gráfico 2.1.10. Víctimas en accidentes en carretera (1990 = 100)



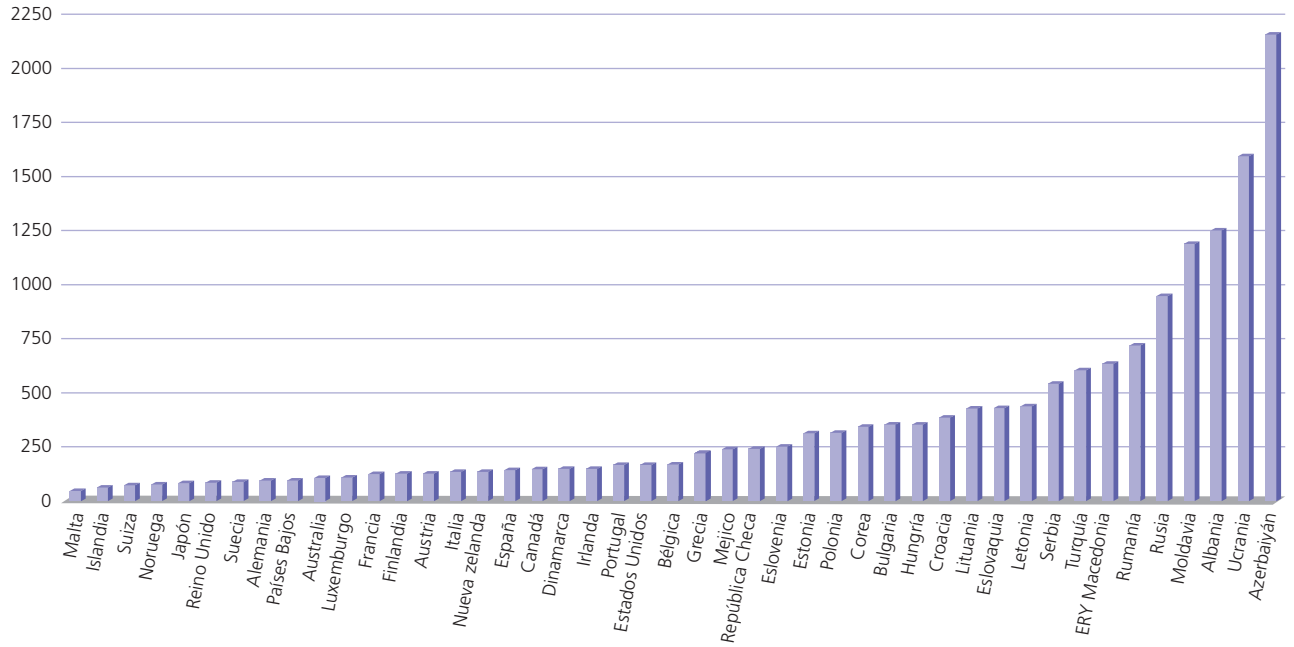
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

Gráfico 2.1.11. Número total de muertos por millón de habitantes (año 2007)



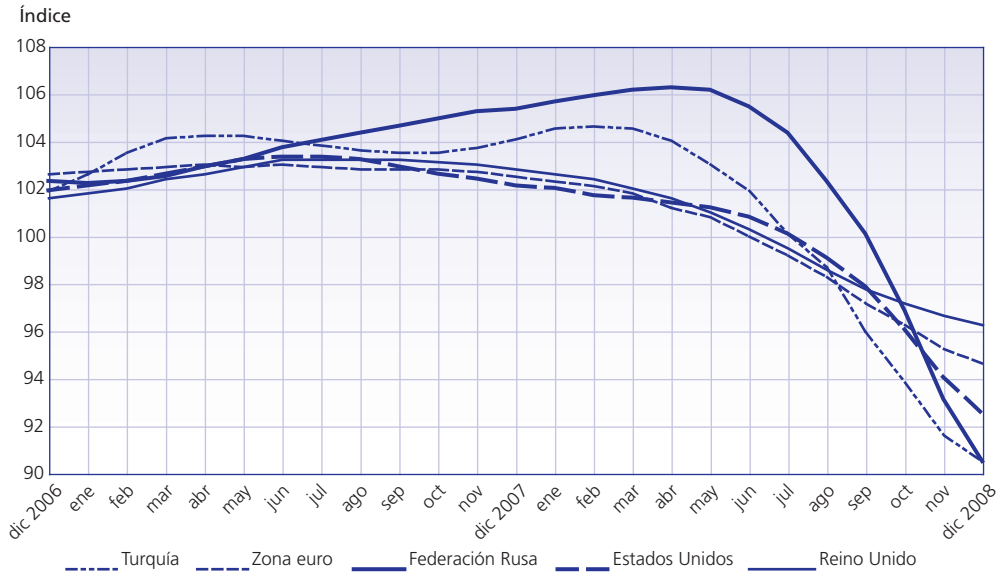
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

Gráfico 2.1.12. Número total de muertos por millón de vehículos motorizados (año 2007)



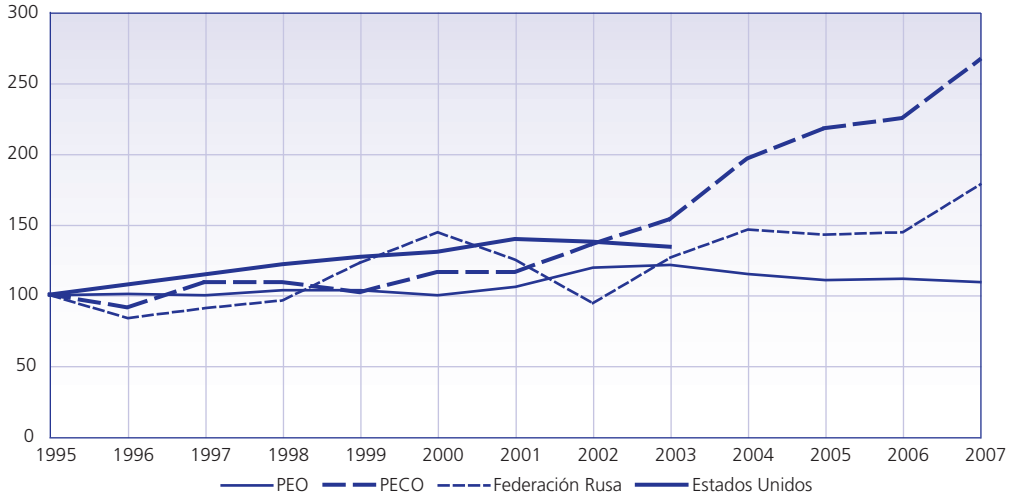
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

Gráfico 2.1.13. Indicador compuesto de tendencías (diciembre 2006 - diciembre 2008)



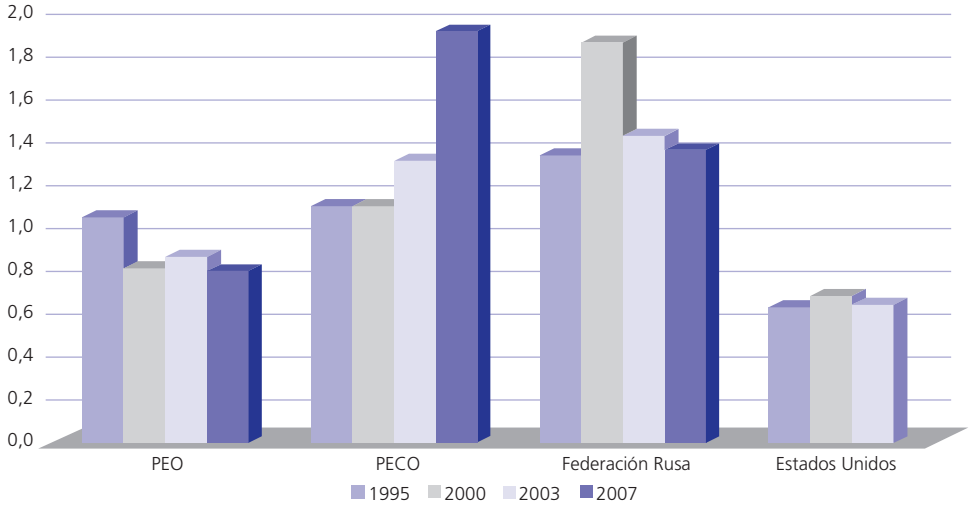
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

Gráfico 2.1.14. Evolución de las inversiones anuales en infraestructuras de transporte interior (Precios constantes de 2005) (1995 = 100)



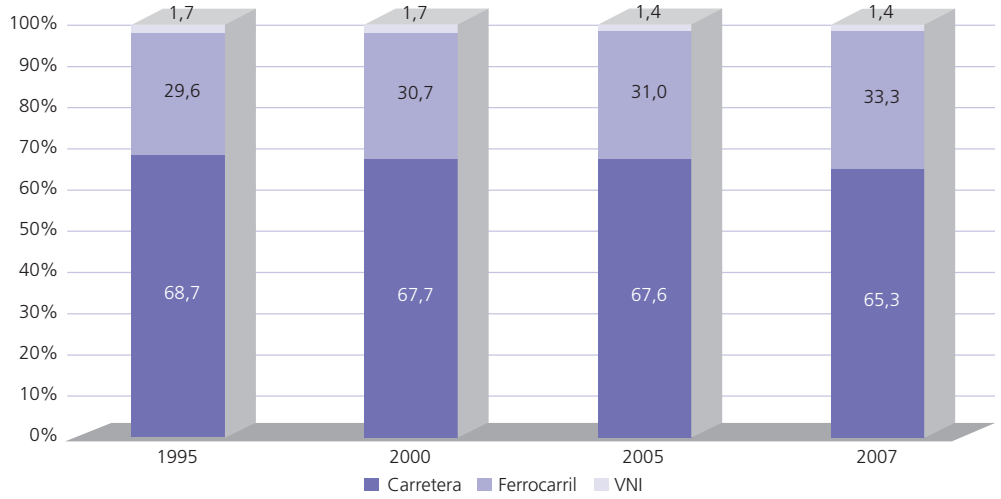
Nota: PECO y países de Europa occidental, precios constantes en euros, tasas de cambio de 2005.
PEC = Países de Europa occidental.
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

Gráfico 2.1.15. Inversiones en infraestructuras de transporte interior en porcentaje del PIB. (Precios corrientes)



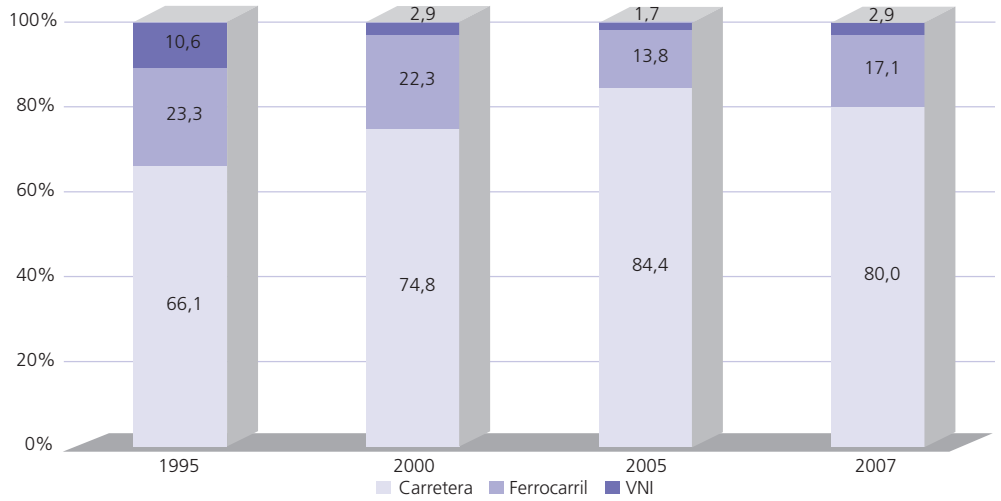
Nota: PECO y países de Europa occidental, precios en euros y tasas de cambio corrientes.
PEO = Países de Europa occidental.
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

Gráfico 2.1.16. Reparto modal de las inversiones en infraestructuras - determinados años, países de Europa Occidental (Precios en euros y tasas de cambio corrientes)



VNI = Vías navegables interiores.
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

Gráfico 2.1.17. Reparto modal de las inversiones en infraestructuras - determinados años, PECO (Precios en euros y tasas de cambio corrientes)



VNI = Vías navegables interiores.
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

2.2. El transporte marítimo

En el año 2008, los indicadores económicos de la OCDE estimaron que el Producto Interior Bruto (PIB), en el conjunto de países que lo integran, tuvieron tasas bajas de crecimiento alcanzando el 0,8%, cifra por debajo del 2,7% de 2007. Para la zona Euro el aumento fue el mismo 0,8%. El PIB de las principales economías emergentes continuaron con incrementos aunque en menor medida que años atrás; así la tasa de crecimiento en China fue del 6,8%, en India creció un 7% y en Rusia 6,5%. La producción industrial, que suele ser un buen indicador de la demanda de transporte, se considera que aumentó en el conjunto de países de la OCDE un 1,7%; en Estados Unidos cayó un 1,8%, en Japón un 3,2% y en la zona Euro 1,6%, sin embargo en Corea del Sur aumentó un 2,8% y en China alcanzó el 12,9% de incremento.

La demanda mundial de transporte marítimo experimentó un aumento del 4,3% sobre el año anterior. En el tráfico medido en toneladas-milla, la demanda global alcanzó un crecimiento del 4,2%.

La flota mercante mundial de transporte elevó su capacidad en GT un 7,3% siguiendo así la recuperación que se inició en el año 1989, la flota mundial total se incrementó en un 7,2%.

La evolución del mercado de fletes fue totalmente cambiante a lo largo del año, así durante el primer semestre los fletes se mantuvieron bastante altos, sin embargo en el último trimestre, debido a la crisis producida tuvieron caídas extraordinarias.

El tonelaje amarrado ha continuado a la baja alcanzando entre buques petroleros y graneleros 200.000 TPM.

Globalmente, la flota de transporte de la Unión Europea tuvo incrementos en sus toneladas de registro como viene ocurriendo desde hace algunos años.

2.2.1. La demanda de transporte

La demanda de transporte marítimo en el mercado internacional durante 2008 ascendió a 7.745 millones de toneladas transportadas, con un incremento del 4,3% en relación con el año precedente. En dicho tráfico medido en toneladas-milla, la demanda global tuvo una subida del 4,2% llegando a 32,7 billones de toneladas-milla. Estos crecimientos se debieron básicamente a la demanda de transporte de crudo que se incrementó un 1,4% alcanzando 1.800 millones de toneladas y los productos de petróleo que llegaron a 575 millones de toneladas con un aumento del 4%. El tráfico de mineral de hierro creció casi un 7,4%; el carbón se incrementó en un 3,5% y el grano subió un 0,9%. El total de toneladas transportadas de estos tres principales graneles sólidos tuvo una subida del 4,6%, provocado esencialmente por el crecimiento de la producción de hierro en lingotes en China, sin embargo, la producción de acero tuvo descensos después de años de incremento. En el conjunto formado por «otras mercancías» en las que se incluyen gases licuados, productos químicos, container y ro-ro, otra carga general, coches, etc., la variación positiva global fue del 5,7% alcanzando 3.347 millones de toneladas, este grupo ha supuesto más del 43% del total de toneladas transportadas en este modo en el año 2008 (tabla 2.2.1).

2.2.2. La oferta de transporte

La flota mundial a 1 de enero de 2009 había incrementado su capacidad en GT un 7,2%, en relación con la misma fecha del año anterior. El número total de buques de la flota mundial era de 99.741 con casi 831 millones de GT y una media de 22 años de antigüedad. De este número de buques, 52.944 correspondían a buques mercantes de transporte con 791,1 millones de GT y 1.156,7 millones de TPM, con un crecimiento del 7,3% sobre 2007, y con una antigüedad media de 20 años.

Analizando las variaciones experimentadas por los diferentes tipos de buques, cabe señalar que la flota de gaseros, portacontenedores, petroleros, carga general y graneleros, incrementaron su tonelaje. Los combinados se mantuvieron estables. Los mayores incrementos los han tenido los gaseros 21%, los portacontenedores un 11,8%, la flota de graneleros que subió un 6,7%, los de carga general un 3,1% y los petroleros un 2,6%. Los combinados se quedaron en las mismas cifras de 2007.

La estructura de la flota de transporte se ha mantenido en condiciones semejantes al año precedente, con un porcentaje que alcanza el 25% para los petroleros, del 29% para los graneleros y el 46% para el resto de buques mercantes. Los portacontenedores representan un porcentaje de casi el 18% sobre el total de la flota de transporte, y los buques de carga general alcanzan el 8% (tablas 2.2.2 a 2.2.5).

Al finalizar el año 2008 la edad media de la flota total mundial era de 22 años y la de la flota mercante de transporte de 20 años de antigüedad. Para los buques de crudo de petróleo la media de edad es de 10 años y para los de producto de 23 años, para la carga general 24 años y para los portacontenedores es de 11 años. Dentro de las flotas mercantes de transporte más destacadas, el país con flota más moderna continúa siendo Japón con un promedio de 14 años. Los que poseen las flotas más antiguas son Estados Unidos 25 años, China 23 años y Grecia 20 años. Por otra parte, los países de libre registro como Liberia, tiene su flota con una antigüedad media de 11 años; para la flota de Bahamas 14 años y Panamá de 17 años.

En la evolución de las principales flotas hay que destacar que Panamá, que representa un 22% del total mundial, incrementó su tonelaje en un 9%, manteniéndose a la cabeza de la flota mundial y superando de nuevo, en términos de GT, a la flota de Liberia, que supone a su vez

un 10% del total mundial y que incremento su tonelaje un 7,6%. La flota de Bahamas alcanzó el tercer puesto con un incremento del 6% y representa el 5,6% del total de la flota mundial. La flota de Marshall Island tuvo un incremento del 19% y la de Alemania volvió a crecer en 2008, alcanzando una subida del 18% (tabla 2.2.6).

Tanto en el año 2000 como en 2001 existió una reducción del tonelaje amarrado, sin embargo en el año 2002 volvió a producirse un incremento debido fundamentalmente a la caída de los fletes de los petroleros; en 2003 se redujo el tonelaje amarrado que bajó hasta un millón de TPM, continuando esa caída en 2004 que alcanzó únicamente entre buques petroleros y graneleros, 700.000 TPM; en 2005 volvió a caer hasta 500.000 TPM, en 2006 bajó quedando en 400.000 TPM. En el año 2007 descendió hasta llegar a 300.000 TPM entre petroleros y graneleros y para el año 2008 se ha situado en 200.000 TPM correspondiendo únicamente a buques graneleros.

El sector de la construcción naval ha tenido un incremento destacado durante 2008, pero no tan llamativo como fue en el año 2007. La contratación de nuevos buques creció de forma importante, llegando a 189,5 millones de TPM lo que significa casi el 17% de la flota mundial.

En petroleros se alcanzaron cerca de 42 millones de TPM (284 buques). Como ya ocurrió el pasado ejercicio uno de los motivos que justificarían este importante crecimiento sería la retirada de los petroleros de casco sencillo, que se hará definitiva a partir del año 2010, para los buques de más de 5.000 TPM.

La contratación de graneleros alcanzó los 69 millones de TPM un 55% menos que el año anterior (748 bulkarrier).

Los nuevos contratos para portacontenedores cayeron un 69%, los buques de carga general también alcanzaron caídas del 29% y los de pasaje decrecieron un 73%, sin embargo, los contratos para ro-ro crecieron un 35%.

Los precios de nueva construcción disminuyeron rompiendo la tendencia alcista iniciada en la segunda mitad de 2002. En el transcurso de 2008 los petroleros y graneleros cayeron una media del 12%. Los portacontenedores también bajaron su precio de manera destacada, en particular los de gran tamaño.

Las bajas en la flota mercante mundial por desguace alcanzaron los 12,9 millones de TPM, lo que supone alrededor del 1,1% de la flota mundial. Los desguaces de buques petroleros supusieron 7,1 millones de TPM. En buques graneleros los desguaces alcanzaron 3,2 millones de TPM, muy por encima de los 0,4 millones desguazados en 2007.

La cartera de pedidos mundial a 1 de enero de 2009, correspondiente a buques tanque, combinados y graneleros, alcanzó 433,2 millones de TPM; la correspondiente a buques petroleros pasó de 155,9 millones TPM a 164,7 millones TPM, y los graneleros subieron de 228,4 millones TPM a 268,5 millones TPM.

Como viene sucediendo desde hace varios años, Corea del Sur y Japón continúan con su posición de liderazgo en el mercado de las naciones productoras alcanzando el 39,6% y 28,1%, respectivamente del total de las entregas. Los astilleros de la Unión Europea (27 países) consiguieron el 4,7% de la nueva contratación en CGT, y su cartera de pedidos era el 6,9% del total. Son buques en general de crucero, ro-ro y sistemas off-shore.

El mercado de fletes en el año 2008 fue muy cambiante a lo largo del año. Durante el primer semestre los fletes se mantuvieron altos, pero, en el último trimestre, motivado por la crisis producida, tuvieron importantes caídas. En graneleros existieron fletes con record histórico en la primera mitad del año, cayendo de forma destacada al finalizar el mismo. Al comenzar el año 2009 han empezado una recuperación. En buques petroleros no se detecto la crisis de forma inmediata, manteniéndose el nivel anual de fletes muy elevado, sin embargo en los primeros meses de 2009 los fletes de estos buques han tenido destacadas caídas.

En portacontenedores al empezar el año 2008 los fletes se mantuvieron en niveles semejantes a 2007, pero seguidamente descendieron de forma importante, producido básicamente por la caída del comercio en China.

2.2.3. Oferta de transporte de la Unión Europea

La capacidad de la flota de transporte de la Unión Europea, al finalizar 2008 mantuvo incrementos en sus toneladas de registro, tal y como viene ocurriendo desde hace varios años. Por países, los crecimientos a resaltar fueron para la flota alemana que aumentó un 18,5%, seguido de la de Malta que creció un 14%, a continuación Dinamarca 12,4% y Reino Unido un 10%. La flota de pabellón griego se incrementó un 3% con un total de 37 millones, siendo Grecia el país de la Unión Europea con mayor capacidad de transporte registrado bajo su bandera. Tuvieron descensos destacados Luxemburgo y Eslovaquia.

El porcentaje de tonelaje de registro de la flota de la Unión Europea de 15 países suponía casi un 16% de tonelaje de la flota mundial. Con la incorporación el 1 de mayo de 2004 de los 10 nuevos países a la Unión Europea (25 países), este porcentaje se incrementó de manera destacada, alcanzando el 22,5% y con la nueva incorporación el 1 de enero de 2007 de Bulgaria y Rumanía (27 países), el porcentaje se ha elevado hasta el 23%.

Tabla 2.2.1. Tráfico marítimo mundial

Años	Millones de toneladas					
	Total tráfico estimado	Petróleo y productos	Mineral de hierro	Carbón	Grano	Otras mercancías
2000	5.595	2.027	454	523	230	2.361
2001	5.653	2.017	452	565	234	2.385
2002	5.820	2.002	484	570	245	2.519
2003	6.133	2.113	524	619	240	2.637
2004	6.493	2.215	589	664	236	2.789
2005	6.604	2.215	652	710	307	2.720
2006	7.055	2.281	734	754	325	2.961
2007	7.428	2.328	787	806	341	3.166
2008 (1)	7.745	2.375	845	834	344	3.347
Años	**Miles de millones de toneladas-milla**					
	Total tráfico estimado	Petróleo y productos	Mineral de hierro	Carbón	Grano	Otras mercancías
2000	22.927	9.499	2.545	2.509	1.244	7.130
2001	23.131	9.419	2.575	2.552	1.322	7.263
2002	23.516	9.242	2.731	2.549	1.241	7.753
2003	25.124	9.850	3.035	2.810	1.273	8.156
2004	26.814	10.340	3.444	2.960	1.350	8.720
2005	28.376	10.527	3.918	3.113	1.686	9.132
2006	30.058	10.741	4.192	3.540	1.822	9.763
2007	31.425	11.084	4.544	3.778	1.927	10.092
2008 (1)	32.746	11.292	4.849	3.905	2.029	10.671

(1) Datos estimados.
Nota: Los datos para el grano incluyen sorgo y semilla de soja, además de trigo, maíz, cebada, avena y centeno.
Fuente: Fearnleys, Review, 2008.

Tabla 2.2.2. Flota mercante mundial (1)

Años	Mundial (2)	OCDE		Países de libre registro (3)		Otros países	
	GT (millones)	GT (millones)	% del mundial	GT (millones)	% del mundial	GT (millones)	% del mundial
2000	528,8	138,7	26,2%	265,2	50,2%	124,9	23,6%
2001	544,9	142,2	26,1%	274,2	50,3%	128,5	23,6%
2002	554,6	144,0	26,0%	276,0	49,8%	134,6	24,3%
2003	573,2	150,0	26,2%	276,6	48,3%	146,6	25,6%
2004	601,7	155,6	25,9%	283,4	47,1%	162,7	27,0%
2005	642,7	160,9	25,0%	302,2	47,0%	179,6	27,9%
2006	687,9	165,1	24,0%	329,4	47,9%	193,4	28,1%
2007	737,3	177,7	24,1%	357,4	48,5%	202,2	27,4%
2008	791,1	188,1	23,8%	385,9	48,8%	217,1	27,4%

(1) Los datos son de buques igual o mayor de 100 GT.
(2) Flota mercante: excluido flota pesquera, remolcadores, chapas, rompehielos, buques de investigación, buques «supply».
(3) Países de libre registro : Liberia, Panamá, Chipre, Bahamas, Bermudas, St.Vincent, Caymán Islands, Vanuatu, Malta, Antigua y Barbuda, Honduras, Líbano, Omán, Gibraltar y Mauricio.
Fuente: Lloyd's Register-Fairplay Ltd., *World Fleet Statistics*, 2008.

Tabla 2.2.3. Evolución de la flota mundial (1)

Tipo de buque	2004		2005		2006		2007		2008	
	N.º (miles)	GT (millones)	N.º (miles)	GT (millones)	N.º (miles)	GT (millones)	N.º (miles)	GT (millones)	N.º (miles)	GT (millones)
Petroleros	6,9	165,3	7,0	174,5	7,2	182,4	7,1	190,5	7,1	195,4
Gaseros	1,2	24,7	1,2	26,9	1,3	30,3	1,4	33,9	1,5	41,0
Combinados (obos)	0,2	5,6	0,1	4,6	0,1	3,3	0,1	2,5	0,1	2,5
Graneleros	6,5	175,8	6,8	188,6	7,1	201,5	7,4	215,1	7,6	229,5
Carga general	17,7	59,6	17,9	60,6	18,0	61,4	18,2	63,8	18,8	65,8
Portacontenedores	3,2	85,9	3,5	96,3	3,9	110,7	4,3	124,9	4,6	139,6
Otros buques mercantes (2)	11,4	84,8	11,8	91,2	12,6	98,3	13,0	106,6	13,2	117,3
Total flota mercante	**47,1**	**601,7**	**48,3**	**642,7**	**50,2**	**687,9**	**51,5**	**737,3**	**52,9**	**791,1**
Otros buques no mercantes	39,9	31,6	43,7	32,4	44,7	34,0	46,0	37,6	46,8	39,6
Total flota mundial	**87,0**	**633,3**	**92,0**	**675,1**	**94,9**	**721,9**	**97,5**	**774,9**	**99,7**	**830,7**

(1) Datos a 31 de diciembre de cada año.
(2) Incluye quimiqueros, otros buques tanque, buques de pasaje, ferries, ro-ros, transporte de vehículos y animales, etc.
Fuente: Lloyd's Register-Fairplay Ltd., *World Fleet Statistics*, 2008.

Tabla 2.2.4. Distribución de la flota mercante por clase de buque y grupos de países (año 2008)

Tipo de buque	Mundial (1)	OCDE		Países de libre registro (2)		Otros países	
	GT (millones)	GT (millones)	% del mundial	GT (millones)	% del mundial	GT (millones)	% del mundial
Petroleros	195,4	42,8	21,9%	90,2	46,2%	62,4	31,9%
Quimiqueros	42,9	13,2	30,8%	17,4	40,6%	12,3	28,7%
Gaseros	41,0	11,7	28,5%	18,0	43,9%	11,3	27,6%
Otros líquidos	0,1	–	–	–	–	–	–
Total tanques	**279,4**	**67,7**	**24,2%**	**125,6**	**45,0%**	**86,1**	**30,8%**
Combinados (obos)	2,5	0,9	36,0%	1,2	48,0%	0,4	16,0%
Graneleros	229,5	36,8	16,0%	127,6	55,6%	65,1	28,4%
Total graneleros	**232,0**	**37,7**	**16,3%**	**128,8**	**55,5%**	**65,5**	**28,2%**
Carga general	65,8	11,5	17,5%	26,7	40,6%	27,6	41,9%
Portacontenedores	139,6	39,8	28,5%	70,8	50,7%	29,0	20,8%
Ro-ro carga	41,6	15,0	36,1%	21,1	50,7%	5,5	13,2%
Pasaje y ferrys	32,7	12,8	39,1%	12,8	39,1%	7,1	21,7%
Total carga general y otros	**279,7**	**79,1**	**28,3%**	**131,4**	**47,0%**	**69,2**	**24,7%**
Total	**791,1**	**184,5**	**23,3%**	**385,8**	**48,8%**	**220,8**	**27,9%**

(1) Flota mercante: excluido flota pesquera, remolcadores, chapas, rompehielos, buques de investigación, buques «supply».
(2) Países de libre registro : Liberia, Panamá, Chipre, Bahamas, Bermudas, St.Vincent, Caymán Islands, Vanuatu, Malta, Antigua y Barbuda, Honduras, Líbano, Omán, Gibraltar y Mauricio.
Fuente: Lloyd's Register-Fairplay Ltd., *World Fleet Statistics*, 2008.

Tabla 2.2.5. Participación en la flota de contenedores mundial

Grupos de países	2004	2005	2006	2007	2008
OCDE	31,6%	32,3%	29,9%	26,7%	28,5%
Países de libre Registro	48,7%	47,7%	50,3%	50,4%	50,7%
Resto del mundo	19,7%	20,0%	19,8%	22,9%	20,8%
Total	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Fuente: Lloyd's Register-Fairplay Ltd., *World Fleet Statistics*, 2008.

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

Países	2004	2005	2006	2007	2008
Panamá	131.452	141.822	154.965	168.166	183.504
Liberia	53.899	59.600	68.405	76.573	82.390
Bahamas	35.388	38.419	40.830	43.739	46.543
Marshall Island	22.495	29.242	32.841	35.964	42.638
Singapur	26.283	30.990	32.174	36.252	39.886
Hong-Kong	26.085	29.809	32.685	35.819	39.101
Grecia	32.041	30.745	32.048	35.704	36.822
Malta	22.353	23.016	24.850	27.754	31.633
China	20.369	22.284	23.489	24.919	26.811
Chipre	21.283	19.019	19.032	18.954	20.110
Alemania	8.246	11.497	11.364	12.934	15.283
Reino Unido	11.123	11.194	12.150	13.444	15.247
Noruega (NIS)	15.416	14.223	14.805	14.708	15.040
Corea del Sur	7.826	9.251	10.477	13.102	14.148
Italia	10.956	11.616	12.571	12.972	13.600
Japón	13.180	12.752	12.798	12.788	13.536
EE.UU.	10.744	11.058	11.218	11.411	11.268
Resto flota	172.008	177.830	185.630	179.734	183.144
Total mundial	**641.147**	**684.367**	**732.332**	**774.937**	**830.704**

(1) Incluye mercantes de transporte, pesqueros, remolcadores y auxiliares.
Fuente: Lloyd's Register-Fairplay Ltd., *World Fleet Statistics*, 2008.

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

Países	2004		2005		2006		2007		2008	
	N.º buques	GT (millones)	N.º buques	GT (millones)	N.º buques	GT (millones)	N.º buques	GT (millones)	N.º buques	GT (millones)
Alemania	490	8,05	554	11,30	556	11,16	535	12,72	605	15,07
Austria	8	0,03	8	0,03	8	0,03	4	0,01	4	0,01
Bélgica	63	3,83	70	3,89	73	4,14	81	3,91	83	4,05
Dinamarca	418	7,34	425	7,85	417	8,38	417	8,88	432	9,97
España	238	2,30	222	2,33	228	2,42	217	2,45	210	2,41
Finlandia	164	1,33	163	1,38	158	1,33	166	1,48	167	1,47
Francia	286	4,62	290	5,21	299	5,74	294	5,90	294	5,86
Grecia	1.304	31,97	1.261	30,68	1.229	31,98	1.241	35,59	1.259	36,69
Holanda	800	6,39	778	6,31	775	6,37	769	6,51	843	7,45
Irlanda	53	0,41	42	0,23	35	0,11	40	0,12	43	0,12
Italia	866	10,65	891	11,32	917	12,28	896	12,67	917	13,29
Luxemburgo	41	0,55	39	0,43	45	0,63	47	0,70	42	0,51
Portugal	162	1,22	155	1,12	161	1,10	168	1,00	165	1,00
Reino Unido	899	17,10	935	18,50	956	19,65	952	20,72	980	22,92
Suecia	365	3,56	361	3,66	359	3,77	354	3,93	352	4,28
Total (UE 15 países)	**6.157**	**99,35**	**6.194**	**104,24**	**6.216**	**109,09**	**6.181**	**116,59**	**6.396**	**125,10**
Chipre	986	21,15	903	18,93	870	18,90	855	18,80	855	19,83
Eslovaquia	26	0,13	45	0,21	52	0,23	55	0,23	48	0,19
Eslovenia	1	0,00	–	–	–	–	–	–	–	–
Estonia	56	0,30	46	0,26	49	0,39	38	0,36	31	0,33
Hungría	2	0,01	–	–	–	–	–	–	–	–
Letonia	27	0,25	31	0,26	32	0,29	31	0,21	29	0,24
Lituania	63	0,35	66	0,37	60	0,37	58	0,35	56	0,37
Malta	1.146	22,22	1.185	22,89	1.251	24,72	1.371	27,53	1.467	31,38
Polonia	51	0,05	57	0,08	54	0,08	54	0,08	59	0,08
República Checa	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total (UE 25 países)	**8.515**	**143,81**	**8.527**	**147,24**	**8.584**	**154,07**	**8.643**	**164,15**	**8.941**	**177,52**
Bulgaria							92	0,90	89	0,85
Rumanía							35	0,15	34	0,15
Total (UE 27 países)							**8.770**	**165,20**	**9.064**	**178,52**

(1) Flota mercante excluido buques pesqueros, remolcadores, dragaminas, buques rompehielos, investigaciones, «supply».
Buques iguales o mayores de 100 GT. En los datos se incluyen registros, como isla de Man, DIS, Islas Canarias, etc.
Fuente: Lloyd's Register-Fairplay Ltd., *World Fleet Statistics*, 2008.

Tabla 2.2.8. Evolución anual de los buques amarrados (a 31 de diciembre de cada año)

Años	Petroleros		Graneleros		Otros buques		Total
	TPM (millones)	% (TPM)	TPM (millones)	% (TPM)	TPM (millones)	% (TPM)	TPM (millones)
2000	1,4	51,9%	1,3	48,1%	n.d.	–	2,7
2001	2,0	69,0%	0,9	31,0%	n.d.	–	2,9
2002	3,0	78,9%	0,8	21,1%	n.d.	–	3,8
2003	0,4	40,0%	0,6	60,0%	n.d.	–	1,0
2004	0,1	18,5%	0,4	81,5%	n.d.	–	0,5
2005	0,1	23,3%	0,3	76,7%	n.d.	–	0,4
2006	0,1	31,3%	0,2	68,8%	n.d.	–	0,3
2007	0,2	22,2%	0,7	77,8%	n.d.	–	0,9
2008	0,0	0,0%	0,2	100,0%	n.d.	–	0,2

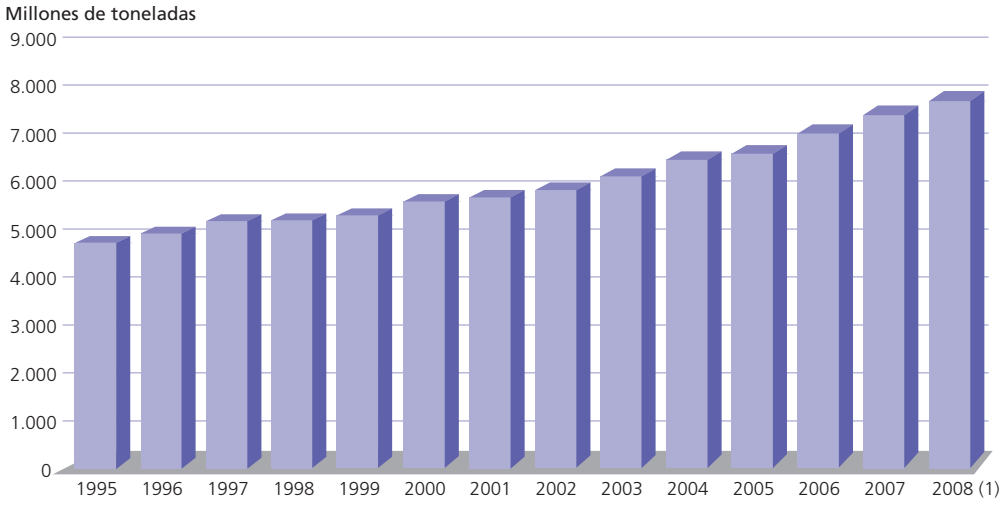
n.d.: no disponible.
Fuente: Fearnleys, *Review*, 2008.

Tabla 2.2.9. Evolución de la cartera mundial de pedidos (a 1 de enero de cada año)

Años	Tanques		Combinados		Graneleros		Otros		Total	
	N.º	TPM (miles)	N.º	TPM (miles)	N.º	TPM (miles)	N.º	TPM (miles)	N.º	TPM (miles)
2000	290	39.090	–	–	478	34.800	998	22.200	1.766	96.090
2001	397	51.500	–	–	520	34.500	n.d.	n.d.	917	86.000
2002	566	61.500	2	200	358	23.400	n.d.	n.d.	926	85.100
2003	585	56.100	2	200	405	30.000	n.d.	n.d.	992	86.300
2004	798	74.600	–	–	660	49.800	n.d.	n.d.	1.458	124.400
2005	969	84.100	–	–	777	63.800	n.d.	n.d.	1.746	147.900
2006	1.030	87.800	–	–	879	72.100	n.d.	n.d.	1.909	159.900
2007	1.400	137.100	–	–	1.160	94.400	n.d.	n.d.	2.560	231.500
2008	1.674	155.900	–	–	2.623	228.400	n.d.	n.d.	4.297	384.300
2009 (1)	1.529	164.700	–	–	3.011	268.500	n.d.	n.d.	4.540	433.200

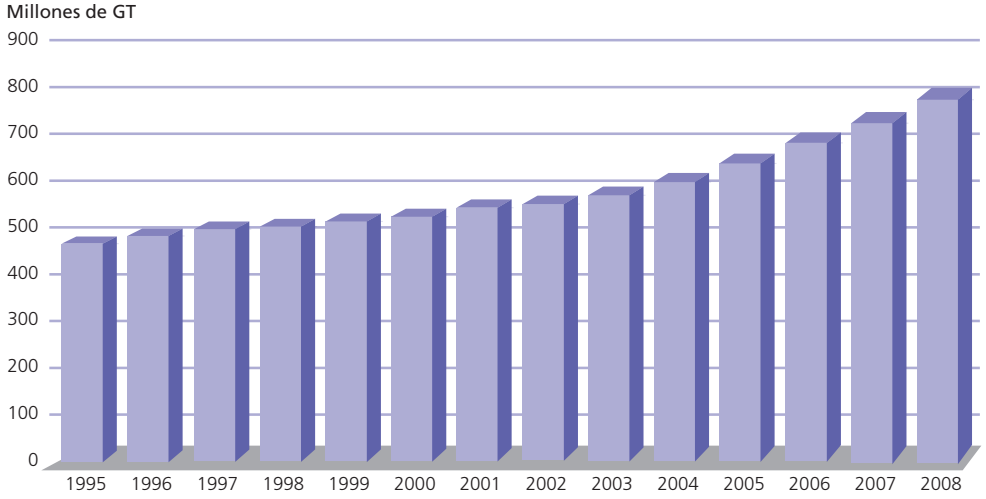
(1) Datos provisionales.
n.d.: no disponible.
Fuente: Fearnleys, *Review*, 2008.

Gráfico 2.2.1. Tráfico marítimo mundial



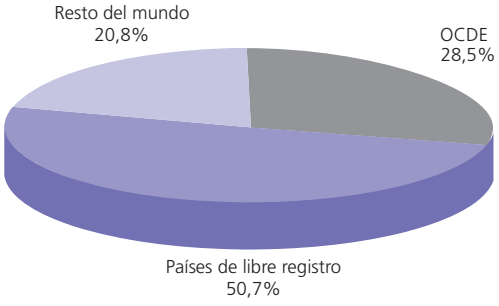
(1) Datos estimados.
Fuente: Fearnleys, *Review*, 2008.

Gráfico 2.2.2. Flota mercante mundial



Nota: buques igual o mayor de 100 GT.
Flota mercante: excluido flota pesquera, remolcadores, chapas, rompehielos, buques de investigación, buques «supply».
Fuente: Lloyd's Register-Fairplay, Ltd., *World Fleet Statistics*, 2008.

Gráfico 2.2.3. Participación en la flota de contenedores mundial (año 2008)



Fuente: Lloyd's Register-Fairplay, Ltd., *World Fleet Statistics*, 2008.

2.3. El transporte aéreo

El contenido del epígrafe que se reproduce a continuación forma parte del «Informe Anual del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), correspondiente al año 2008».

2.3.1. Acontecimientos económicos mundiales y regionales

En 2008, la economía mundial sufrió una fuerte contracción generada por la combinación del alza en los precios del combustible y los productos básicos en el primer semestre y el empeoramiento de la crisis financiera mundial, en el segundo. Como resultado, el producto interior bruto (PIB) creció, según los cálculos, un 3,2% en términos reales.

El deterioro de las economías de los países industrializados se intensificó con una tasa de crecimiento del PIB de 1%. La economía norteamericana creció en un 1,0% mientras la crisis financiera empeoraba y la confianza de productores y consumidores disminuía. En los Estados Unidos, el PIB registró un crecimiento del 1,1%, las exportaciones y la situación relativamente estable de sus empresas compensaron en parte los efectos del declive en las inversiones residenciales y la contracción del consumo durante casi todo el año. La economía canadiense se vio más afectada (0,5%) debido a la drástica caída en el precio del combustible y los productos básicos.

La expansión de los mercados emergentes y de los países en desarrollo se debilitó, llegando al 6,1%, a medida que se moderaron la demanda nacional (las inversiones comerciales, en particular) y las exportaciones netas, todavía con un valor superior a la media mundial, aunque con variaciones regionales significativas.

El PIB de África aumentó 5,2%, beneficiándose los países exportadores de petróleo con un alza continua de los precios del petróleo en el primer semestre, en tanto que otros se beneficiaron con mejores condiciones de intercambio y políticas nacionales más firmes.

La economía global de la Región Asia/Pacífico mantuvo su ritmo ascendente con un crecimiento de 5%. Los países en desarrollo contribuyeron considerablemente para mantener ese ritmo, ya que su PIB medio creció 7,7%; el PIB de China y el de la India empezaron a contraerse, con tasas de crecimiento de 9% y 7,3%, respectivamente, debido a la disminución de las exportaciones, aunque el crecimiento ininterrumpido de las inversiones y un consumo acelerado respaldaron las actividades. Las economías recientemente industrializadas de Asia disminuyeron su ritmo de crecimiento y registraron un crecimiento del PIB del 1,5%. El PIB del Japón disminuyó levemente, apenas un 0,6%, en tanto que las economías de Australia y Nueva Zelanda se contrajeron considerablemente con un crecimiento de 2,1% y 0,3%, respectivamente.

La Región Europa logró un crecimiento medio del PIB de 1,3%. La zona del euro registró un crecimiento de 0,9%, considerablemente inferior al nivel alcanzado en 2007, a medida que algunos países se acercaban o experimentaban una recesión. Las economías de Europa central y oriental crecieron aproximadamente 2,9%, mientras que el PIB de las economías de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) registró un crecimiento medio de 5,5%.

En América latina y el Caribe el crecimiento económico fue algo más lento, registrándose un aumento del 4,2%, como resultado de la disminución en las exportaciones, precios más bajos de los productos básicos y condiciones financieras más difíciles, en especial, en el curso del segundo semestre.

La Región Oriente Medio siguió beneficiándose de los elevados precios del petróleo, una firme demanda interna y un mejor entorno comercial, durante gran parte de 2008. La economía de la región creció a un ritmo de 5,9%.

Se estima que el volumen mundial del comercio de bienes y servicios creció aproximadamente 3,3%, en comparación con un crecimiento de 7,2% en 2007.

Según las cifras publicadas por la Organización Mundial del Turismo (OMT) de las Naciones Unidas, en el período de enero a abril de 2008, las llegadas de turistas internacionales aumentaron cerca del 2%, en comparación con el mismo período en 2007. Unos 924 millones de turistas viajaron a países extranjeros, cerca de 16 millones más que en el año anterior en el mismo período. El crecimiento más alto en las llegadas de turistas se produjo en Oriente Medio y fue de cerca del 11%, seguido de África 5%, las Américas 4%, Asia y Pacífico 2% y Europa 0,1%.

2.3.2. Reglamentación económica

La liberalización de la reglamentación del transporte aéreo internacional continuó evolucionando en varios niveles. Los acuerdos bilaterales de servicios aéreos de «cielos abiertos» o acuerdos y arreglos regionales liberalizados incluyeron cerca del 31% de los pares de países con servicios aéreos de pasajeros internacionales sin escala y casi 57% de las frecuencias ofrecidas.

Nota general: Los datos estadísticos corespondientes al año 2008 que figuran en este informe deben considerarse como preliminares; la experiencia ha demostrado que el margen de error es probablemente inferior al 2% para los totales mundiales, excepto en el caso de los márgenes de utilidad, donde podría ser considerablemente mayor. A no ser que se indique de otro modo:

a) todos los datos estadísticos son aplicables a los Estados contratantes de la OACI;
b) las estadísticas de tráfico se refieren a los servicios regulares de pago;
c) la expresión «tonelada-kilómetro» significa tonelada métrica-kilómetro.
d) los datos estadísticos financieros totales referentes a las líneas aéreas, comprenden tanto los servicios no regulares como los regulares de las líneas aéreas regulares.

Todas las cantidades mencionadas se expresan en dólares estadounidenses excepto si se especifica otra cosa.

Fuente: «Informe Anual del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI». Año 2008. Publicado con autorización de dicha Organización.

En el plano bilateral, 21 Estados concertaron 17 nuevos acuerdos de «cielos abiertos», elevando el total a 153 en los que participan 96 Estados. En estos acuerdos se prevé pleno acceso a los mercados sin restricciones en cuanto a designaciones, derechos de rutas, capacidad, frecuencias, compartición de códigos y tarifas.

A escala regional, se aplicaban por lo menos 13 acuerdos o arreglos liberalizados, observándose lo siguiente:

— en febrero, Mongolia se unió al Acuerdo Multilateral sobre la liberalización del Transporte Aéreo Internacional (MALIAT), pero solamente con respecto a carga;
— en septiembre, entró en vigor el Acuerdo de transporte aéreo de la asociación de Estados del Caribe (AES), inicialmente para siete Estados miembros y dos territorios;
— en noviembre, entró en vigor la nueva reglamentación de mercado único de la aviación de la Unión Europea (UE), que simplifica y reajusta el tercer paquete de liberalización adoptado en 1992; y
— también en noviembre, la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) concluyó el Acuerdo multilateral ASEAN sobre servicios aéreos y el Acuerdo multilateral ASEAN sobre la liberalización total de los servicios de carga aérea, para definir el camino a seguir por el mercado único de la aviación en la ASEAN.

La interacción en las regiones para continuar con la liberalización también aumentó. En marzo, el Acuerdo de transporte aéreo, firmado en 2007 por la UE y los Estados Unidos, surtió efecto provisionalmente. En junio, el Consejo de la UE confirió a la Comisión Europea nuevos mandatos para iniciar negociaciones, en nombre de todos los Estados Miembros de la UE, con Australia y Nueva Zelanda en un acuerdo global de aviación para la creación de un espacio abierto de aviación (EAA). La Comisión Europea también otorgó mandatos para iniciar negociaciones con el Líbano en el mes de octubre, así como con Túnez y Argelia en el mes de diciembre, en relación con un Acuerdo de transporte aéreo euromediterráneo. En noviembre, la Comisión Europea y el Canadá concertaron un acuerdo integral de aviación, que se firmaría formalmente en 2009.

En el plano multilateral, la Organización Mundial del Comercio (OMC) prosiguió el segundo examen del Anexo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS). Hasta aquí no ha habido consenso respecto de las propuestas de ampliar la cobertura del Anexo ni respecto de la forma de avanzar el examen.

A escala nacional, cerca de 15 Estados han adoptado políticas de «cielos abiertos» que liberalizan el acceso de las líneas aéreas extranjeras al mercado en sus territorios, en su totalidad o en parte, sobre una base unilateral. Algunos Estados emprendieron procesos para examinar sus políticas de transporte aéreo atendiendo a la tendencia mundial hacia un mayor grado de liberalización.

Paralelamente a la liberalización de la reglamentación del transporte aéreo, se aplicaron con más frecuencia las leyes de competencia en este sector. En el curso del año, las autoridades encargadas de competencia, entre otras la Comisión australiana de la competencia y del consumidor (ACCC), la Agencia canadiense de la competencia, la Comisión Europea y el Departamento de Justicia (DOJ) de los Estados Unidos, investigaron a más de 20 líneas aéreas principales en relación con la fijación de los precios para los recargos por combustible aplicados a las tarifas de carga internacionales. Algunas de las líneas aéreas demandadas acordaron declararse culpables y pagar multa.

El aumento de las fusiones y la constante expansión de las alianzas, especialmente de las tres agrupaciones mundiales (Star Alliance, Oneworld y SkyTeam), continuaron captando la atención de las autoridades encargadas de la reglamentación y la competencia. En mayo, el Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos aprobó la segunda solicitud de inmunidad antimonopolio para un acuerdo de alianza entre seis líneas aéreas de SkyTeam en rutas transatlánticas. En octubre, el DOJ de los Estados Unidos autorizó la fusión de Delta Air Lines y Northwest Airlines, creando así la línea aérea más grande del mundo. En noviembre, ACCC rechazó provisionalmente un acuerdo de alianza entre Air New Zealand y Air Canadá.

2.3.3. Líneas aéreas

Servicios regulares

- **Tráfico total**

El tráfico regular total transportado por las líneas aéreas de los 190 Estados contratantes de la OACI ascendió a aproximadamente 2.271 millones de pasajeros y 41 millones de toneladas de carga. El total general de toneladas-kilómetros de pasajeros, carga y correo experimentó un aumento del 0,6% en comparación con 2007 y el total internacional de toneladas-kilómetros registró un aumento del 1,9% (véase Apendice 1* tablas 2.3.1 y 2.3.2). En el gráfico 2.3.1 se muestra la tendencia de 1999 a 2008.

El crecimiento del tráfico de pasajeros en general fue inferior a la capacidad de asientos ofrecidos. Como resultado, el coeficiente medio de ocupación-pasajeros sobre el total de servicios regulares (interiores e internacionales) disminuyó a cerca del 75,7%, en comparación con 76,7% en 2007. El coeficiente ocupación-peso también se redujo, del 63,3% al 62,8%, debido a la baja utilización de asientos y transporte de carga (véase tabla 2.3.3).

En términos de volumen total del tráfico (pasajeros, carga y correo) desglosado por región, las líneas aéreas de Norteamérica transportaron el 31%, las de Asia y el Pacífico transportaron el 29%, las de Europa el 28%, las de Oriente Medio el 6%, las de América latina y el Caribe el 4% y las de África el 2% (véase tabla 2.3.4).

Con respecto a cada país, los datos indican que aproximadamente el 40% del volumen total del tráfico de pasajeros, carga y correo correspondió a las líneas aéreas de los Estados Unidos, China (excluyendo las Regiones

* Los apéndices de este informe pueden obtenerse exclusivamente en el sitio www.icao.int/annualreports.

administrativas especiales de Hong Kong y Macao) y Alemania, con totales de aproximadamente 28%, 7% y 5%, respectivamente. En los servicios internacionales, un 30% de todo el tráfico lo transportaron las líneas aéreas de los Estados Unidos, Alemania y el Reino Unido, aproximadamente 16%, 8% y 6%, respectivamente.

- **Tráfico internacional de pasajeros**

El porcentaje de crecimiento del tráfico internacional de pasajeros se redujo del 7,9% en 2007, a cerca del 3,4% en 2008. El desglose en términos de porcentaje del tráfico total trasportado y del crecimiento de los transportistas es el siguiente: Europa, 41 y 4,1; Asia y Pacífico, 27 y 0,1; Norteamérica, 17 y 3,8; Oriente Medio, 8 y 7,5; América latina y el Caribe, 4 y 10,3; y África, 3, y 3,1.

- **Tráfico interior de pasajeros**

A escala nacional, el impacto de la regresión en la actividad económica y el PIB fue más notorio en el crecimiento del tráfico, que se redujo de 6,4% en 2007 a un –1,9% en 2008. Los transportistas norteamericanos, que representan casi el 57% del tráfico interior mundial, registraron una disminución de –5,1%. Ésta es una reducción importante a gran escala y repercute desfavorablemente en el crecimiento mundial. Los transportistas de Asia y Pacífico alcanzaron aproximadamente el 28% del tráfico interior con un crecimiento del 3,7% únicamente, en comparación con cerca del 12% alcanzado en 2007. En cuanto a los transportistas europeos, que transportan el 9% del tráfico interior mundial, se produjo una disminución del 2,3%, mientras que los transportistas latinoamericanos, que transportan aproximadamente el 5% del tráfico mundial, lograron un considerable crecimiento del 8,5%.

- **Tráfico total de carga**

El tráfico total de carga registró, en 2008, una disminución de aproximadamente el 1,2% en comparación con el 4,7% del año anterior. Las toneladas de carga transportadas en todo el mundo en los servicios regulares disminuyó hasta cerca de 40,5 millones de toneladas, en comparación con los 41,8 millones de toneladas de 2007, y el ritmo de crecimiento bajó del 5% a aproximadamente el –3,1%.

- **Resumen de la disminución del tráfico en 2008**

La disminución en el crecimiento del tráfico de pasajeros y carga se debe evidentemente al lento crecimiento de la economía en todas las regiones del mundo. La tendencia en cuanto al producto interno bruto (PIB)* real cambió significativamente, pasando de un crecimiento del 5% en 2007, a un aumento previsto de solamente el 3,2% en 2008, y ello repercutió en el tráfico en todas las regiones. En el primer semestre de 2008, la demanda de viajes por vía aérea se vio afectada por el aumento en los precios del combustible y los productos básicos, lo que generó un alza en las tarifas aéreas y una reducción en los gastos discrecionales de los consumidores en viajes recreativos, entre otros. La tendencia se amplificó como consecuencia de la crisis financiera mundial en el segundo semestre del año, afectando gravemente a la actuación de los países desarrollados de Occidente y de las nuevas economías de la Región Asia y Pacífico. La Región Oriente Medio también experimentó una contracción, a pesar de que se benefició con el aumento repentino en los precios del petróleo durante la mayor parte de 2008.

- **Panorama del tráfico en 2009**

Con la disminución prevista del PIB, de cerca del –1,7% durante el año, el crecimiento del tráfico en 2009 seguirá sometido a presión. La OACI ha pronosticado una disminución de cerca del 3,8% en 2009.

- **Servicios comerciales no regulares**

Se calcula que, en 2008, el total de pasajeros-kilómetros efectuados por los servicios internacionales no regulares disminuyó en un 6%, en comparación con 2007, y que la parte de servicios no regulares del total del tráfico internacional de pasajeros disminuyó en un punto porcentual, a aproximadamente el 8% (véase gráfico 2.3.2 y tabla 2.3.5). El tráfico de pasajeros de los servicios interiores no regulares representa un 8% del total del tráfico de pasajeros de los servicios no regulares y aproximadamente el 1% del total del tráfico de pasajeros de los servicios interiores de todo el mundo.

2.3.4. Accidentes de aviación

Los accidentes de aviación mencionados más adelante no incluyen los causados por actos de interferencia ilícita.

- **Tráfico regular**

La información preliminar sobre los accidentes de aviación en que perecieron pasajeros indica que en el mundo entero se produjeron 12 accidentes en los vuelos regulares de aeronaves de masa máxima certificada de despegue superior a 2.250 kg, en los que murieron 455 pasajeros. En comparación, en 2007 se produjeron 11 accidentes en los que perecieron 587 pasajeros (véase tabla 2.3.6). El aumento del 1,3% del tráfico entre 2007 y 2008 y la disminución del número de pasajeros que perdieron la vida en ese período significó una disminución del número de pérdida de vidas de pasajeros por cada 100 millones de pasajeros-kilómetros, de 0,014 a 0,011. No obstante, el número de accidentes mortales por cada 100 millones de kilómetros recorridos aumentó respecto de los niveles de 2007, de 0,034 a 0,037%, y el número de accidentes mortales por cada 100.000 aterrizajes aumentó a 0,047%, de 0,043 en 2007 (véase gráfico 2.3.3). El aumento de la tasa de accidentes obedeció principalmente al aumento del 9% en los accidentes ocurridos en 2008,

* Medido en términos de la paridad del poder adquisitivo, que es una teoría económica que vincula los tipos de cambio con los precios de bienes y servicios que se pagan en dos países cualesquiera.

aplicado a las tasas de crecimiento marginal observadas en los parámetros operacionales.

En los servicios regulares de pasajeros, los índices de seguridad operacional varían considerablemente según los distintos tipos de aeronaves. Por ejemplo, en los vuelos de turborreactores, que representan más del 98% del volumen total del tráfico regular en términos de pasajeros-kilómetro realizados, se produjeron seis accidentes con un total de 344 pasajeros muertos; en los vuelos de aeronaves de turbohélice y motores de émbolo, que constituyen un poco menos del 2% del tráfico regular, se produjeron seis accidentes con un total de 111 pasajeros muertos. Por lo tanto, el índice de víctimas en el caso de los vuelos de turborreactores fue muy inferior al de los aviones con motores de hélice.

- **Tráfico comercial no regular**

Los servicios comerciales no regulares incluyen tanto los vuelos no regulares de las líneas aéreas regulares como los vuelos de los transportistas comerciales no regulares. Los datos de que dispone la OACI sobre la seguridad operacional de los vuelos no regulares de pasajeros indican que se produjeron 18 accidentes en los que perecieron pasajeros, en aeronaves de una masa máxima certificada de despegue superior a 2.250 kg, en comparación con 13 accidentes en 2007. Estos accidentes causaron la muerte de 116 pasajeros, en comparación con 85 en 2007.

En los vuelos no regulares realizados con aeronaves de una masa máxima certificada de despegue superior a 9.000 kg, tanto de líneas aéreas regulares como no regulares, se produjeron cinco accidentes en los que perecieron 51 pasajeros.

2.3.5. Actos de interferencia ilícita

En el curso del año, se registraron 23 actos de interferencia ilícita. Ellos fueron un apoderamiento ilícito, seis intentos de apoderamientos ilícitos, tres ataques a instalaciones, y 13 otros actos de interferencia ilícita (véase tabla 2.3.7). Estos actos se incluyen en las estadísticas anuales para ayudar con respecto al análisis de tendencias y acontecimientos (véase gráficos 2.3.4, 2.3.5 y 2.3.6).

2.3.6. Aeropuertos

La reciente contracción del crecimiento del tráfico representará un desafío para numerosos explotadores de aeropuertos, en un momento en que hay proyectos de desarrollo de capacidad o de ampliación que se han completado o están por completarse a corto plazo. En 2008, se aumentó la capacidad de los aeropuertos de Heathrow-Londres, Charles de Gaulle-París, Beijing-Capital y Detroit, en tanto que se inauguraron nuevos aeropuertos en Bangalore y Hyderabad.

En 2008, hubo poca actividad con respecto a cambios de propiedad y gestión de aeropuertos. Un importante explotador de aeropuertos de Australia redujo su participación en dos aeropuertos europeos (Bruselas y Copenhague). El aeropuerto Midway-Chicago se presentó para privatización.

En relación con la reglamentación, se notificó lo siguiente:

— en julio, la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos enmendó su política para el establecimiento de tarifas y derechos aeroportuarios, a fin de que los explotadores de aeropuertos congestionados tengan más flexibilidad para cambiar los derechos de aterrizaje según la hora del día y el volumen de tráfico;
— en agosto, la Comisión sobre la competencia, del Reino Unido, publicó los resultados provisionales de su investigación sobre los aeropuertos de BAA Limited y propuso que BAA Limited vendiera dos de sus tres aeropuertos en Londres y uno en Escocia;
— en octubre el Gobierno de Singapur anunció la separación de las funciones normativas y operacionales en el aeropuerto Changi para el próximo año; y
— también en octubre, el Parlamento de la India aprobó un proyecto de ley para el establecimiento de la Autoridad de reglamentación económica de los aeropuertos, que es el organismo independiente que reglamentará los derechos y se encargará del seguimiento de las normas de rendimiento de los aeropuertos.

2.3.7. Servicios de navegación aérea

Según un estudio realizado, en 2008, por la OACI, la situación financiera de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) continuó mejorando; la mayoría de los ANSP obtuvo utilidades.

En Europa, la Comisión Europea adoptó, en junio; el segundo paquete de la legislación del cielo único europeo (SES II) para ofrecer servicios de aviación más sostenibles y eficientes. Con el paquete se propuso, entre otras cosas, establecer metas de actuación obligatorias para los ANSP y ampliar los bloques de espacio aéreo funcionales (FAB) al espacio aéreo inferior. Actualmente, se están desarrollando ocho FAB. En octubre, el Consejo de la UE adoptó una resolución para iniciar la fase de desarrollo del Programa de investigación ATM en el marco del cielo único europeo (SESAR) destinado a mantener un alto nivel de seguridad operacional mejorando la capacidad y perfeccionando un sistema de transporte europeo eficaz, sostenible y ecológico.

En los Estados Unidos, la FAA siguió transformando el control del tránsito aéreo para pasar de un sistema de radares basado en tierra a un sistema basado en satélites por medio del plan nacional integrado del sistema de transporte aéreo Next Generation (NextGen). La FAA y la comunidad de la aviación están trabajando en estrecha colaboración para promover y priorizar la implantación de las nuevas capacidades operacionales, para que todos puedan maximizar los beneficios.

Tabla 2.3.1. Total mundial del tráfico de pago internacional e interior (servicios regulares de las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI)

Años	Pasajeros		Pasajeros-km		Toneladas de carga		Mercancía transportada		Correo transportado		Total carga transportada	
	Millones	Variación anual (%)	Millones	Variación anual (%)	Millones	Variación anual (%)	Millones t-km	Variación anual (%)	Millones t-km	Variación anual (%)	Millones t-km	Variación anual (%)
1999	1.562	6,2	2.797.800	6,5	28,1	6,0	108.660	6,7	5.720	–0,7	370.420	6,3
2000	1.672	7,0	3.037.530	8,6	30,4	8,2	118.080	8,7	6.050	5,8	403.960	9,1
2001	1.640	–1,9	2.949.550	–2,9	28,8	–5,3	110.800	–6,2	5.310	–12,2	388.150	–3,9
2002	1.639	–0,1	2.964.530	0,5	31,4	9,0	119.840	8,2	4.570	–13,9	397.120	2,3
2003 (1)	1.691	3,2	3.019.100	1,8	33,5	6,7	125.760	4,9	4.530	–0,9	407.670	2,7
2004	1.888	11,6	3.445.300	14,1	36,7	9,6	139.040	10,6	4.580	1,1	458.910	12,6
2005	2.022	7,1	3.721.690	8,0	37,6	2,5	142.520	2,5	4.660	1,7	487.860	6,3
2006	2.124	5,0	3.938.770	5,8	39,8	5,9	151.230	6,1	4.530	–2,8	516.700	5,9
2007	2.281	7,4	4.228.330	7,4	41,8	5,0	158.280	4,7	4.530	–0,7	546.670	5,8
2008	2.271	–0,4	4.282.870	1,3	40,5	–3,1	156.310	–1,2	4.790	6,4	549.730	0,6

(1) El 1 de octubre de 2002, el Departamento de transporte de los Estados Unidos implantó nuevas normas para la notificación de los datos de tráfico aéreo que, entre otras cosas, han afectado a la notificación de las operaciones del interior exclusivamente de carga. Por lo tanto, en comparación con 2002, los datos notificados para los Estados Unidos correspondientes a 2003 indican un cambio significativo en el tráfico de carga del interior, de los servicios no regulares a los regulares, con la correspondiente incidencia en las cifras mundiales de tráfico indicadas arriba. Se calcula que si las cifras de tráfico de los transportistas estadounidenses se hubieran notificado con arreglo a las antiguas normas los aumentos reflejados para las toneladas de carga transportadas (6,7%), las toneladas-kilómetro de carga efectuada (4,9%) y el total de toneladas–kilómetro efectuadas (2,7%) se habrían reducido a 2,4%, 2,7% y 1,6%, respectivamente.

Fuente: OACI.

Tabla 2.3.2. Tráfico mundial de pago internacional (servicios regulares de las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI)

Años	Pasajeros		Pasajeros–km		Toneladas de carga		Mercancía transportada		Correo transportado		Total carga transportada	
	Millones	Variación anual (%)	Millones	Variación anual (%)	Millones	Variación anual (%)	Millones t-km	Variación anual (%)	Millones t-km	Variación anual (%)	Millones t-km	Variación anual (%)
1999	493	7,6	1.622.250	7,3	17,3	9,5	93.280	7,2	2.480	0,0	247.610	7,0
2000	542	9,9	1.790.370	10,4	18,8	8,7	101.560	8,9	2.670	7,7	273.090	10,3
2001	536	–1,1	1.726.580	–3,6	18,0	–4,3	95.950	–5,5	2.660	–0,4	261.030	–4,4
2002	547	2,1	1.736.070	0,5	18,8	4,4	101.590	5,9	2.710	1,9	267.170	2,4
2003	561	2,6	1.738.510	0,1	19,6	4,3	103.130	1,5	2.710	0,0	268.420	0,5
2004	647	15,3	2.015.070	15,9	21,8	11,2	115.120	11,6	2.830	4,4	304.920	13,6
2005	705	9,0	2.199.940	9,2	22,6	3,7	118.440	2,9	2.980	5,3	325.450	6,7
2006	761	7,9	2.365.010	7,5	23,9	5,8	125.700	6,1	3.040	2,0	348.080	7,0
2007	836	9,9	2.551.910	7,9	25,2	5,4	132.140	5,1	3.190	4,9	369.480	6,1
2008	866	3,6	2.639.090	3,4	25,0	– 0,8	130.890	–0,9	3.360	5,3	376.330	1,9

Fuente: OACI.

Tabla 2.3.3. Tendencias de los coeficientes de carga en los servicios regulares (internacionales e interiores) (servicios regulares de las líneas aéreas de los Estados contratantes de la OACI)

Años	Pasajeros-km (millones)	Asientos-km disponibles (millones)	Coeficiente de carga pasajeros (%)	Toneladas-km de carga (millones)	Toneladas-km de correo (millones)	Total de t-km efectuadas (millones)	Total de t-km disponibles (millones)	Coeficiente de carga de peso (%)
1999	2.797.800	4.050.780	69	108.660	5.720	370.420	614.460	60
2000	3.037.530	4.286.200	71	118.080	6.050	403.960	656.880	61
2001	2.949.550	4.271.860	69	110.800	5.310	388.150	660.000	59
2002	2.964.530	4.167.110	71	119.840	4.570	397.120	654.180	61
2003	3.019.100	4.227.860	71	125.760	4.530	407.670	673.460	61
2004	3.445.300	4.704.730	73	139.040	4.580	458.910	738.750	62
2005	3.721.690	4.975.910	75	142.520	4.660	487.860	780.560	63
2006	3.938.770	5.198.910	76	151.230	4.530	516.700	816.880	63
2007	7.228.330	5.512.580	77	158.280	4.500	546.670	863.140	63
2008	4.282.870	5.654.340	76	156.310	4.790	549.730	875.210	63

Fuente: OACI.

Tabla 2.3.4. Distribución regional del tráfico regular (porcentaje del tráfico mundial de kilómetros recorridos, pasajeros-km efectuados y toneladas-km efectuadas por las líneas aéreas registradas en cada región)

Regiones	Todos los servicios						Internacionales						Interiores					
	km recorridos		Pasajeros-km		Toneladas-km		km recorridos		Pasajeros-km		Toneladas-km		km recorridos		Pasajeros-km		Toneladas-km	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Europa	25,9	27,3	27,6	28,5	26,8	27,7	42,8	43,3	40,2	40,7	36,0	36,8	9,0	10,4	8,2	8,9	7,4	8,1
Africa	2,6	2,6	2,4	2,4	2,1	2,2	4,1	4,0	3,3	3,4	2,8	2,8	1,1	1,1	0,9	0,8	0,8	0,8
Oriente Medio	3,8	4,0	5,3	5,5	5,9	6,0	6,8	6,9	8,1	8,3	8,2	8,4	0,9	0,9	1,1	0,9	1,0	0,9
Asia y Pacífico	22,2	22,9	26,8	26,8	29,7	29,4	23,0	22,6	27,3	26,4	31,9	30,8	21,5	23,2	26,1	27,5	24,8	26,2
Norteamérica	40,1	37,8	33,8	32,4	31,7	30,7	18,0	17,7	17,2	17,2	17,5	17,5	62,2	59,1	59,3	56,7	61,8	59,4
Latinoamérica y Caribe	5,4	5,5	4,1	4,4	3,8	4,0	5,4	5,5	3,9	4,0	3,6	3,7	5,3	5,4	4,5	5,1	4,3	4,6
Estados contratantes OACI	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: OACI.

Tabla 2.3.5. Tráfico mundial internacional no regular estimado de pasajeros de pago (millones pasajeros-km)

Categoría de tráfico	Pasajeros					Porcentaje anual de variación			
	2004	2005	2006	2007	2008	05/04	06/05	07/06	08/07
Tráfico no regular (1)	266.590	262.560	245.105	241.680	226.390	–1,5%	–6,6%	–1,4%	–6,3%
Tráfico regular	2.015.070	2.199.940	2.365.010	2.551.910	2.639.090	9,2%	7,5%	7,9%	3,4%
Tráfico total	2.281.660	2.462.500	2.610.115	2.793.590	2.865.480	7,9%	6,0%	7,0%	2,6%
Tráfico no regular como porcentaje del total	11,7%	10,7%	9,4%	8,7%	7,9%	–	–	–	–

(1) Comprende el tráfico no regular de las líneas aéreas regulares y las líneas aéreas no regulares.
Fuente: OACI.

Tabla 2.3.6. Accidentes en los servicios aéreos regulares en los que murieron pasajeros (aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 2.250 kg)

Años	Número de accidentes	Número de pasajeros muertos	Número de muertos por cada 100 millones		Accidentes mortales			
					Por cada 100 millones		Por cada 100.000	
			Pasajeros-km	Pasajeros-milla	Km recorridos	Millas recorridas	Horas de vuelo	Aterrizajes
Excluida la URSS hasta 1992 y la Comunidad de Estados Independientes a partir de ese año								
1989	29	879	0,06	0,09	0,22	0,36	0,13	0,21
1990	25	561	0,04	0,06	0,18	0,29	0,11	0,17
1991	23	517	0,03	0,05	0,16	0,27	0,11	0,16
1992	24	972	0,05	0,09	0,16	0,26	0,10	0,17
1993	32	883	0,04	0,08	0,21	0,33	0,13	0,22
1994	23	957	0,05	0,08	0,14	0,22	0,09	0,14
1995	19	528	0,02	0,04	0,10	0,17	0,07	0,11
1996	21	1.152	0,05	0,08	0,11	0,18	0,07	0,12
1997	24	859	0,03	0,05	0,12	0,19	0,07	0,13
1998	19	856	0,03	0,06	0,10	0,14	0,06	0,10
1999	18	288	0,01	0,02	0,09	0,14	0,06	0,10
2000	18	755	0,02	0,04	0,08	0,12	0,05	0,09
2001	11	441	0,01	0,02	0,05	0,07	0,03	0,05
2002	10	653	0,03	0,03	0,05	0,07	0,02	0,05
2003	7	466	0,02	0,03	0,03	0,05	0,02	0,03
2004	8	175	0,01	0,01	0,03	0,05	0,02	0,04
2005	16	694	0,02	0,03	0,06	0,09	0,04	0,07
2006	8	365	0,01	0,02	0,03	0,05	0,02	0,04
2007	10	581	0,01	0,02	0,03	0,05	0,02	0,04
2008	10	308	0,01	0,01	0,03	0,05	0,02	0,04
Incluida la URSS hasta 1992 y la Comunidad de Estados Independientes a partir de ese año								
1989	29	879	0,05	0,08	na	na	na	na
1990	29	632	0,03	0,06	na	na	na	na
1991	28	637	0,03	0,06	na	na	na	na
1992	28	1.070	0,06	0,09	na	na	na	na
1993	34	941	0,04	0,08	0,21	0,33	0,12	0,22
1994	27	1.166	0,05	0,09	0,15	0,25	0,10	0,16
1995	24	698	0,03	0,05	0,12	0,20	0,08	0,13
1996	24	1.173	0,05	0,07	0,12	0,19	0,08	0,13
1997	24	911	0,04	0,06	0,12	0,19	0,07	0,13
1998	19	856	0,03	0,05	0,09	0,14	0,06	0,10
1999	19	290	0,01	0,02	0,09	0,14	0,06	0,10
2000	18	757	0,03	0,04	0,07	0,12	0,05	0,08
2001	13	579	0,02	0,03	0,05	0,08	0,03	0,06
2002	11	667	0,02	0,03	0,05	0,07	0,03	0,06
2003	7	466	0,02	0,02	0,03	0,05	0,02	0,03
2004	9	207	0,01	0,01	0,03	0,05	0,02	0,04
2005	17	712	0,02	0,03	0,06	0,09	0,04	0,07
2006	12	751	0,02	0,03	0,04	0,06	0,02	0,05
2007	11	587	0,01	0,02	0,03	0,05	0,02	0,04
2008	12	455	0,01	0,02	0,04	0,06	0,02	0,05

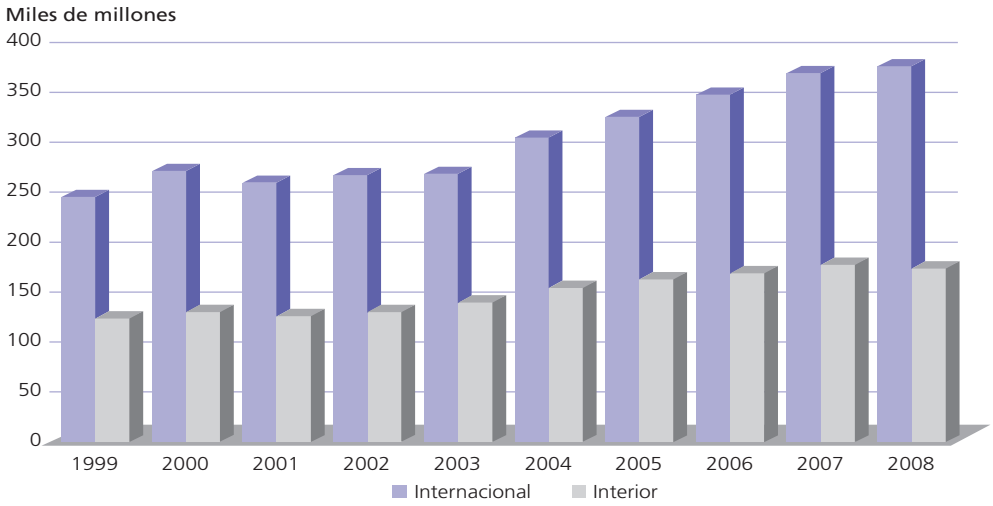
na: no disponible.
Fuente: OACI.

Tabla 2.3.7. Seguridad de la aviación

Años	Número de actos de interferencia ilícita	Número de actos de apoderamiento ilícito		Número de ataques a instalaciones		Número de actos de sabotaje	Otros actos (1)	Número de lesionados o muertos durante actos de interferencia ilícita	
		Apodera-mientos	Intentos de apodera-miento	Ataques	Intentos de ataque			Lesionados	Muertos
1988	12	7	3	0	0	2	–	21	300
1989	14	8	4	0	0	2	–	38	278
1990	36	20	12	1	0	1	2	145	137
1991	15	7	5	1	0	0	2	2	7
1992	10	6	2	1	0	0	1	123	10
1993	48	30	7	3	0	0	8	38	112
1994	43	22	5	4	0	2	10	57	51
1995	17	9	3	2	0	0	3	5	2
1996	22	3	12	4	0	0	3	159	134
1997	15	6	5	2	0	1	1	2	4
1998	17	11	2	1	0	0	3	1	41
1999	14	11	2	0	0	0	1	3	4
2000	30	12	8	1	0	0	9	50	58
2001 (2)	24	7	2	7	4	1	3	3.217	3.525
2002	40	2	8	24	2	2	2	14	186
2003	35	3	5	10	0	5	12	77	20
2004	16	1	4	2	2	4	3	8	91
2005	6	2	0	2	0	0	2	60	3
2006	17	1	3	4	0	1	8 (3)	27	2
2007	22	4	2	2	3	0	11	33	18
2008	23	1	6	3	0	0	13 (3)	31	11

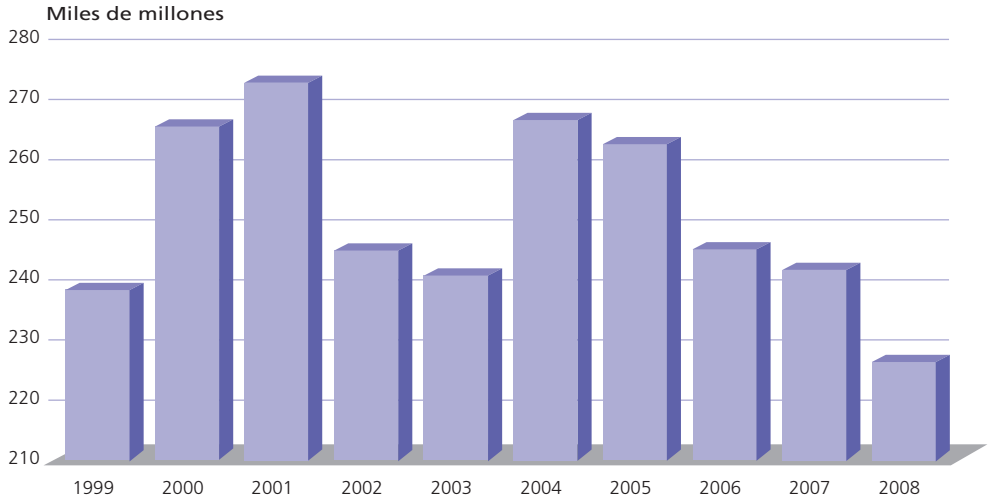
(1) Incluye ataques en vuelo y otros actos de interferencia ilícita.
(2) Los informes oficiales recibidos acerca de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos no incluyeron el número estimado de muertos y lesionados en la superficie. En consecuencia, los totales corresponden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

Gráfico 2.3.1. Tráfico aéreo regular (toneladas-km)



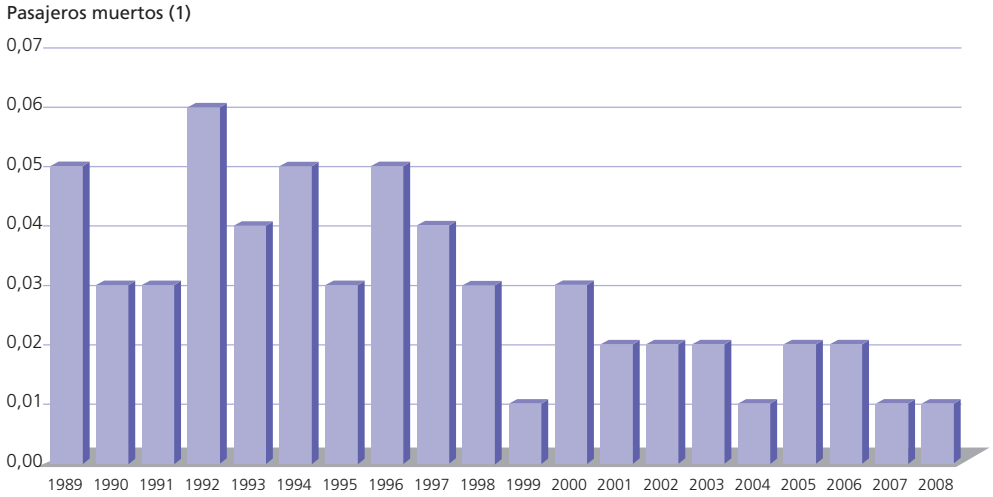
Fuente: OACI.

Gráfico 2.3.2. Tráfico aéreo internacional no regular (pasajeros-km)



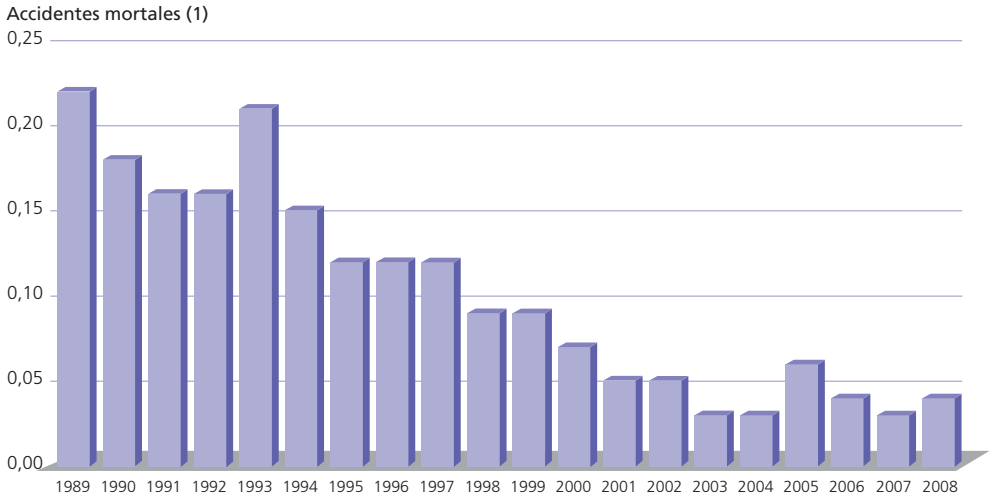
Fuente: OACI.

Gráfico 2.3.3. Índices de pasajeros muertos en accidente en servicios aéreos regulares mundiales. Número de pasajeros muertos por cada 100 millones de pasajeros-km en servicios regulares



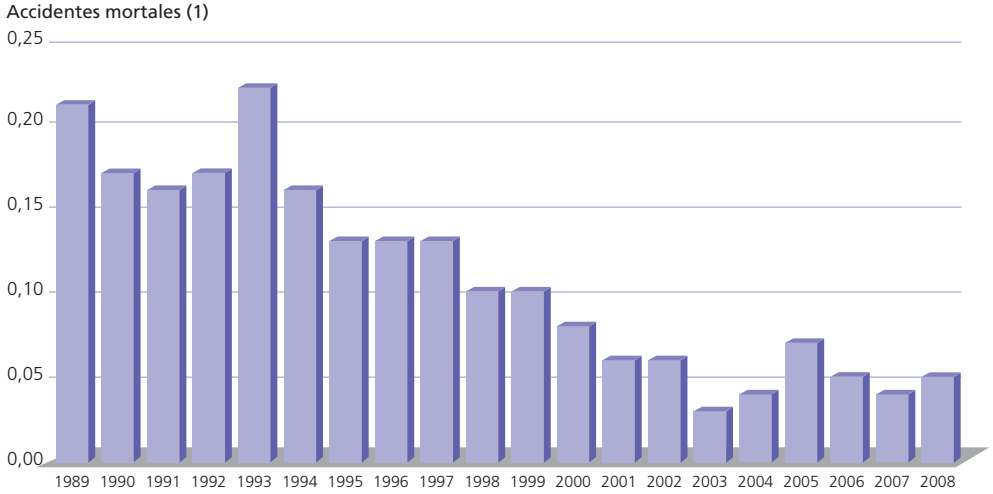
(1) Incluye datos de la CEI a partir de 1993.
Fuente: OACI.

Gráfico 2.3.3 (continuación). Índices de pasajeros muertos en accidente en servicios aéreos regulares mundiales. Número de accidentes mortales por cada 100 millones de aeronaves-km en servicios regulares



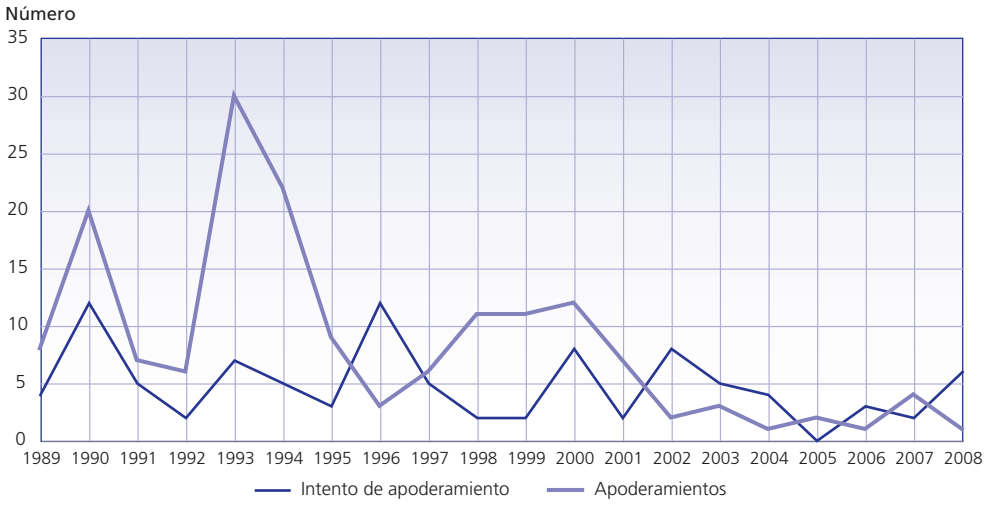
(1) Incluye datos de la CEI a partir de 1993.
Fuente: OACI.

Gráfico 2.3.3 (continuación). Índices de pasajeros muertos en accidente en servicios aéreos regulares mundiales. Número de accidentes mortales por cada 100.000 aterrizajes en vuelos de servicios regulares



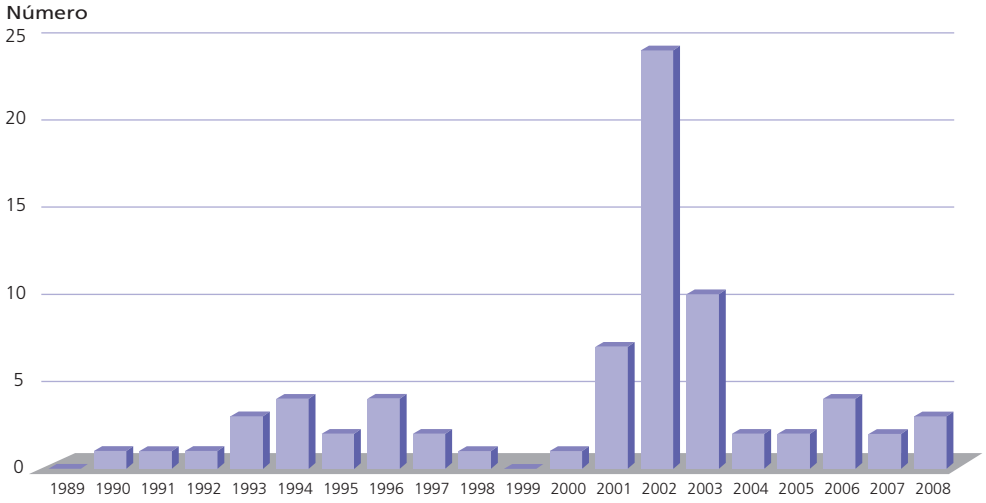
(1) Incluye datos de la CEI a partir de 1993.
Fuente: OACI.

Gráfico 2.3.4. Seguridad en aviación. Apoderamientos ilícitos de aeronaves



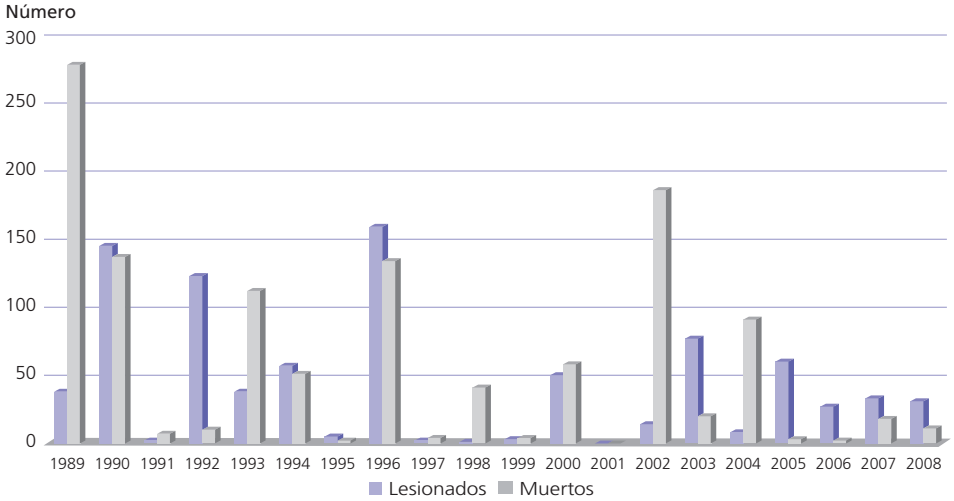
Fuente: OACI.

Gráfico 2.3.5. Seguridad en aviación. Ataques a instalaciones



Fuente: OACI.

Gráfico 2.3.6. Seguridad en aviación. Número de muertos o lesionados



Nota: En 2001 hubo 3.271 lesionados y 3.525 muertos.
Fuente: OACI.

2.4. Actividades de la Unión Europea (UE)*

El documento que se presenta a continuación, forma parte del «Informe General sobre la Actividad de la Unión Europea en 2008» adoptado y publicado por la Comisión Europea en virtud del artículo 212 del Tratado CE y del artículo 125 del Tratado CEEA. Del citado informe se han recogido para su publicación en este capítulo los epígrafes relacionados con los Transportes o aquellos que por su importancia se han considerado de interés

2.4.1. Introducción

El año 2008 fue rico en retos importantes a los que los Estados miembros y las instituciones dieron respuestas comunes. La crisis financiera internacional, el cambio climático y varios conflictos internacionales fueron objeto de una reacción europea rápida y eficaz, que a menudo situó a la Unión en la primera fila de la escena política mundial. El proceso de ratificación del Tratado de Lisboa, retrasado tras la victoria del «no» en el referéndum irlandés de primavera, fue relanzado en el Consejo Europeo de diciembre.

La crisis financiera, que comenzó en 2007 en el mercado estadounidense de préstamos hipotecarios de alto riesgo, causó una perturbación importante y creciente en el conjunto del sistema financiero mundial, antes de afectar a los mercados europeos en septiembre. Para contrarrestar el impacto de la crisis financiera en las economías europeas, se adoptaron inmediatamente medidas urgentes en la Unión Europea. Desde el principio de la crisis, la Comisión instó a los Estados miembros a actuar de forma coordinada y eficaz para solucionar los problemas urgentes a los cuales se enfrenta el sector financiero, en vez de optar por medidas nacionales urgentes y dispersas. La Unión asumió el papel de liderazgo para lograr una reforma real y completa del sistema financiero internacional basada en los principios de transparencia, solidaridad bancaria, responsabilidad, integridad y gobernanza mundial convenidos en la cumbre del G20 en Washington de los días 15 y 16 de noviembre. Del mismo modo, el Consejo Europeo de los días 15 y 16 de octubre confirmó los principios adoptados por el Eurogrupo, reunido por primera vez a nivel de Jefes de Estado o de Gobierno, el 12 de octubre, para preservar la estabilidad financiera y un enfoque coordinado de respuesta a la crisis. Las medidas adoptadas de acuerdo con los bancos centrales y las autoridades de supervisión tienen por objetivo garantizar una liquidez suficiente a las instituciones financieras, facilitar su financiación y aportarles recursos en capital para que sigan financiando normalmente la economía. Hay que señalar que el Consejo Europeo destacó que las políticas presupuestarias deben seguir inscribiéndose en el marco del Pacto de Estabilidad y Crecimiento revisado, cuya aplicación debería también reflejar las circunstancias excepcionales que atraviesa la Unión, tal como está previsto en la normativa. Por su parte, la Comisión adoptó una serie de propuestas al respecto con el fin de restaurar la confianza en el sistema financiero y bancario europeo.

Así, para hacer frente a la desaceleración económica derivada de la crisis financiera, el 29 de octubre la Comisión presentó una Comunicación titulada «De la crisis financiera a la recuperación. Un marco europeo de acción» en la que propone un plan de acción para apoyar la actividad económica en el contexto de esta lenificación en Europa. Posteriormente, el 26 de noviembre, presentó un plan europeo de reactivación económica que preconiza medidas a corto plazo para estimular la demanda, preservar el empleo y contribuir a restablecer la confianza e incluye medidas de reactivación presupuestaria rápidas, específicas y temporales por un importe aproximado de 200.000 millones de euros, es decir, un 1,5% del producto interior bruto (PIB) de la Unión, recurriendo tanto a los presupuestos nacionales (alrededor de 170.000 millones de euros; el 1,2% del PIB) como al presupuesto de la Unión y al Banco Europeo de Inversiones (BEI) (alrededor de 30.000 millones de euros). Los principales elementos de este plan recibieron el acuerdo de los Estados miembros en el Consejo Europeo de los días 11 y 12 de diciembre.

La definición de una política europea de la energía que tenga en cuenta el cambio climático fue el otro gran expediente del año. La Comisión lanzó el procedimiento al adoptar, el 23 de enero, un ambicioso paquete de medidas sobre energía y clima destinado a dotar a la Unión con los medios para reducir al menos un 20% las emisiones de gases de efecto invernadero e incrementar hasta el 20% el porcentaje de energía renovable en el consumo hasta 2020, tal como los dirigentes de la Unión habían acordado en marzo de 2007. La reducción de las emisiones podrá elevarse al 30% en 2020 cuando se haya concluido un nuevo acuerdo mundial sobre cambio climático. Por su parte, en su sesión de primavera, el Consejo Europeo recordó que la Unión quiere mantener su liderazgo internacional en materia de cambio climático y energía. Y el Consejo Europeo de los días 11 y 12 de diciembre pudo encontrar un acuerdo político sobre los elementos del paquete, gracias a la estrecha cooperación de la Comisión y la Presidencia del Consejo, teniendo en cuenta los problemas específicos que afectan a varios Estados miembros.

Otro elemento importante en 2008 fue el proceso de ratificación del Tratado de Lisboa, firmado el 13 de diciembre de 2007. Irlanda fue el único Estado que organizó un referéndum, el 12 de junio, registrándose un resultado negativo del 53,4%. A raíz de ello, el Consejo

* Más información sobre la Unión Europea, en el servidor Europa de Internet (http://europa.eu).

Fuente: «Informe General sobre la acividad de la Unión Europea, 2008». Comisión Europea. Comunidades Europeas, 2009.

Europeo de los días 19 y 20 de junio confirmó la continuación del proceso de ratificación en los otros Estados miembros, considerando necesario más tiempo para analizar la situación y decidiendo retomar el tema en octubre. En paralelo, el proceso de ratificación prosiguió durante el año y los parlamentos de veinticinco Estados miembros ya aprobaron el Tratado. En el Consejo Europeo de los días 11 y 12 de diciembre pudo encontrarse una salida: el Primer Ministro irlandés presentó un análisis de la situación que condujo a la conclusión de que la Unión clarificaría mediante declaraciones jurídicamente vinculantes los aspectos del Tratado que motivaron las preocupaciones manifestadas en Irlanda, donde se organizará un nuevo referéndum en 2009 y antes de que finalice el mandato de la actual Comisión. Además, el Consejo Europeo adoptó una importante conclusión institucional: el mantenimiento de un Comisario por Estado miembro después de 2014.

En una preocupación constante por acercar la Unión a los ciudadanos europeos, la política de comunicación fue reforzada durante el año. Consciente de la necesidad de integrar más al ciudadano en la vida política europea y de mejorar la forma en que presenta sus actividades exteriormente, la Comisión adoptó una Comunicación sobre el futuro de la estrategia del Plan D aplicado entre 2005 y 2007, una iniciativa proseguida bajo el nombre de «Debate Europe». La Comisión propuso también medidas concretas para facilitar a los ciudadanos más información sobre cuestiones europeas en los medios de comunicación audiovisuales. Por otro lado, en 2008 la Comisión concentró su comunicación en ocho prioridades (en vez de en diecisiete, en 2007) para incrementar la visibilidad y el impacto en los ciudadanos. Estas prioridades se completan mediante cuatro prioridades de comunicación interinstitucional seleccionadas para 2009: las elecciones al Parlamento Europeo; la energía y el cambio climático; la conmemoración del vigésimo aniversario de la caída del muro de Berlín; y el apoyo al crecimiento, el empleo y la solidaridad.

La mejora de la normativa siguió siendo una de las prioridades de la Comisión en 2008. El segundo examen estratégico del programa «Legislar mejor» en la Unión Europea, presentado por la Comisión el 30 de enero, demostró que las acciones emprendidas en dicho marco permitieron importantes avances. Durante el año, la Comisión presentó 41 nuevas iniciativas de simplificación, y aproximadamente 140 iniciativas fueron objeto de un análisis del Comité de Evaluación de Impacto independiente. El 10 de marzo, la Comisión presentó una Comunicación sobre nuevas acciones rápidas que podrían producir resultados significativos introduciendo solamente cambios menores en la legislación existente. Por otra parte, el grupo de alto nivel de partes implicadas independientes sobre cargas administrativas emitió dictámenes sobre los procesos de reducción de estos costes y preconizó promover nuevas medidas a tal efecto.

Con el fin de reforzar la calidad de la legislación y la transparencia, el 23 de junio la Comisión lanzó su registro en línea de representantes de intereses tras haber presentado el código de conducta para los representantes de intereses en su Comunicación de 27 de mayo consagrada a la Iniciativa europea en favor de la transparencia. En un ámbito conexo, el 30 de abril la Comisión propuso modificar el Reglamento relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento, del Consejo y de la Comisión con el fin de reforzar la transparencia, en particular sobre la actividad legislativa, mejorando y clarificando algunas de sus disposiciones. Por último, la Unión lanzó un servicio de información fácil de utilizar que permite al público seguir con todo detalle los gastos de la Unión Europea. Esta base de datos en línea ofrece por primera vez un acceso directo a información sobre las organizaciones beneficiarias de una financiación comunitaria y cubre todos los fondos administrados directamente por la Comisión Europea. Este servicio, basado en los datos relativos a las cuentas de la Unión Europea, ofrece una reseña del ejercicio financiero anterior.

Los objetivos definidos en 2005 como ejes estratégicos del programa de la Comisión para su mandato hasta noviembre de 2009 fueron enriquecidos por numerosas medidas y decisiones adoptadas durante el año.

Por lo que se refiere al objetivo de prosperidad, el clima económico en 2008 se caracterizó por un incremento y luego un descenso de los precios de los productos básicos, las turbulencias en los mercados financieros y la retracción de la economía. El 20 mayo y el 13 de junio la Comisión presentó diversas comunicaciones destinadas al Consejo Europeo con el fin de explorar la posibilidad de limitar las consecuencias del incremento de precios de los alimentos en los mercados mundiales y la subida de los precios del petróleo.

También en este contexto, el Consejo Europeo de los días 13 y 14 de marzo lanzó el segundo ciclo trienal de la Estrategia de Lisboa renovada para el crecimiento y el empleo (2008-2010), confirmando que las directrices integradas actuales (orientaciones generales de las políticas económicas y directrices para el empleo) y los cuatro ámbitos de acción prioritarios definidos por el Consejo Europeo de la primavera de 2006 siguen siendo válidos: conocimiento e innovación, entorno empresarial, empleo, y energía y cambio climático.

En el plano monetario, la Comisión hizo balance de la Unión Económica y Monetaria (UEM) con motivo de su décimo aniversario en una Comunicación del 7 de mayo en la que analiza los logros económicos de la zona del euro, cita los objetivos que se han de alcanzar y los retos que se plantean a la zona y propone un programa político que permitirá a la UEM proseguir en la senda del éxito. Por otro lado, el 1 de enero de 2008 fue la fecha de ingreso efectivo de Chipre y Malta en la zona del euro. El resto del año se consagró a los preparativos de una nueva ampliación de la zona a su decimosexto miembro, Eslovaquia, que adoptará oficialmente el euro el 1 de enero de 2009. La crisis financiera demostró una vez más la capacidad de resistencia y protección que representa el euro para los países en cuestión.

En 2008, la política de competencia contribuyó sustancialmente a coordinar las reacciones de la Unión Europea ante la crisis financiera mundial, facilitando al mismo tiempo a los Estados miembros la posibilidad de intervenir en caso necesario, en función de sus propias circunstancias. Por ello, en respuesta a las turbulencias en los mercados financieros registradas a partir de septiembre, tuvieron que adoptarse numerosas medidas urgentes en el ámbito de las ayudas estatales, especialmente para la banca.

Para dar curso a su visión de modernización de la política del mercado único, la Comisión adoptó en 2008 una iniciativa que crea una nueva forma jurídica europea destinada a reforzar la competitividad de las pequeñas y medianas empresas (PYME) facilitando su creación y su funcionamiento en el mercado único: el estatuto de la sociedad privada europea (Societas Privata Europaea, SPE). Otro resultado importante en 2008 fue la aprobación por el Parlamento y el Consejo del Reglamento que crea el Instituto Europeo de Innovación y Tecnología (EIT), cuya misión es reforzar la capacidad de innovación de la Comunidad y los Estados miembros integrando plenamente a los mejores europeos que operan en el «triángulo del conocimiento» (enseñanza superior, investigación, empresa). En el ámbito del transporte, la Comisión propuso un paquete de medidas para hacerlo más viable, con propuestas para incrementar el respeto medioambiental del sector, reducir el ruido del parque ferroviario existente, internalizar los costes externos del transporte y revisar la Directiva «Euroviñeta».Tras la aprobación, en octubre de 2007, del plan de acción para una política marítima integrada, la Comisión presentó una Comunicación relativa a directrices para un enfoque integrado de la política marítima con mejores prácticas en materia de gobernanza marítima integrada y de consulta de las partes afectadas. En el ámbito de la aviación y gracias a la entrada en vigor de un Reglamento específico, las personas con discapacidad, los ancianos y otras personas con movilidad reducida se beneficiarán de un acceso más fácil al transporte aéreo.

El Consejo Europeo de los días 15 y 16 de octubre confirmó que la seguridad de aprovisionamiento de energía es una prioridad de la Unión Europea y pidió concretar una serie de objetivos: finalizar el paquete legislativo relativo al mercado interior de la electricidad y del gas; acelerar la aplicación del plan de acción europeo sobre eficacia energética y del plan estratégico para las tecnologías energéticas; proseguir con determinación la diversificación de las fuentes de energía, ligada al paquete sobre energía y clima; desarrollar mecanismos de crisis que permitan hacer frente a rupturas temporales de suministro; reforzar y completar las infraestructuras críticas; y estabilizar el suministro desarrollando las relaciones con los países productores.

Por lo que se refiere al objetivo de solidaridad, desde 2007 la nueva generación de programas sectoriales y regionales de aplicación de la política de cohesión quiere relanzar el empleo y el crecimiento en todos los Estados miembros y regiones de la Unión. En 2008, la Unión Europea decidió promover mejores condiciones laborales en favor de los trabajadores temporales con el objetivo de asegurar una igualdad de trato de los trabajadores contratados a través de agencias de trabajo temporal y del personal fijo garantizando a los trabajadores temporales las mismas condiciones laborales y de empleo básico a partir del día en que comienzan a trabajar, excepto si existe un convenio en otro sentido de los interlocutores sociales. En octubre, los dirigentes de la Unión Europea se entrevistaron con representantes de empresarios y trabajadores para analizar las repercusiones de la crisis financiera sobre la «economía real» y, más concretamente, sobre el crecimiento y el empleo. El 18 de noviembre, la Comisión publicó un informe sobre las repercusiones de la libre circulación de trabajadores en el contexto de la ampliación, en el que destaca el impacto positivo en la economía europea de los trabajadores móviles de los países que ingresaron en la Unión Europea en 2004 y en 2007.

De acuerdo con el objetivo de mejorar el funcionamiento de la Política Agrícola Común (PAC) sobre la base de la experiencia adquirida desde 2003, desarrollado en su Comunicación de noviembre de 2007 consagrada a la preparación del «chequeo» de la Política Agrícola Común reformada, la Comisión presentó varias propuestas en 2008, globalmente adoptadas por el Consejo Europeo de diciembre.

En lo referente a la promoción de los valores comunes en la Unión, el Año Europeo del Diálogo Intercultural fue lanzado oficialmente en Liubliana (Eslovenia) el 8 de enero, organizándose un gran número de actividades en toda Europa.

Por lo que se refiere al objetivo de seguridad y libertad en el ámbito de la cooperación policial, el 18 de abril se logró un acuerdo político en el Consejo en torno a la propuesta de Decisión por la que se establece la Oficina Europea de Policía (Europol) con el fin de conferirle el estatuto de agencia de la Unión y de sustituir la financiación intergubernamental por una subvención comunitaria. En el ámbito de inmigración y asilo, la Comisión presentó una ambiciosa Comunicación consagrada a los principios, acciones e instrumentos de una política común de inmigración para Europa, así como un plan de acción en materia de asilo que define un enfoque integrado de la protección en la Unión. La Comunicación enuncia diez principios comunes en torno a los cuales se articulará la política común de inmigración. El Consejo Europeo de los días 15 y 16 de octubre aprobó este pacto europeo. Hay que añadir que el 12 de diciembre Suiza se incorporó al espacio Schengen, por lo que fueron suprimidos los controles de personas en las fronteras interiores terrestres con Suiza. El 29 de marzo de 2009 este proceso finalizará mediante la eliminación de los controles de personas en las fronteras aéreas.

En el ámbito externo y por lo que se refiere al proceso de ampliación, el 5 de marzo la Comisión adoptó una Comunicación titulada «Balcanes Occidentales: Potenciar la perspectiva europea» en la que presenta nuevas inicia-

tivas y consolida las ya existentes, con el fin de apoyar el desarrollo político y económico de los países de los Balcanes Occidentales, contribuyendo así a acelerar sus progresos en la vía de la adhesión a la Unión Europea. Por otra parte, continuaron las negociaciones de adhesión con Croacia y Turquía. Tras los avances obtenidos en cuatro ámbitos clave fijados por la Unión Europea en 2005, la Unión firmó en 2008 acuerdos de estabilización y asociación con Bosnia y Herzegovina y con Serbia, así como acuerdos interinos de comercio y medidas complementarias. En febrero, a raíz de la adopción por la Asamblea de Kosovo de una Resolución que declaraba la independencia, el Consejo tomó nota del compromiso de los Estados miembros de decidir, de acuerdo con sus prácticas nacionales y con el Derecho internacional, sus relaciones con este nuevo país. El Consejo decidió también establecer una misión de conformidad con la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD) en los ámbitos de policía y del Estado de Derecho (EULEX Kosovo) y nombrar un Representante Especial de la Unión Europea.

En 2008 se dio un nuevo impulso a las relaciones entre la Unión Europea y sus socios mediterráneos. La Comisión adoptó en mayo una Comunicación titulada «El Proceso de Barcelona: Unión por el Mediterráneo» en la que presenta las grandes líneas del proceso cuyo objetivo consiste en relanzar y dar más visibilidad a las relaciones de la Unión Europea con sus socios de la región mediterránea. El 13 de julio se celebró en París la primera cumbre de la nueva Unión por el Mediterráneo, con la asistencia de los Estados miembros de la Unión Europea y los Estados ribereños del Mediterráneo que no son miembros de la Unión.

El 3 de diciembre, la Comisión adoptó una Comunicación sobre la asociación oriental con los países de Europa del Este en la que aborda la profundización de las relaciones de la Unión con Armenia, Azerbaiyán, Belarús, Georgia, Moldova y Ucrania, lo que implicaría la posible firma de nuevos acuerdos de asociación que incluirían, en particular, acuerdos de libre comercio.

A raíz del conflicto abierto que estalló en Georgia en agosto, el 1 de septiembre se reunió en Bruselas un Consejo Europeo extraordinario que condenó la decisión unilateral de Rusia de reconocer la independencia de Abjasia y de Osetia del Sur y tomó nota con preocupación del impacto de la crisis en el conjunto de la región. Por otro lado, el Consejo Europeo destacó la necesidad de apoyar la cooperación regional y de reforzar las relaciones de la Unión Europea con sus vecinos orientales, en particular mediante el desarrollo de la «Sinergia del Mar Negro» y la creación de una nueva «asociación oriental».

Las negociaciones para la conclusión de la Ronda de Doha se reanudaron el 21 de julio en Ginebra, pero desembocaron en un bloqueo derivado del desacuerdo sobre la formulación precisa de un mecanismo especial de salvaguardia que permita a un país en desarrollo incrementar sus derechos de aduana en caso de aumento de las importaciones agrícolas como consecuencia de una apertura de mercado negociada en la Organización Mundial del Comercio (OMC). Por otra parte, continuaron las negociaciones bilaterales para la celebración de acuerdos de libre comercio con Corea del Sur, la India y los países de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), del Consejo de Cooperación del Golfo (CCG), de América Central y de la Comunidad Andina.

Durante el año se celebraron cumbres entre la Unión Europea y los Estados Unidos, Rusia, Japón, Canadá, la India, Brasil y Sudáfrica. El 29 de octubre se adoptó un nuevo marco de asociación entre la Unión Europea y Australia que servirá de base para las relaciones bilaterales en los próximos años. Del mismo modo, el 17 de octubre la Comisión presentó una iniciativa estratégica de la Unión en materia de cooperación trilateral entre la Unión Europea, África y China, habida cuenta de la presencia cada vez más visible de este país en el continente africano.

El 28 de abril, el Consejo adoptó una Decisión que aprueba la revisión, negociada en 2005, del Acuerdo de Cotonú que regula las relaciones entre la Unión Europea y los Estados de África, el Caribe y el Pacífico (ACP). Esta Decisión permitió la entrada en vigor del décimo Fondo Europeo de Desarrollo (FED), herramienta básica de la cooperación financiera UE-ACP. Sobre el terreno, la Operación Militar de la Unión Europea en Chad y en la República Centroafricana (EUFOR Chad/RCA) fue lanzada el 28 de enero con el fin de garantizar el mantenimiento de la paz en la región.

Por último, la Unión prosiguió en 2008 su papel destacado en el proceso de reconstrucción de Afganistán. La Misión de Policía de la Unión Europea en Afganistán (EUPOL Afganistán, en el marco de la PESD) se desplegó íntegramente en marzo con el fin de apoyar la instauración de una fuerza de policía afgana, que respete los derechos humanos y actúe en el marco del Estado de Derecho. Por otra parte, durante el año la Unión envió observadores electorales a África, América Latina y Asia. Estas misiones colaboraron con los Gobiernos y las organizaciones no gubernamentales en Angola, Bangladesh, Bután, Camboya, Ecuador, Guinea-Bissau, Nepal, Pakistán y Ruanda con el fin de evaluar la conformidad de los procesos electorales con las normas internacionales en materia de elecciones democráticas.

2.4.2. Marco político y económico general

- **Tratado de Lisboa**

El año 2007 marcó el quincuagésimo aniversario de los Tratados de Roma. La Declaración de Berlín, firmada con tal motivo por los Presidentes del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión, reafirma los valores europeos comunes y tiene por objeto relanzar el proceso de reforma de la Unión después del rechazo del Tratado por el que se establece una Constitución para Europa. La Declaración fija el objetivo de aportar a la Unión Europea unas bases comunes renovadas antes de las elecciones al Parlamento Europeo de 2009. La conferencia in-

tergubernamental que se celebró en 2007 puso a punto el Tratado de Lisboa, que fue firmado el 13 de diciembre de 2007 y que debe ser ratificado por cada Estado miembro antes de entrar en vigor. En paralelo, la Carta de Derechos Fundamentales fue firmada y proclamada el 12 de diciembre de 2007 en Estrasburgo por los Presidentes del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión.

- **Crisis financiera internacional**

La crisis financiera, que prendió en 2007 en el mercado estadounidense de los préstamos hipotecarios de riesgo («subprimes»), provocó perturbaciones y una incertidumbre considerable en el conjunto del sistema financiero mundial. En respuesta a esa situación, el Consejo adoptó en octubre de 2007 una serie de conclusiones para responder a las principales deficiencias observadas en el sistema financiero durante la crisis. Los ámbitos que conviene tratar en prioridad se reunieron en la hoja de ruta Ecofín, articulada en torno a cuatro ejes de trabajo: mejora de la transparencia, evaluación de los productos financieros, refuerzo de los requisitos prudenciales y mejora del funcionamiento de los mercados merced a una línea de conducta más adecuada en materia de calificación crediticia.

2.4.3. Entorno económico y social

La Estrategia de Lisboa renovada, cuyo objetivo es garantizar a Europa un porvenir próspero, equitativo y respetuoso del medio ambiente, se centra en el crecimiento y el empleo en un contexto de mundialización y desarrollo sostenible. En 2007, las instituciones comprobaron que esta estrategia, definida en 2005, empezaba a dar frutos. Así pues, la Comisión propuso un programa para un nuevo ciclo de tres años.

A su vez, dos de los siete desafíos de la estrategia de desarrollo sostenible pasaron a ser prioritarios para la Unión: el cambio climático y la energía sostenible. En 2007, el Consejo Europeo abrió una nueva era de la política energética europea, adoptando objetivos ambiciosos y vinculantes para 2020 en materia de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, de energías renovables y de biocombustibles, así como de captura y almacenamiento de carbono.

- **Estrategia de desarrollo sostenible**

La estrategia de desarrollo sostenible revisada de junio de 2006 se propone responder a los siete desafíos prioritarios siguientes: cambio climático y energía limpia, transporte sostenible, consumo y producción sostenibles, conservación y gestión de los recursos naturales, salud pública, inclusión social, cuestiones demográficas y migratorias, y pobreza en el mundo.

En función de esa estrategia revisada, en el transcurso del año la Unión Europea siguió integrando el desarrollo sostenible en todas sus políticas. Siguieron convergiendo el objetivo principal a largo plazo del desarrollo sostenible —que atiende a la calidad de vida, la equidad entre generaciones y la viabilidad de la sociedad europea— y el objetivo a medio plazo del crecimiento y del empleo en el marco de la Estrategia de Lisboa. A escala europea, cabe mencionar los siguientes ejemplos de convergencia: las prioridades políticas en materia de energía y cambio climático; el mercado único, que demuestra que la apertura del mercado puede mejorar la calidad de vida si va acompañada de medidas sociales y medioambientales; la Agenda Social renovada, destinada a mejorar las oportunidades y el acceso de los ciudadanos europeos y a reforzar la solidaridad con los que la necesitan; y el esfuerzo de mejora de la reglamentación, que favorece la aplicación consecuente de las políticas, exigiendo una evaluación sistemática de las incidencias económicas, sociales y medioambientales. Se hizo hincapié en la aplicación efectiva de las políticas que den lugar a resultados concretos mensurables.

Tal como se preveía en la estrategia revisada, la Comisión publicó en 2008 una guía del ciudadano sobre la estrategia, que explica el enfoque y los objetivos de la Unión Europea al respecto y enuncia ejemplos concretos de la forma en que los ciudadanos pueden contribuir al desarrollo sostenible.

En respuesta a la petición del Consejo Europeo de diciembre de 2007, la Comisión presentará el próximo informe sobre la estrategia en junio de 2009.

- **Contexto macroeconómico**

El clima económico en 2008 se caracterizó por el alza y, a continuación, la baja de los precios de los productos de base, las turbulencias en los mercados financieros y la ralentización de la economía.

En una Comunicación de 20 de mayo se presentaron soluciones para limitar las consecuencias del aumento de los precios de los alimentos en los mercados mundiales. Le siguió, el 13 de junio, una Comunicación sobre la subida de los precios del petróleo. Ambas comunicaciones fueron examinadas durante el Consejo Europeo de los días 19 y 20 de junio.

En lo que se refiere a las turbulencias acaecidas en los mercados financieros a partir del mes de septiembre, la respuesta inmediata de la Unión Europea se trata en el capítulo I, sección 4. Otras medidas relacionadas con los mercados financieros se detallan en la rúbrica «Sistemas financieros» de la presente sección.

Las previsiones económicas de otoño para el período 2008-2010 presentadas por la Comisión el 3 de noviembre confirmaron la ralentización económica.

Ante esta coyuntura, la Comisión adoptó el 29 de octubre una Comunicación titulada «De la crisis financiera a la recuperación. Un marco europeo de acción»y, el 26 de

noviembre, un plan europeo de recuperación económica. Ambas iniciativas se describen asimismo en el capítulo I, sección 4.

En cuanto a la actualización para 2008 de las orientaciones generales de las políticas económicas de los Estados miembros y de la Comunidad para el período 2008-2010, el Consejo adoptó una Recomendación al respecto el 14 de mayo.

- **Unión Económica y Monetaria**

Desde un punto de vista general, la Comisión adoptó el 7 de mayo una Comunicación titulada «UEM@10. Logros y retos tras los diez primeros años de Unión Económica y Monetaria», en la que analiza los resultados económicos de la zona del euro desde la introducción de la moneda única en 1999. Asimismo, repasa los objetivos que conviene alcanzar y los retos a que se enfrenta la zona del euro, y propone un programa político que permitirá a la Unión Económica y Monetaria (UEM) mantenerse en la senda del éxito.

Concretamente, en su Comunicación de 18 de abril titulada «Introducción del euro en Chipre y Malta», la Comisión abordó los aspectos principales del proceso de transición, en particular la introducción del efectivo en euros, la conversión de los sistemas administrativos y financieros, la incidencia real y percibida del paso al euro en los precios y la opinión de los ciudadanos sobre las campañas de información y comunicación.

En cuanto a la ampliación futura de la zona del euro, la Comisión declaró en su informe sobre el estado de la convergencia de 7 de mayo que, de los Estados miembros examinados, solo Eslovaquia reunía los requisitos para la adopción del euro. Partiendo de ese informe y del informe del Banco Central Europeo, adoptó una propuesta en consecuencia para que Eslovaquia adoptara la moneda única el 1 de enero de 2009. Acogida favorablemente en el Consejo Europeo de junio y previo dictamen favorable del Parlamento Europeo, esta Decisión fue adoptada por el Consejo el 8 de julio. Posteriormente, la Comisión presentó su séptimo y octavo informe sobre los preparativos prácticos para la introducción de la moneda única europea en Eslovaquia (18 de julio y 12 de diciembre, respectivamente).

- **Competencia**

En 2008, la política de competencia siguió manteniendo y estableciendo las condiciones que permiten a los mercados funcionar en un marco competitivo, en interés de las empresas y de los consumidores europeos. Las acciones aplicadas consistieron, por un lado, en combatir las deficiencias del mercado debidas a un comportamiento anticompetitivo de los operadores o a determinadas estructuras del mercado y, por otro, en contribuir al establecimiento, para todos los sectores económicos, de un marco global de política económica que favorezca el ejercicio de una competencia efectiva.

Por otra parte, la Comisión presentó, el 16 de junio, un resumen de los principales cambios registrados en el ámbito de la política de competencia en 2007.

- **Ayudas estatales**

El 21 de mayo y el 17 de noviembre, la Comisión actualizó el marcador de las ayudas estatales. En la actualización de primavera, hizo hincapié en la situación de las ayudas estatales para la protección del medio ambiente. En la de otoño, subrayó la tendencia a la baja o el estancamiento del volumen de las ayudas estatales en una mayoría de Estados miembros. También se analizaron las ayudas concedidas en el sector bancario a raíz de la crisis de las hipotecas de alto riesgo.

En ámbitos más específicos, la Comisión adoptó, el 23 de enero, directrices sobre las ayudas estatales en favor del medio ambiente. Establecen nuevas condiciones para las ayudas en cuestión, así como un equilibrio constante entre el refuerzo de la protección del medio ambiente y la reducción de los falseamientos de la competencia. Por otra parte, la Comisión adoptó el 20 de mayo una nueva Comunicación sobre las ayudas estatales en forma de garantías.

El 6 de agosto, la Comisión adoptó el «Reglamento general de exención por categorías», por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE, lo que permite a los Estados miembros conceder dichas ayudas sin la obligación de notificación previa a la Comisión. El Reglamento autoriza las ayudas a las pequeñas y medianas empresas, la investigación, la innovación, el desarrollo regional, la formación, el empleo y el capital de riesgo. Autoriza asimismo las ayudas a la protección del medio ambiente y las medidas en favor del espíritu empresarial. Dicho Reglamento consolida en un texto y armoniza las disposiciones preexistentes de cinco reglamentos distintos, ampliando a su vez las categorías de ayudas estatales cubiertas por la exención.

En respuesta a las turbulencias surgidas en los mercados financieros a partir del mes de septiembre, fue preciso adoptar muchas medidas urgentes en el ámbito de las ayudas estatales. La política de competencia supuso una contribución esencial para coordinar las relaciones de la Unión Europea frente a esa crisis financiera, manteniendo la posibilidad para los Estados miembros de intervenir en caso de necesidad, en función de sus propias condiciones. En este sentido, la Comisión adoptó el 13 de octubre una Comunicación relativa a la aplicación de las normas sobre ayudas estatales a las medidas adoptadas en relación con las entidades financieras en el contexto de la crisis financiera mundial. Con arreglo a las orientaciones definidas en dicha Comunicación, la Comisión aprobó, en particular, los planes de ayuda a las entidades financieras adoptados por varios Estados miembros.

El 5 de diciembre, la Comisión completó el documento de orientación del 13 de octubre mediante una Comunicación sobre las modalidades de recapitalización de los bancos por los Estados miembros a fin de aumentar los flujos de crédito en favor de la economía real, de conformidad con las normas comunitarias aplicables en materia de ayudas estatales.

En el contexto de su plan europeo de recuperación económica, la Comisión adoptó el 17 de diciembre un marco temporal que brinda a los Estados miembros posibilidades adicionales para luchar contra los efectos de la contracción del crédito en la economía real. Ese nuevo marco introduce varias medidas temporales que permiten a los Estados miembros solventar las dificultades excepcionales que experimentan las empresas para acceder a fuentes de financiación. En particular, los Estados miembros podrán conceder, sin tener que notificar los casos individuales, préstamos bonificados, una reducción de la prima que debe abonarse para las garantías de préstamos, capital de riesgo para las pequeñas y medianas empresas, y ayudas directas por un importe máximo de 500.000 euros.

Desde un punto de vista estadístico, la Comisión registró una disminución de las notificaciones de ayudas estatales con respecto a 2007, ya que ascendieron a 660 en 2008. Asimismo, adoptó 616 decisiones definitivas. Autorizó las ayudas en aproximadamente un 96% de los casos, mientras que en el 4% restante de asuntos adoptó una Decisión negativa tras llegar a la conclusión de que tales medidas eran incompatibles con la normativa sobre ayudas estatales y con el mercado común.

- **Afirmación de una política proactiva**

El 19 de febrero, el Parlamento Europeo adoptó una declaración sobre la necesidad de investigar los abusos de poder de los grandes supermercados establecidos en la Unión Europea y de solventar la situación. Invitó a la Comisión a investigar sobre las consecuencias de la concentración del sector europeo de la gran distribución para las pequeñas empresas, los proveedores, los trabajadores y los consumidores y, en particular, a evaluar todo posible abuso relacionado con el poder adquisitivo que pudiese derivarse de dicha concentración.

El 2 de abril, la Comisión adoptó un Libro Blanco sobre acciones en materia de daños y perjuicios por incumplimiento de las normas comunitarias de defensa de la competencia. En él se proponen opciones de política general y medidas específicas para garantizar mejor que todas las víctimas de infracciones del Derecho comunitario de la competencia tengan acceso a mecanismos de reparación eficaces que les permitan ser indemnizadas totalmente por los daños que hayan sufrido.

El 30 de junio, la Comisión adoptó un Reglamento sobre los procedimientos de transacción en casos de cártel y una Comunicación sobre esos procedimientos, que permitirán a la Comisión resolver de forma simplificada algunos asuntos relacionados con acuerdos.

Por otra parte, el 1 de julio la Comisión adoptó directrices sobre la aplicación del artículo 81 del Tratado CE (disposiciones sobre los acuerdos restrictivos de la competencia) a los servicios de transporte marítimo.

El 28 de octubre, la Comisión inició una consulta respecto del funcionamiento del Reglamento sobre concentraciones. El objetivo de esa revisión es evaluar la forma en que han funcionado en la práctica las normas sobre los umbrales de jurisdicción y los mecanismos de remisión en los cuatro años de aplicación del Reglamento.

Asimismo, el 5 de diciembre, publicó orientaciones sobre las prioridades que tendrá en cuenta al aplicar a las prácticas de exclusión abusivas las normas sobre abusos de posición dominante (artículo 82 del Tratado CE). La Comisión dará un alto grado de prioridad a los asuntos en los que las prácticas de exclusión de una empresa en posición dominante puedan tener efectos perjudiciales para los consumidores.

2.4.4. Palancas de la prosperidad

La revisión del mercado único, iniciada en 2006, concluyó en 2007, anunciando la llegada de un nuevo ciclo para este pilar de la construcción europea. El nuevo enfoque comunitario parece indicar una modernización de la política de la Unión, a fin de aprovechar mejor la mundialización, otorgar poder a los consumidores, abrirse a las pequeñas empresas, estimularla innovación y mantener un alto nivel en el ámbito social y ambiental.

- **Evolución del mercado interior**

Revisión del mercado único

El 16 de diciembre, la Comisión adoptó un informe titulado «Revisión del mercado único: un año después». Según el informe, la política del mercado único ha desempeñado, durante el año 2008, una función esencial en la respuesta que la Comisión ha aportado a la crisis financiera y a la recesión económica. El informe expone la serie de medidas que ya se han adoptado, o van a serlo, y que permitirán crear las condiciones favorables para la recuperación de la economía europea.

- **Libre prestación de servicios y libertad de establecimiento**

Servicios postales

El 20 de febrero, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron una Directiva por la que se modifica la Directiva postal en relación con la plena realización del mercado interior de servicios postales comunitarios. La fecha final para la apertura total del mercado se establece en el 31 de diciembre de 2010, con la posibilidad para algunos

Estados miembros de aplazar esa apertura por un período adicional máximo de dos años. La adopción supone la entrada en vigor de la Directiva e inicia la cuenta atrás para la supresión de los monopolios legales en materia de servicios postales. Esta Directiva es el resultado de un consenso político amplio sobre la vía que conviene adoptar en lo que se refiere al marco reglamentario de los servicios postales europeos.

Por otra parte, el 22 de diciembre la Comisión adoptó un informe sobre la aplicación de la Directiva postal.

Contratación pública

El 5 de febrero, la Comisión adoptó una Comunicación interpretativa relativa a la aplicación del Derecho comunitario en materia de contratación pública y concesiones a la colaboración público-privada institucionalizada (CPPI): se trata de entidades de capital mixto que suelen crearse para la prestación de servicios públicos, especialmente a escala local.

La Comunicación explica las normas comunitarias que se aplican al seleccionar los socios privados de las CPPI. En función del tipo de misión atribuida a la CPPI (contrato público o concesión), las directivas sobre contratación pública o los principios generales del Tratado CE se aplican a la selección del socio privado. La Comunicación hace hincapié en que las CPPI han de conservar, en principio, su ámbito de actividad inicial. No obstante, se reconoce que, como la CPPI suele crearse para la prestación de servicios durante un período bastante largo, esta debe poder adaptarse a determinados cambios que se produzcan en el entorno económico, jurídico o técnico. La Comunicación explica en qué circunstancias puede tenerse en cuenta dicha evolución.

El 25 de junio, en el contexto de la adopción de la iniciativa en favor de las pequeñas empresas («Small Business Act» para Europa) (véase más adelante), la Comisión publicó un «Código de buenas prácticas para facilitar el acceso de las PYME a la contratación pública». El código presenta orientaciones sobre la forma de aplicar el marco jurídico comunitario para reforzar la participación de las PYME en los procedimientos de adjudicación de contratos y pone de manifiesto las normas y prácticas nacionales que facilitan el acceso de las PYME a dichos contratos.

Por otra parte, el 15 de septiembre entró en vigor el nuevo Vocabulario común de contratos públicos (CPV). El CPV se ha modernizado para tener en cuenta las evoluciones más recientes en materia de tecnologías y servicios. Se ha hecho hincapié en una estructura racionalizada que sirva a los compradores, haciendo que la orientación del CPV evolucione de los materiales hacia los productos.

El 9 de diciembre, la Comisión adoptó una Decisión que actualiza las listas indicativas de poderes adjudicadores o entidades adjudicadoras amparados por las directivas sobre contratación pública. Esa Decisión ofrecerá a las empresas y a los poderes públicos una visión más concreta de la cobertura que prestan estas directivas.

En 2008, la Comisión adoptó cinco decisiones sobre las solicitudes de exención en virtud del artículo 30 de la Directiva sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales. Esa disposición prevé que la Directiva no se aplique a la adjudicación de contratos (o a la organización de concursos) para el ejercicio de una actividad que, en el Estado miembro de que se trate, esté «sometida directamente a la competencia en mercados cuyo acceso no esté limitado».

La Comisión adoptó asimismo, el 2 de julio, una Comunicación sobre la contratación pública ecológica.

Por otra parte, prosiguió en las distintas instituciones la labor en relación con la propuesta de Directiva sobre la adjudicación de contratos públicos en los ámbitos de la defensa y la seguridad. El 16 de diciembre, los dos legisladores alcanzaron un acuerdo que abre la puerta a la adopción de la propuesta en primera lectura a principios de 2009.

- **Investigación**

Creación del Espacio europeo de investigación

Los resultados de la consulta pública sobre las nuevas perspectivas del Espacio europeo de investigación —iniciada con el Libro Verde de abril de 2007— fueron presentados el 2 de abril en un documento de trabajo de la Comisión: carrera y movilidad, cooperación internacional, infraestructuras de investigación, programación conjunta e intercambio de conocimientos constituyen las principales preocupaciones de los actores de la investigación europea.

Para dar una respuesta a los resultados de esta consulta, la Comisión adoptó durante el año cinco nuevas iniciativas:

- Una Recomendación sobre la gestión de la propiedad intelectual por los organismos públicos de investigación (10 de abril).
- Una Comunicación para fomentar la movilidad y la carrera de los investigadores europeos titulada «Mejores carreras y más movilidad: una asociación europea para los investigadores». En ella presenta un marco para acciones coherentes específicas a escala regional, nacional y comunitaria, a fin de disponer del personal necesario para crear una economía europea del conocimiento dinámico (23 de mayo).
- Una propuesta de Reglamento relativo al marco jurídico comunitario para las infraestructuras de investigación europeas. El objetivo de la legislación propuesta es facilitar el establecimiento y la utilización común de instalaciones de investigación de interés europeo entre varios Estados miembros y países asociados en el Programa Marco de la Comunidad para Investigación y Desarrollo, y contribuir

al desarrollo de la política europea de infraestructuras de investigación (25 de julio). En este contexto, la Comisión aprobó la creación de diez nuevas infraestructuras de investigación paneuropeas en ámbitos prioritarios, como las enfermedades infecciosas, la gestión del dióxido de carbono, la anticipación de las catástrofes naturales y la observación del espacio (9 de diciembre).

Séptimo Programa Marco de Investigación

Los programas de trabajo 2009 para los cinco programas específicos «Ideas», «Cooperación», «Personas», «Capacidades» y «Euratom» se adoptaron en julio y en agosto.

La Comisión adoptó el 18 de julio un informe en el que explica las actividades del Consejo Europeo de Investigación y la consecución de los objetivos fijados en el programa específico «Ideas» en 2007. El 18 de agosto adoptó el informe anual sobre las actividades de investigación y desarrollo tecnológico (IDT) de la Unión Europea en 2007.

Por otra parte, se hizo hincapié en varios temas fundamentales, especialmente la energía y el cambio climático, así como en la política marítima.

En lo que se refiere a la energía y al cambio climático:

- el Consejo aprobó la creación de la Empresa Común «Pilas de Combustible e Hidrógeno», cuyo objetivo es coordinar los esfuerzos de investigación ofreciendo un marco que anime a las empresas europeas a colaborar entre sí y con los demás actores de este sector (30 de mayo);
- a continuación, la Comisión, los industriales y los círculos de investigación europeos anunciaron que invertirían juntos, durante un período de seis años, unos 1.000 millones de euros en investigación, desarrollo tecnológico y demostración sobre pilas de combustible e hidrógeno (14 de octubre);
- el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron dos Decisiones sobre la participación de la Comunidad en un programa de investigación y desarrollo emprendido por varios Estados miembros (artículo 169 del Tratado CE): una se propone apoyar a las PYME que ejercen actividades de investigación y desarrollo; la otra, mejorar la vida de las personas de edad avanzada mediante el recurso a nuevas tecnologías de la información y la comunicación (9 de julio).

En relación con la política marítima, a raíz de la Comunicación de 2007 sobre una política marítima integrada para la Unión Europea, la Comisión adoptó el 3 de septiembre una estrategia europea para la investigación marina y marítima con el fin de crear un Espacio europeo de investigación coherente para apoyar un uso sostenible de los mares y océanos.

En otros ámbitos, el Consejo adoptó el 29 de abril una Decisión por la que se aprueban las directrices plurianuales del programa de investigación del Fondo de Investigación del Carbón y del Acero.

La Comisión, junto con los Estados miembros y la Agencia Europea de Defensa, inauguró el Foro Europeo de Investigación e Innovación en materia de Seguridad (European Security Research and Innovation Forum, ESRIF), cuya misión consiste en delimitar las prioridades de investigación e innovación en el ámbito de la seguridad a escala europea para las próximas décadas, incluso en el marco de una mayor colaboración entre los distintos programas nacionales de investigación.

Centro Común de Investigación

Durante el año, el Centro Común de Investigación (CCI) siguió contribuyendo a las políticas comunitarias poniendo a disposición sus conocimientos técnicos y científicos.

En particular, permitió a los Estados miembros, por medio del sistema europeo de información sobre incendios forestales (EFFIS), seguir la situación de los incendios forestales en Europa y organizar una lucha coordinada.

A raíz del terremoto en China, el CCI aportó a las autoridades locales sus conocimientos postcatástrofe para evaluar los daños, preparar la reconstrucción y prevenir riesgos.

El CCI participó en la labor de creación del «Observatorio ACP para el desarrollo sostenible», aportando, en particular, técnicas de seguimiento y de gestión de los recursos naturales en los Estados de África, el Caribe y el Pacífico (ACP).

Asimismo, contribuyó a publicar un informe sobre los efectos del cambio climático en Europa, que destaca las regiones más vulnerables y hace hincapié en la necesidad de atenuar los efectos del cambio climático y de mejorar su seguimiento.

El CCI participó en un estudio sobre el estado actual de los sistemas europeos de vigilancia marítima, cuyo objetivo es evaluar las amenazas e infracciones marítimas actuales y potenciales, como la inmigración clandestina.

En el contexto de la Directiva marco sobre la política de aguas, y en particular de la evaluación de la calidad ecológica de las aguas de superficie en Europa, el CCI organizó un censo de las sustancias contaminantes y de origen industrial presentes en las aguas europeas, consiguiendo una base de datos consistente que incluye las 35 sustancias identificadas y medidas con tal motivo.

En lo que se refiere a la introducción de aspectos ecológicos en el ámbito del transporte, el CCI participó en la revisión de la Directiva «Euroviñeta», analizando varias opciones para la internalización de los costes externos del transporte, como la contaminación, el ruido y el cambio climático.

El CCI ha creado un grupo de trabajo interdisciplinar sobre biocombustibles cuyo objetivo es analizar los aspec-

tos técnicos y socioeconómicos de la cuestión y estudiar, en función de varias hipótesis, el posible impacto de las políticas destinadas a fomentar la utilización de biocombustibles en las emisiones de gases de efecto invernadero. El estudio se inscribe en el marco definido por la Directiva sobre biocarburantes, en la que se prevé que estos representen una cuota de mercado del 5,75 % antes de diciembre de 2010.

En 2008, pasó a ser obligatoria en la Unión la utilización de un marcador propuesto por el CCI para identificar de forma fiable los subproductos animales. Estos subproductos, que no se destinan a la alimentación humana y que presentan otro tipo de riesgos, deben identificarse por separado durante la recogida, la manipulación y el transporte.

El CCI organizó la primera conferencia mundial sobre el análisis de los organismos modificados genéticamente (OMG). Los debates pusieron de manifiesto la necesidad de establecer un control riguroso que permita detectar los OMG en el medio ambiente y en la cadena alimentaría. El CCI publicó, en colaboración con la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaría (EFSA), un informe sobre los efectos de los cultivos de OMG en la salud humana. Ese informe evalúa el impacto potencial a corto, medio y largo plazo del consumo de OMG y de productos derivados.

En materia de seguridad nuclear, el CCI creo en 2008 un centro de intercambio («European Clearing House») cuya misión consiste en analizar los incidentes registrados en las instalaciones nucleares de la Unión y extraer las recomendaciones adecuadas. El objetivo principal de esta iniciativa es constituir una plataforma de comunicación entre los organismos de regulación pertinentes, los Estados miembros y el CCI.

El CCI también realizó peritajes sobre materiales nucleares no identificados para las autoridades nacionales, especialmente de Alemania, Eslovaquia y los Países Bajos.

2.4.5. Transportes

Transporte y desarrollo sostenible

La política europea de transporte sostenible fue objeto de una Resolución adoptada por el Parlamento Europeo el 11 de marzo. El Parlamento formuló propuestas en los ámbitos del transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo e invitó a la Comisión y a los Estados miembros a invertir más en investigación para abrir la senda al desarrollo de tecnologías más eficaces desde un punto de vista energético y que reduzcan las emisiones de dióxido de carbono.

Por otra parte, el Comité Económico y Social Europeo adoptó el 13 de febrero un dictamen exploratorio sobre la combinación energética en los transportes, en el que afirma su convicción de que el futuro del transporte deberá basarse en una «descarbonatación» progresiva de los combustibles y alcanzar el objetivo de «cero emisiones».

En un sector más específico, la Comisión presentó el 11 de enero su programa para el futuro sostenible de la aviación general y de negocios. El programa trata de cuestiones como la creación de un conjunto de estadísticas básicas, el cumplimiento de los principios de proporcionalidad y subsidiariedad, el fomento de las nuevas tecnologías, la facilitación de acceso a los mercados extranjeros y los desafíos medioambientales.

Para fomentar la viabilidad ambiental del sector, la Comisión adoptó el 8 de julio un paquete de medidas para que el transporte sea más sostenible. El paquete incluye:

- una Comunicación marco «Hacia un transporte más ecológico», que solicita de los usuarios una mayor participación en los costes del transporte, basándose en precios que reflejen la realidad, para reducir las repercusiones negativas del transporte, especialmente los accidentes, los atascos, los daños ambientales y los perjuicios sonoros;
- una Comunicación sobre la reducción del ruido ferroviario aplicable a la flota existente, con medidas que permitirán reducir a la mitad el ruido que producen los trenes de mercancías (como la adaptación de los vagones de mercancías mediante la instalación de zapatas de freno de bajo nivel de ruido);
- una Comunicación sobre la internalización de los costes externos del transporte que incluye asimismo un modelo para la evaluación de esos costes (congestión, contaminación, etc.) que puede servir de base para calcular las tasas por el uso de las infraestructuras;
- y una propuesta de revisión de la Directiva «Euroviñeta» relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, destinada a definir un marco que permita a los Estados miembros calcular y modular los precios de los peajes en función de los costes de la contaminación debida al tráfico y a la congestión.

En el contexto de ese paquete y tras la revisión intermedia del Libro Blanco del transporte publicado en 2006, la Comisión adoptó el 16 de diciembre un plan de acción sobre el despliegue de los sistemas de transporte inteligentes en Europa.

Además, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el 24 de septiembre una Directiva sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas que contribuye, entre otras cosas, a la protección del medio ambiente.

Transporte ferroviario

Para optimizar la oferta de infraestructuras ferroviarias y garantizar una gestión más transparente, la Comisión adoptó el 6 de febrero una Comunicación titulada «Contratos plurianuales en pro de la calidad de la infraestructura ferroviaria», en la que defiende una aplicación más

amplia de los contratos plurianuales entre el Estado y el gestor de la infraestructura ferroviaria.

Además, la Comisión presentó el 30 de abril unas directrices que incluyen orientaciones sobre la compatibilidad con el Tratado CE de las ayudas estatales a las empresas ferroviarias. Su objetivo es mejorar la transparencia de las financiaciones públicas y la seguridad jurídica con respecto a las normas del Tratado CE en el contexto de la apertura de los mercados.

El 17 de junio, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron una Directiva sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad. Esta Directiva establece un marco legislativo destinado a reducir los obstáculos a la puesta en servicio de vehículos ferroviarios. Se mejora la aceptación cruzada entre Estados miembros mediante una aplicación más sistemática del principio de reconocimiento mutuo y la armonización de los procedimientos de autorización nacionales.

La calidad de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril dio lugar a una Comunicación de la Comisión el 8 de septiembre. La Comunicación también se refiere a la eficacia de los acuerdos y de las medidas voluntarias aplicadas por el sector, e incluye recomendaciones sobre la acción comunitaria en este ámbito.

La Comisión adoptó asimismo, el 11 de diciembre, una propuesta de Reglamento sobre la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. Este prevé la creación de corredores ferroviarios transnacionales que, con una coordinación reforzada entre los gestores de infraestructura, permitirán que el transporte de mercancías por ferrocarril sea más competitivo y optimizarán la utilización de las infraestructuras existentes, concediéndole una prioridad suficiente.

Por otra parte, la Comisión incoó durante el año procedimientos de infracción contra veinticuatro Estados miembros por no ser conforme la transposición que estos hicieron de las Directivas del primer paquete ferroviario. Con esta acción se pretende garantizar el cumplimiento de las disposiciones jurídicas vigentes relativas, entre otros puntos, a la separación entre gestores de infraestructura ferroviaria y empresas ferroviarias y al papel de los organismos de control, ya que todas estas disposiciones son necesarias para crear un mercado abierto y competitivo de los servicios ferroviarios.

Transporte por carretera y transporte fluvial

El Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el 22 de octubre un Reglamento sobre la eliminación de controles practicados en las fronteras de los Estados miembros en el transporte por carretera y por vía navegable.

Transporte marítimo

A raíz de la adopción del plan de acción para una política marítima integrada en octubre de 2007, la Comisión presentó el 26 de junio una Comunicación titulada «Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas», con orientaciones en estos dos ámbitos.

Transporte aéreo

Para aumentar la eficacia, la sostenibilidad y la seguridad del transporte aéreo en el espacio aéreo europeo, la Comisión adoptó el 25 de junio el segundo paquete legislativo sobre el cielo único europeo. Se compone de tres medidas:

- una propuesta de Reglamento destinado a mejorar los resultados —incluidos los resultados medioambientales— y la viabilidad del sistema aeronáutico europeo para prestar un mejor servicio a los explotadores de aeronaves, reducir los costes y garantizar un crecimiento sostenible;
- una propuesta de Reglamento para concretar la ampliación de las competencias de la Agencia Europea de Seguridad Aérea; y
- una Comunicación titulada «Cielo único europeo II: Hacia una aviación más sostenible y más funcional», en la que se explican las propuestas del Reglamento.

La Comisión adoptó asimismo el 15 de febrero un informe que evalúa la eficacia de la Directiva sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios.

En una Comunicación de 30 de abril, la Comisión presentó los resultados de la consulta de las partes interesadas sobre la aplicación del Reglamento relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios. El objetivo de esa comunicación interpretativa es facilitar la aplicación del Reglamento mencionado.

Por otra parte, el Consejo adoptó el 16 de diciembre un Reglamento relativo a la constitución de una empresa común para la realización del Sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR), que aclara, en particular, el estatuto jurídico de dicho sistema.

En general, la Comisión siguió aplicando su plan de acción para mejorar la capacidad, la eficiencia y la seguridad de los aeropuertos en Europa. Así, entre otros puntos, el 4 de julio se inició una consulta sobre la integración de los sistemas de billete tren/avión. Además, se creó un observatorio comunitario sobre la capacidad de los aeropuertos que se reunió por primera vez el 4 de noviembre para oír a todas las partes interesadas exponer sus experiencias al respecto. En función de sus intercambios, el observatorio adoptará dictámenes que ayudarán a la Comisión en la aplicación del plan mencionado.

EGNOS y Galileo

El 9 de julio, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el Reglamento sobre la continuidad de los programas europeos de radionavegación por satélite (EGNOS y Galileo). Este Reglamento establece en 3 400 millones de euros, durante el período del 1 de enero de 2007 al 31 de diciembre de 2013, el importe de los recursos presupuestarios necesarios para financiar ambos programas. Mejora asimismo la gobernanza pública de los programas, previendo un reparto estricto de las competencias entre la Comunidad Europea, la Autoridad de Supervisión del GNSS Europeo y la Agencia Espacial Europea, encomendando a la Comisión la aplicación de los programas y fijando medidas destinadas a garantizar la coherencia entre los dictámenes emitidos por el Comité de los programas GNSS europeos y las decisiones adoptadas por el Consejo de administración de la Autoridad de Supervisión del GNSS Europeo.

Cooperación internacional

En el ámbito de los servicios aéreos, el acuerdo entre la Unión Europea y los Estados Unidos entró en vigor el 30 de marzo. En adelante, todas las compañías aéreas de la Unión Europea podrán explotar vuelos directos hacia los Estados Unidos desde cualquier aeropuerto de Europa y no solo desde su país de origen. El acuerdo elimina todas las restricciones sobre los enlaces, las tarifas o el número de vuelos semanales. El 30 de junio, la Comunidad Europea y los Estados Unidos firmaron asimismo un acuerdo sobre cooperación en la reglamentación de la seguridad en materia de aviación civil.

En 2008 prosiguieron las negociaciones con terceros países para sustituir determinadas disposiciones de los acuerdos existentes sobre servicios aéreos mediante un acuerdo comunitario. Se adoptaron Decisiones sobre la celebración de los acuerdos con la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Croacia, Georgia, Kirguistán, el Líbano, Malasia, Maldivas, Moldova, Panamá, Paraguay, Singapury Uruguay (18 de febrero); con Marruecos (17 de marzo), y con Azerbaiyán (8 de julio).

Por otra parte, se adoptaron decisiones sobre la firma y la aplicación provisional de los acuerdos con Australia y Nepal (7 de abril); Pakistán (21 de mayo); Israel (15 de septiembre); la India (25 de septiembre) y Armenia (27 de noviembre).

Además, la Comisión propuso establecer acuerdos con Kazajstán (21 de febrero); México (5 de agosto); y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (17 de julio). Este último constituye el primer acuerdo negociado entre la Comunidad y otra organización regional.

El objeto de estos acuerdos es permitir a todas las compañías aéreas comunitarias acceder sin discriminación a los enlaces aéreos entre la Comunidad y los terceros países, así como ajustar al Derecho comunitario los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos celebrados entre los Estados miembros y los terceros países.

Además, el 1 de octubre, la Comisión adoptó un informe de situación sobre la creación de un espacio aéreo común con los países vecinos para 2010.

En el ámbito del transporte marítimo, se celebró el 28 de enero un acuerdo entre la Comunidad Europea y China.

Por otra parte, la Comisión adoptó, el 6 de noviembre, una propuesta de Decisión relativa a la firma del Protocolo de Enmienda al Convenio de Belgrado relativo al régimen de navegación en el Danubio de 18 de agosto de 1948.

Redes transeuropeas de transporte

El 5 de marzo, la Comisión adoptó una Comunicación sobre los avances de las negociaciones exploratorias relativas a la cooperación en el ámbito del transporte con los países vecinos. El primer ciclo de entrevistas puso de manifiesto un interés particular para reforzar las estructuras de cooperación regionales y la coordinación entre el diálogo político ampliado y la creación de ejes de transporte. En lo que se refiere a la región de los Balcanes Occidentales, esas entrevistas ya han concluido, y la Comisión ha propuesto la adopción de directrices de negociación con vistas a la creación de una comunidad de transporte en la región.

Por otra parte, el 5 de diciembre, la Comisión decidió asignar más de 1.700 millones de euros a proyectos ferroviarios relacionados con el programa «Red transeuropea de transporte (RTE-T)» para el período 2007-2013.

2.4.6. Energía

El 13 de junio, la Comisión adoptó una Comunicación titulada «Enfrentarse al desafío de la subida de los precios del petróleo». Junto con la Comunicación sobre los precios de los productos alimenticios, este documento presenta un marco a los Estados miembros para afrontar las consecuencias inmediatas del alza de los precios y buscar soluciones a medio y largo plazo a las nuevas limitaciones en materia de recursos. Las soluciones propuestas consistirán en modificar la demanda de energía y en fomentar la eficiencia energética en todos los sectores de la economía.

El Parlamento Europeo adoptó asimismo una Resolución sobre el control de los precios de la energía el 25 de septiembre; en ella solicita un compromiso político firme para adoptar medidas concretas de reducción de la demanda de energía, fomentar las fuentes de energía renovables y la eficiencia energética, proseguir la diversificación del suministro de energía y reducir la dependencia respecto de las importaciones de combustibles fósiles.

En el ámbito de las estadísticas, el Parlamento Europeo y el Consejo crearon el 22 de octubre un dispositivo institucional estable para la recopilación de datos sobre energía para que la Unión pueda disponer de estadísticas europeas exhaustivas y comparables sobre toda una serie de aspectos relacionados con la energía.

Energía y desarrollo sostenible

La Comisión adoptó el 23 de enero una propuesta de Directiva relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables que pretende fijar un objetivo vinculante del 20% de energía renovable en el consumo final en el año 2020 y un objetivo del 10% de energía renovable en el sector del transporte de aquí al año 2020. Se propone un marco legislativo para alcanzar estos objetivos, así como los criterios y las disposiciones para garantizar la sostenibilidad de los biocombustibles y los biolíquidos. Esta propuesta se incluye en un paquete de medidas sobre energía y clima.

El mismo día, adoptó una Comunicación sobre la primera evaluación de los planes nacionales de acción para la eficiencia energética. La evaluación presenta un resumen de las distintas estrategias y medidas presentadas por los Estados miembros y un primer censo de los ejemplos de buenas prácticas que merecen ser analizadas con detenimiento. La Comisión se centró en el análisis de la parte de las estrategias dedicada al papel ejemplar que ha de desempeñar el sector público y a la información.

El Consejo Europeo de los días 15 y 16 de octubre confirmó que la seguridad del suministro energético es una prioridad de la Unión Europea. Así pues, hizo un llamamiento para concluir el paquete legislativo sobre el mercado interior de la electricidad y del gas; acelerar la aplicación del plan de acción europeo sobre eficiencia energética y del plan estratégico para las tecnologías energéticas; proseguir con determinación la diversificación de las fuentes de energía, en relación con el paquete energía/clima; desarrollar mecanismos de crisis que permitan afrontar las interrupciones temporales del suministro; reforzar y completar las infraestructuras críticas; y estabilizar el suministro, desarrollando las relaciones con los países productores.

El 13 de noviembre, la Comisión adoptó su segundo análisis estratégico de la política energética de la Unión Europea. En consonancia con las medidas para alcanzar los objetivos de la Unión en materia de energía y cambio climático, este conjunto de medidas en el ámbito de la energía constituye un nuevo impulso para la seguridad energética de Europa. Este paquete de medidas incluye lo siguiente:

- una nueva estrategia para crear una solidaridad entre Estados miembros en el ámbito energético, así como una nueva política relativa a las redes de energía, a fin de estimular la inversión en redes de energía más eficientes, que favorezcan bajas emisiones de carbono;
- un plan de actuación de la Unión Europea en pro de la seguridad y la solidaridad en el sector de la energía que determina cinco ámbitos en los que es preciso tomar más medidas para garantizar un suministro energético sostenible;
- un paquete de medidas sobre la eficiencia energética, destinado a ahorrar energía en ámbitos esenciales, ampliando la legislación sobre eficiencia energética aplicable a los edificios y a los productos que consumen energía y reforzando el papel de los certificados de rendimiento energético y de los informes de inspección sobre los sistemas de calefacción y climatización.

2.4.7. Consolidación de la cohesión económica y social

La política de cohesión tiene por objeto reducir las disparidades que existen entre los Estados miembros y dentro de los mismos. Su objetivo consiste en promover las inversiones que estimulan el crecimiento y el empleo, fomentar el crecimiento de la economía del conocimiento y atraer a un mayor número de personas hacia la creación de empresas.

En 2007, la Comisión sentó las bases de una Agenda Social renovada destinada a afrontarlos nuevos retos sociales para nuestras sociedades. Identificó los ámbitos clave de esta Agenda en lo relativo a las oportunidades, el acceso y la solidaridad: la juventud, las posibilidades de carrera, una mayor esperanza de vida y con mejor salud, la inclusión y la no discriminación, y la movilidad, la integración y la solidaridad a escala mundial.

- **Dimensión regional y política de cohesión**

Política de cohesión

La nueva generación de programas sectoriales y regionales relativos a la política de cohesión está destinada desde 2007 a relanzar el empleo y el crecimiento en todos los Estados miembros y en todas las regiones de la Unión Europea. En este contexto, la Comisión adoptó el 14 de mayo una Comunicación sóbre los resultados de las negociaciones relativas a las estrategias y los programas relativos a esta política de cohesión para el período de programación 2007-2013. La Comunicación analiza los 450 programas y concluye que los Estados miembros y las regiones han modificado radicalmente sus prioridades, destinando importantes inversiones a la competitividad, el empleo y el crecimiento, de acuerdo con la Estrategia de Lisboa.

La Comisión adoptó el 18 de junio el quinto informe de situación sobre la cohesión económica y social. Presenta, por una parte, una síntesis del debate público y, por otra parte, un breve análisis de los sectores europeos de crecimiento, cuyos resultados a nivel regional determinarán en gran parte el nivel de desarrollo económico de las regiones en los próximos años.

El 6 de octubre, la Comisión adoptó un Libro Verde sobre la cohesión territorial titulado «Convertir la diversidad territorial en un punto fuerte» iniciando de este modo una amplia consulta destinada a profundizar la comprensión común de la cohesión territorial y sus consecuen-

cias para el futuro de la política regional de la Unión. El 14 de noviembre, presentó el informe «Regiones 2020», que propone un análisis prospectivo del impacto regional probable de los cuatro principales retos que debe afrontar Europa: la mundialización, el cambio demográfico, el cambio climático y el abastecimiento energético. Las conclusiones del informe alimentarán el proceso de reflexión sobre el futuro de la política europea de cohesión.

Tras la aprobación del plan europeo de recuperación económica, la Comisión presentó, el 16 de diciembre, una Comunicación que muestra cómo puede ayudar la política de cohesión a redinamizar la economía real en Europa. La Comunicación propone a los Estados miembros una serie de acciones para que aprovechen lo mejor posible y con rapidez las oportunidades que brinda la política de cohesión. Presenta también las nuevas medidas que permitirán acelerar la aplicación de los programas operativos. Mediante los 347.000 millones de euros para inversiones europeas disponibles hasta 2013, esta política puede estimular a corto plazo la economía, permitiendo al mismo tiempo sentar las bases de un crecimiento a más largo plazo.

Además, la Comisión adoptó el 3 de diciembre una propuesta que permitirá a todos los Estados miembros invertir en iniciativas en favor de la eficacia energética y de las energías renovables en las viviendas. Esta propuesta de modificación del actual Reglamento sobre el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) se inscribe también en el contexto del plan europeo de recuperación económica.

Por otra parte, durante el año el Comité de las Regiones presentó varios dictámenes de iniciativa relativos a la política de cohesión. Por ejemplo, el 7 de febrero adoptó un dictamen de iniciativa titulado «La contribución del voluntariado a la cohesión económica y social» y, el 18 de junio, se pronunció sobre «La agrupación europea de cooperación territorial: un nuevo impulso para la cooperación territorial en Europa». El 8 de octubre, emitió un dictamen de prospectiva en materia de gobernanza y de planificación de los proyectos en el ámbito de la política regional. Además, el 17 de septiembre el Comité Económico y Social Europeo aprobó un dictamen exploratorio sobre el medio urbano, recomendando la creación a nivel comunitario de un grupo de alto nivel sobre el desarrollo urbano y la sostenibilidad.

Por lo que se refiere a la gestión financiera, la Comisión adoptó, el 19 de febrero, un plan de acción en el contexto de los Fondos Estructurales. Dicho plan da curso a las recomendaciones del Tribunal de Cuentas para reforzar la función supervisora de la Comisión en el marco de la gestión compartida de las acciones estructurales.

Además el Parlamento Europeo adoptó, el 21 de octubre, una Resolución sobre la gobernanza y la asociación a niveles nacional y regional, en la que sugiere fusionar los distintos fondos comunitarios en la futura política de cohesión para el período posterior a 2013, en aras de la simplificación y la eficacia.

A nivel bilateral, la Comisión adoptó, el 23 de julio, un informe sobre la gestión de los fondos de la Unión Europea en Bulgaria. Tras unas denuncias de irregularidades, sospechas de fraude y conflictos de interés en el marco de la adjudicación de contratos, la Comisión investigó la gestión de estos fondos por parte de las autoridades búlgaras. Las investigaciones condujeron a la suspensión temporal del pago de la ayuda de preadhesión y a la congelación de los pagos de otros instrumentos financieros durante el segundo semestre de 2007 y la primera mitad de 2008.

Regiones ultraperiféricas

La Comisión adoptó, el 17 de octubre, una Comunicación titulada «Las regiones ultraperiféricas: una ventaja para Europa». Propone una estrategia renovada para estas regiones: las regiones ultraperiféricas como «regiones oportunidad», con un potencial de desarrollo, sin olvidar sus características específicas. En este marco, la Comisión formula recomendaciones para lograr una utilización óptima de los instrumentos y de las posibilidades existentes en el presente marco financiero (2007-2013). Por otra parte, propone acciones concretas en ámbitos como el cambio climático, las migraciones y la evolución demográfica.

2.4.8. Solidaridad con las generaciones futuras y gestión de los recursos naturales

El cambio climático, la biodiversidad, la salud y la utilización de los recursos siguen siendo los desafíos ambientales más preocupantes. Para afrontarlos, la Unión Europea ha determinado las medidas que conviene adoptar para evitar que el cambio climático tenga consecuencias irreversibles y para sentar un equilibrio sostenible entre los recursos disponibles y su explotación. Asimismo, inició un «chequeo de la Política Agrícola Común», que habrá de desembocar en propuestas legislativas a fin de racionalizar y adaptar los instrumentos concebidos, en un principio, para una Comunidad de seis Estados miembros.

- **Medio ambiente**

Cambio climático

A raíz de los compromisos contraídos por el Consejo Europeo de marzo de 2007, la Comisión adoptó el 23 de enero un paquete de medidas sobre energía y clima cuyo objetivo es hacer de la Unión Europea una economía de baja intensidad de emisiones y con una mayor seguridad energética. El objetivo de este nuevo paquete de medidas es dar a la Unión los medios para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, alcanzar un 20% en la cuota de energía renovable del consumo energético y mejorar otro tanto la eficiencia energética, todo ello de

aquí al año 2020. La reducción de emisiones habrá de ser del 30% hacia 2020, cuando se haya celebrado un nuevo acuerdo mundial sobre el cambio climático.

Los instrumentos necesarios para alcanzar los objetivos fijados en 2007 son los siguientes:

- una propuesta de Directiva para perfeccionar y ampliar el Régimen Comunitario de Comercio de Derechos de Emisión (RCCDE) una propuesta de Decisión por la que se instaura un marco comunitario para que los compromisos nacionales abarquen la cuota que no está amparada por el RCCDE, incluyendo sectores de actividad como la construcción, el transporte, la agricultura y las instalaciones industriales y de tratamiento de residuos;
- una propuesta de Directiva relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables en la Unión;
- una propuesta de Directiva relativa al desarrollo de tecnologías energéticas de baja emisión de carbono, incluidos la captura y el almacenamiento de dióxido de carbono

El paquete incluye asimismo una Comunicación explicativa titulada «Dos veces 20 para el 2020. El cambio climático, una oportunidad para Europa» y otra Comunicación destinada a apoyar la demostración temprana de la producción sostenible de electricidad a partir de combustibles fósiles.

En su sesión de primavera, el Consejo Europeo recordó que la Unión desea mantener el liderazgo internacional en materia de cambio climático y energía. Manifestó el deseo de que se adopte a más tardar a principios de 2009 un paquete legislativo coherente, basado en las conclusiones de la primavera de 2007. Para alcanzar esos objetivos, especialmente en materia de eficiencia energética, la Comisión adoptó el 13 de noviembre la segunda revisión estratégica del sector de la energía.

Por otra parte, el Consejo Europeo opinó que uno de los mayores retos será conseguir que la transición hacia una economía segura y viable a largo plazo, con escasa producción de compuestos carbonados, sea compatible con el desarrollo sostenible de la Unión, su competitividad, su seguridad de suministro, la seguridad alimentaria, una gestión sana y viable de la hacienda pública y la cohesión económica y social.

El Consejo Europeo de los días 15 y 16 de octubre reiteró su compromiso en cuanto a la consecución de sus objetivos ambiciosos al respecto.

El Consejo Europeo de los días 11 y 12 de diciembre destacó un acuerdo de principio respecto del paquete legislativo sobre energía y clima y solicitó del Consejo que procurara alcanzar un acuerdo con el Parlamento Europeo para que hubiera acuerdo en primera lectura sobre el conjunto del paquete antes del final del año. El 17 de diciembre, el Parlamento Europeo dio luz verde a ese paquete, cuyo objetivo es garantizar que la Unión cumpla sus objetivos climáticos de aquí al año 2020.

Por otra parte, el 19 de noviembre, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron una Directiva que integra las actividades aéreas en el régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero de la Unión Europea. El objetivo de esa nueva Directiva es reducir la incidencia de las actividades aéreas en el cambio climático, habida cuenta de la rápida expansión que registra este sector. Se limitan las emisiones de los explotadores de aeronaves a un 97% de las emisiones anteriores (calculadas en función de la media anual de emisiones entre 2004 y 2006) entre 2012 y 2013, y a un 95% a partir de 2013.

Además, el Comité Económico y Social Europeo publicó el 10 de julio un dictamen exploratorio sobre la relación entre cambio climático y agricultura a escala europea; con tal motivo, subrayó la posible contribución de esta última para preservar el clima.

Utilización sostenible de los recursos

La Directiva marco sobre los residuos fue aprobada por el Parlamento Europeo y el Consejo el 19 de noviembre, con lo que se introduce un nuevo enfoque en la gestión de los residuos, ya que se considera prioritario prevenir, reutilizar y reciclar los residuos. Además, esa Directiva aclara definiciones importantes (establece una distinción, por ejemplo, para los residuos de los subproductos) y fija objetivos ambiciosos para los Estados miembros en lo que se refiere al reciclado. La Directiva establece programas nacionales de prevención y un seguimiento, por la Comisión, de esos objetivos de disociación.

El mismo día, la Comisión adoptó una Comunicación que presenta una estrategia de la Unión Europea para mejorar el desguace de buques. Se incluyen acciones para contribuir a la aplicación de un convenio internacional sobre el reciclado de buques, cuya adopción está prevista en mayo de 2009. La Comunicación también prevé medidas para fomentar acciones voluntarias del sector del transporte marítimo, así como una mayor aplicación de la legislación comunitaria actual en materia de transferencia de residuos.

El 3 de diciembre, la Comisión adoptó un Libro Verde que describe la situación actual en lo que se refiere a la gestión de los residuos biodegradables en la Unión Europea, con varias opciones para la evolución futura al respecto. Sus objetivos son suscitar un debate para la posible elaboración de una propuesta legislativa y ayudar a la Comisión a evaluar si la Unión ha de proponer acciones complementarias.

El mismo día, la Comisión presentó asimismo una propuesta de modificación de la Directiva sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (Directiva RAEE), así como una propuesta de modificación de la Directiva sobre restricciones a la utilización de determinadas sustancias peligrosas en aparatos eléctricos y electrónicos (Directiva RUSP).

- **Pesca y asuntos marítimos**

Política marítima

El 26 de junio, la Comisión adoptó una Comunicación titulada «Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas». En el marco de sus esfuerzos para fomentar una definición de la política marítima integrada en distintos niveles de gobernanza, la Comisión informará sobre las acciones aplicadas en este sentido a escala mundial, europea, nacional y regional, a fin de facilitar ese proceso y proponer orientaciones a las partes interesadas en su búsqueda de modelos de mejores prácticas. Por medio de la hoja de ruta presentada el 25 de noviembre, la Comisión pretende fomentar la planificación del espacio marítimo en Europa para resolver los problemas relacionados con la utilización del mar.

Por otra parte, el 15 de julio el Consejo adoptó un Reglamento para mejorar la protección de los ecosistemas marinos vulnerables de alta mar frente a los efectos adversos de la utilización de artes de fondo. El Reglamento establece medidas como la introducción de un permiso de pesca especial, medidas de seguimiento pertinentes y la delimitación cautelar de una zona protegida en la columna de agua.

Otras novedades

Para dar un nuevo impulso a la aplicación de la política marítima integrada de la Unión Europea y de la Política Pesquera Común, la Comisión reorganizó la Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos. El cambio más importante se refiere a la creación de tres direcciones geográficas encargadas de gestionar tanto la Política Pesquera Común como la nueva política marítima integrada de la Unión Europea en las tres principales regiones marítimas europeas. A esas direcciones geográficas se añade una nueva dirección encargada de la coordinación y el desarrollo de la política común.

2.4.9. Espacio europeo de libertad, seguridad y justicia

Uno de los objetivos fundamentales de la Unión Europea es ofrecer a los ciudadanos un espacio de libertad, seguridad y justicia sin fronteras interiores. A tal efecto, el Programa de La Haya, que abarca el período 2005-2010, aborda todos los aspectos de estas políticas, incluida su dimensión exterior.

La evaluación de la aplicación del Programa de La Haya sacó a la luz los importantes avances logrados en 2007. Citemos como ejemplo la orden europea de detención, que comenzó a funcionar en todos los Estados miembros, la ampliación del espacio Schengen a otros nueve Estados miembros y la preparación de un marco legislativo más armonizado para un futuro sistema europeo común de asilo.

- **Aplicación del Programa de La Haya**

El 2 de julio, la Comisión adoptó el tercer informe anual sobre los avances de las políticas desarrolladas en 2007 en materia de libertad, seguridad y justicia, que constata que se registraron grandes avances en materia de inmigración, gestión de las fronteras y justicia civil. Los resultados confirman la necesidad de mejorar el proceso de toma de decisiones en el ámbito que depende principalmente del «tercer pilar» (cooperación policial y justicia penal), a excepción de la lucha contra el terrorismo.

2.4.10. Gestión del riesgo

Las actividades de la Unión Europea afectan a la vida diaria de los ciudadanos. Proteger y mejorar su salud, garantizarla seguridad de los productos alimenticios y bienes de consumo y procurar que el mercado interior beneficie a los consumidores son ejes esenciales de su acción.

En el ámbito de la salud, la Unión aplica un programa de acción para mejorar la seguridad sanitaria de los ciudadanos, promover la salud, incluida la reducción de desigualdades en este ámbito, y producir y difundir información y conocimientos en materia de salud.

La Unión también tiene como objetivo capacitar a los consumidores europeos, mejorar su bienestar y protegerlos eficazmente contra los riesgos y las amenazas a los que no pueden hacer frente como individuos.

- **Seguridad y protección de los transportes**

El 24 de septiembre, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron una Directiva sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas que busca:

- mejorar la seguridad del transporte de mercancías peligrosas para el conjunto de los tres medios de transporte terrestres;
- contribuir a la protección del medio ambiente;
- facilitar el transporte de materias peligrosas y el funcionamiento del mercado interior para los transportistas armonizando las condiciones de transporte.

Seguridad y protección marítimas

Con el fin de racionalizar las normas relativas a la protección en caso de contaminación marítima, la Comisión propuso, el 11 de marzo, modificar la Directiva relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción

de sanciones para las infracciones. La nueva Directiva tiene por objeto establecer un marco mínimo de Derecho penal que sancione las infracciones por contaminación procedente de buques.

Seguridad y protección aéreas

El 20 de febrero, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron un Reglamento sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA). Se trata de la primera etapa de la ampliación de las competencias de la AESA, que se extienden a las exigencias operativas de las compañías aéreas y de sus aviones y a las licencias de los pilotos, así como a la seguridad de las compañías aéreas de los terceros países.

La propuesta de la Comisión presentada en el paquete legislativo relativo al «cielo único europeo» de 25 de junio constituye una segunda etapa con la extensión de las competencias de la Agencia a la seguridad de las infraestructuras aeroportuarias, la gestión del tráfico aéreo y los servicios de navegación aérea.

El Parlamento Europeo y el Consejo también actualizaron las normas comunes para la seguridad de la aviación civil el 11 de marzo.

Seguridad vial y protección del transporte

El 19 de marzo, la Comisión propuso una Directiva para facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa sobre seguridad vial. El elemento central de la propuesta es la instauración de un sistema de intercambio de datos entre las autoridades responsables de los ficheros de registro de matrículas en los Estados miembros que permita identificar al titular del certificado de matrícula del vehículo en cuestión.

Por otra parte, el 19 de noviembre el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron una Directiva sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.

El 28 de noviembre, el Consejo adoptó unas conclusiones relativas a la coordinación de la actuación de las fuerzas de seguridad en la lucha contra la inseguridad vial. Destaca que esta coordinación debe realizarse mediante el establecimiento de contactos entre los agentes, la aproximación de los materiales y las prácticas, así como mediante acciones comunes.

Seguridad y protección ferroviarias

El 16 de diciembre, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron una Directiva sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y un Reglamento que modifica la Agencia Ferroviaria Europea con el fin de adaptar el marco legislativo de la Agencia a las tareas que se derivan de esta nueva Directiva. La Directiva y el Reglamento tienen por objeto mejorar la aceptación mutua de los vehículos ferroviarios en la Unión y, por lo tanto, el funcionamiento del mercado interior.

2.4.11. Presencia de la Unión Europea en la Economía Mundial

La Unión Europea debe seguir esforzándose por realizar el mercado único, impulsar una mayor liberalización global y el comercio libre y justo, y oponerse al proteccionismo. Una de las principales prioridades de la política comercial de la Unión Europea debe ser la supresión o la reducción de las elevadas barreras arancelarias y no arancelarias, teniendo al mismo tiempo en cuenta consideraciones ligadas al desarrollo.

La estrategia de la Comisión en este ámbito consiste en ampliar el espacio competitivo para las empresas europeas más allá de los límites físicos del mercado único, ampliar el espacio regulador del mercado único promoviendo la cooperación sobre normas y valores de Europa en el extranjero y asegurarse de que los beneficios de la apertura llegan a los ciudadanos europeos.

- **Comercio internacional**

El 27 de octubre, la Comisión presentó un informe en el que se evalúa la competitividad del comercio europeo en una economía mundial en evolución. El informe señala que, desde mediados de los años noventa, se ha producido una importante redistribución de las cuotas de mercado entre los países emergentes y los países desarrollados, pero también entre los países desarrollados. En ese entorno competitivo, la Unión Europea ha mantenido, en general, su cuota de mercado mundial. Sigue siendo el primer exportador mundial de bienes manufacturados y domina los mercados de productos de alta calidad. No obstante, en el informe se señala que la Unión Europea debe centrar sus inversiones en el sector manufacturero de alta tecnología y que debe seguir incrementando sus cuotas de mercado en las economías asiáticas en crecimiento rápido. El informe sostiene los argumentos económicos que sustentan la estrategia comercial internacional para Europa que la Comisión lanzó en 2006.

En el marco del plan de acción sobre consumo y producción sostenibles y una política industrial sostenible, la Comisión fomentará los intercambios internacionales de bienes y servicios que respeten el medio ambiente.

Resolución de litigios

En 2008, la Unión Europea fue parte en treinta y tres litigios planteados a la OMC (quince como demandante y dieciocho como demandada). La mayoría de esos litigios la enfrentaban a los Estados Unidos (siete como demandante y cinco como demandada). El caso más destacado

sigue siendo el litigio «Airbus/Boeing», sobre alegaciones relativas a subvenciones concedidas a dichos constructores.

El Parlamento Europeo ya había adoptado una Resolución en relación con este litigio el 9 de julio. El Parlamento Europeo señaló que respalda plenamente la defensa de los intereses de la Unión Europea en los procedimientos de solución de diferencias introducidos ante la OMC. No obstante, puso en duda que, a diferencia de una solución negociada, las decisiones de la OMC puedan ofrecer la solución a largo plazo que el mercado necesita para que se sienten las bases de una competencia equitativa y sosegada en este ámbito.

A título de ejemplo, otros litigios se centraban, en particular, en lo siguiente: restricciones a la importación de neumáticos recauchutados por Brasil; medidas ilegales aplicadas por China que afectaban a la importación de componentes de automóviles; medidas que afectan al suministro de servicios de información financiera en China; el régimen de importación de plátanos de la Unión Europea; las medidas sancionadoras de los Estados Unidos y Canadá en el asunto *«CE-Hormonas»;* la práctica antidumping «reducción a cero» en los Estados Unidos; o el tratamiento arancelario que la Unión Europea concede a determinados productos de las tecnologías de la información.

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

El contenido del epígrafe que se reproduce a continuación forma parte del «Informe Anual del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional» (OACI), correspondiente al año 2008. Este capítulo incluye los principales acontecimientos y tendencias registrados en materia de aviación civil y la labor desarrollada por la OACI.

2.5.1. Plan de actividades de la OACI

Plan de actividades y gestión de la actuación

En el primer año del nuevo plan de actividades de la OACI correspondiente al trienio 2008-2010, se estableció sólidamente la práctica de elaborar el presupuesto basándose en los resultados. Para el primer plan de actividades de 2005, la Asamblea ya había aprobado el presupuesto trienal en 2004. Para el ciclo de tres años en curso, el presupuesto se preparó teniendo en cuenta los programas y las prioridades del Plan de actividades. Esto quiere decir que los recursos se han asignado en relación con un conjunto de resultados previstos definidos. El objetivo de este proceso integrado de planificación y presupuestación es evaluar en forma sistemática el avance y los resultados en apoyo de los Objetivos estratégicos de la Organización.

Para lograr este fin, es preciso contar con un conjunto de herramientas complementarias de gestión de la actuación. Tomando en consideración las mejores prácticas del Sistema de las Naciones Unidas, la OACI está diseñando un marco para presentar informes sobre la actuación. Esta función estaría automatizada mediante un sistema en línea de planificación y supervisión denominado Red OACI de conocimientos compartidos (IKSN). Esta plataforma incluirá todos los programas y proyectos de la OACI y permitirá compartir la información y seguir el avance con respecto a los Objetivos estratégicos y las estrategias de apoyo de la Organización. Además, podrían obtenerse informes de la situación en tiempo real con gráficos que reflejan los cambios mediante indicadores basados en los colores del semáforo. La IKSN es un proyecto piloto, iniciado por la Dirección de navegación aérea y centrado actualmente sólo en los Objetivos estratégicos de seguridad operacional, seguridad de la aviación y eficiencia. A su debido tiempo, se incluirán los otros tres Objetivos estratégicos y las estrategias de apoyo. En espera de la implantación de la IKSN, se está desarrollando un tablero de control basado en Excel para el seguimiento de los indicadores clave de actuación (KPI) y para que los administradores puedan evaluar si las estrategias que sustentan su requisitos presupuestarios e inversiones de capital son eficaces o si se necesitan medidas correctivas.

El desafío para la OACI, en la transición a una organización basada en los resultados, consiste en organizar un cambio significativo en la cultura de gestión que promueva el proceso estratégico de planificación y toma de decisiones. Es esencial evaluar no solamente si la Organización ha cumplido con sus compromisos, sino que si ha adoptado las medidas correctas para lograr los seis Objetivos estratégicos. En consecuencia, los informes de evaluación de la actuación de la OACI abordarán tanto la eficiencia como la vigencia de los programas y su repercusión real en la aviación civil.

Con respecto al Plan de actividades en curso, se han establecido los resultados previstos siguientes que permiten o facilitan el logro de cada Objetivo estratégico.

- **Objetivo estratégico A: Seguridad operacional**

Mejoras en la solución de problemas de seguridad operacional por la OACI mediante la implantación de un proceso de gestión de la seguridad operacional en la OACI.

Mejoras en la seguridad operacional de la aviación civil internacional mediante la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en cada Estado contratante y en la industria.

Mejoras en la capacidad de vigilancia de los Estados mediante la realización de auditorías globales de vigilancia de la seguridad operacional.

Mejoras en la resolución de deficiencias de seguridad operacional mediante la asistencia coordinada a los Estados y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional.

- **Objetivo estratégico B: Seguridad de la aviación**

Mejor aplicación de las normas de seguridad de la OACI mediante una gestión y asistencia eficaces en materia de seguridad de la aviación.

Mejor cumplimiento de las normas de facilitación relativas al cruce de fronteras, incluyendo aquellas relacionadas con los documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM).

Mejora en la capacidad de vigilancia de los Estados y mayor seguridad en los aeropuertos mediante la realización de auditorías de seguridad de la aviación.

- **Objetivo estratégico C: Protección del medio ambiente**

Identificación apropiada de los efectos de la aviación en el medio ambiente, cuantificación razonable y elaboración de medidas adecuadas para tratarlos.

Fuente: «Informe Anual del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)». Año 2008, publicado con autorización de dicha Organización.

Reconocimiento de la OACI como la organización líder para tratar cuestiones ambientales relacionadas con la aviación internacional.

- **Objetivo estratégico D: Eficiencia**

Servicios operacionales en apoyo de un sistema de navegación aérea basado en la performance (PBANS).

Tecnología e infraestructura en apoyo de un sistema de navegación aérea basado en la performance (PBANS).

Marco de implantación para apoyar la transición al concepto operacional.

Liberalización de la reglamentación del transporte aéreo y eficiencia en la gestión de infraestructuras.

- **Objetivo estratégico E: Continuidad**

Prevención y reducción al mínimo de los trastornos de las operaciones de la aviación.

- **Objetivo estratégico F: Imperio de la ley**

Preparación y promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional; funciones de depositario y solución de controversias en relación con éstos; registro de acuerdos aeronáuticos; y preparación de legislaciones modelo.

- **Estrategias de implantación básicas**

Los criterios basados en la actuación para mejorar la eficiencia y la eficacia se aplicaron asimismo a las estrategias de implantación básicas (SIS) en las áreas siguientes de la OACI: Secretaría de la Asamblea y del Consejo, Idiomas y publicaciones, Relaciones exteriores, Gestión ejecutiva, Gestión presupuestaria y financiera, Desarrollo de recursos humanos, Tecnología de la información, Oficina del Director de Administración y servicios — Infraestructura; Supervisión y evaluación; Servicios jurídicos; y Gestión de la seguridad. El nuevo enfoque incluye además el Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF), la Dirección de cooperación técnica y las actividades de financiamiento colectivo.

2.5.2. Seguridad operacional

Objetivo estratégico A

Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial mediante las siguientes medidas:

- *Identificar y vigilar los tipos actuales de riesgos de seguridad operacional para la aviación civil y elaborar e implantar una respuesta mundial eficaz y pertinente para los riesgos emergentes.*
- *Asegurar la aplicación oportuna de las disposiciones de la OACI vigilando continuamente los progresos realizados por los Estados en materia de cumplimiento.*
- *Realizar auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación para identificar las deficiencias y alentar su resolución por parte de los Estados.*
- *Preparar planes correctivos mundiales que apunten a las causas originarias de las deficiencias.*
- *Ayudar a los Estados a resolver las deficiencias mediante planes correctivos regionales y la creación de organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional a nivel regional o subregional.*
- *Alentar el intercambio de información entre los Estados para promover la confianza mutua en el nivel de seguridad operacional de la aviación entre los Estados y acelerar la mejora de la vigilancia de la seguridad operacional.*
- *Promover la resolución oportuna de los problemas críticos para la seguridad operacional observados por los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG).*
- *Apoyar la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en todas las disciplinas relacionadas con la seguridad operacional en todos los Estados.*
- *Ayudar a los Estados a mejorar la seguridad operacional mediante programas de cooperación técnica y señalando las necesidades críticas a la atención de donantes y organizaciones financieras.*

El enfoque de la OACI con respecto a la seguridad operacional, cada vez más preventivo y basado en los resultados, se volvió más visible en 2008 con importantes programas y actividades en todo el mundo. Un elemento fundamental fue la seguridad operacional de la aviación en África; al respecto, los recursos que la OACI dedicó para tratar los problemas de la región fueron considerables.

- **Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)**

El fin del USOAP es evaluar la capacidad de los Estados para vigilar de manera eficaz sus propios sistemas de aviación civil. Las auditorías permiten detectar las deficiencias en las funciones de vigilancia, mientras que los planes de medidas correctivas basados en los resultados de las auditorías conducen a un mayor cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y, en definitiva, a una mayor seguridad operacional.

Durante 2008, 35 Estados contratantes fueron auditados en el marco del enfoque sistémico global (CSA) que entró en vigor en 2005. El mandato ampliado del USOAP

abarca las disposiciones sobre seguridad operacional que contienen todos los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional relacionados con la seguridad operacional y, junto con la legislación y organización de la aviación nacional, proporciona un cuadro completo del sistema de aviación civil de un Estado. Para fines de 2008, la OACI había completado 114 auditorías CSA como parte de su ciclo actual de auditorías, de seis años, que termina en 2010.

El grafico 2.5.2 ilustra el nivel de implantación real de los ocho elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional, en todo el mundo.

Con la adopción en 2006 de una estrategia mundial para la seguridad operacional basada en la plena transparencia y la información sobre seguridad operacional compartida, la divulgación de los datos de seguridad operacional ha llegado a ser una práctica corriente. Todos los Estados contratantes de la OACI auditados en el marco del USOAP han dado su consentimiento para que la OACI revele la información de los resultados de sus auditorías. Esta transparencia puede alentar a los Estados a corregir con más rapidez las carencias pendientes y ayudar a los posibles donantes a identificar a quienes necesiten recursos financieros o humanos para corregir las deficiencias. La transparencia aumentará la seguridad operacional de la aviación en el mundo y promoverá el entendimiento por el público de los aspectos críticos de la aviación civil.

El 36° período de sesiones de la Asamblea, en septiembre de 2007, encomendó al Consejo que examinara, entre las diversas opciones que podían considerarse, si era factible un nuevo enfoque basado en el concepto de supervisión continua, para aplicarlo en 2010, al final del ciclo de auditorías en curso. Con este fin, la Subdirección de auditorías de seguridad operacional y seguridad de la aviación (SSA) creó un grupo de estudio ad hoc compuesto de representantes de la Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (SOA) y la Sección de auditoría de la seguridad de la aviación (ASA), la Sección de tecnología de la información y las comunicaciones (ICT) y la Dirección de navegación aérea (ANB), con la asistencia de un grupo asesor con representantes de la Comisión de Aeronavegación (ANC), la Dirección de transporte aéreo (ATB), las Oficinas regionales de la OACI, y organizaciones internacionales y regionales. En el estudio en preparación se presentarán alternativas que habrán de considerarse en la evolución del USOAP y se propondrán recomendaciones relativas a la asignación de los recursos humanos, técnicos y financieros de la OACI.

Durante 2008, la OACI continuó promoviendo el conocimiento del enfoque sistémico global para las auditorías mediante seminarios teóricos y prácticos regionales. Se celebraron ocho seminarios de este tipo en Casablanca, China (RAE de Hong Kong), Kiev, Lima, Lisboa, Moscú, Nairobi y Teherán. Además, se impartieron tres cursos de instrucción para auditores, en México D.F., Montreal y Nairobi.

Los Estados Contratantes y las organizaciones regionales siguen prestando un valioso apoyo a la OACI mediante la cesión de expertos a largo o corto plazo, para que participen en las actividades del USOAP.

- **Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)**

Como parte de los esfuerzos en curso, iniciados en 2005, para la armonización de las disposiciones relacionadas con la gestión de la seguridad operacional en el Anexo 1 —Licencias al personal, el Anexo 6— Operación de aeronaves, el Anexo 8 —Aeronavegabilidad, el Anexo 11— Servicios de tránsito aéreo, el Anexo 13 —Investigación de accidentes e incidentes de aviación y el Anexo 14— Aeródromos, se presentó una propuesta centrada en la introducción de dos marcos, uno para la implantación y mantenimiento de un programa estatal de seguridad operacional; y el otro para la implantación y el mantenimiento de un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) de los proveedores de servicios.

Se finalizó la revisión completa del Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) de la OACI.

La instrucción siguió interesando a los Estados y otros participantes con 43 cursos de instrucción SMS de la OACI que se celebraron en distintos lugares del mundo. Asimismo, se ofrecieron cursos para organizaciones aeronáuticas que incluyeron dos para la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), dos para el Proyecto de aviación Euromed, dos para la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea, Región Sudamérica (IFALPA SAM) y cuatro para el Programa Mundial de Alimentos (PMA) de las Naciones Unidas.

También se realizaron tres seminarios prácticos SMS de un día para miembros del personal de administración de nivel superior en los Emiratos Árabes Unidos, Etiopía e Indonesia, y cuatro seminarios prácticos SMS de implantación regional de tres días que se celebraron en Francia [Oficina Europa y Atlántico septentrional (EUR/NAT)], México [Oficina Norteamérica y Caribe (NAM/CAR)], Tailandia [Oficina Asia/Pacífico (ASIA/PAC)] y los Emiratos Árabes Unidos.

El primer curso sobre el Programa estatal de seguridad operacional (SSP) en apoyo del Programa de ejecución integral en África (ACIP) se celebró en Etiopía en septiembre. Este seminario práctico de tres días para encargados de la reglamentación proporcionó a los Estados la orientación necesaria para desarrollar e implantar el SSP de conformidad con los requisitos de la OACI. El seminario práctico fue precedido por un seminario teórico de un día para el personal directivo de alto nivel de las autoridades de aviación civil africanas y la industria de la aviación. Este seminario se centró en las funciones y responsabilidades de la administración superior con respecto al SSP y el SMS de la OACI, y en él se recalcó que la seguridad operacional representa una actividad económica en la que realmente se basa la industria y su capacidad de competir a escala mundial.

- **Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)**

El GASP, formulado originalmente en 1997 para proporcionar una visión general respecto de la seguridad operacional de la aviación, se amplió en 2007 con el objeto de incorporar la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR), elaborada por las empresas del sector en cooperación con la OACI. El objetivo primordial es reducir el riesgo de accidentes proporcionando un marco de referencia común para todos los participantes. Esto facilita un enfoque más preventivo de la seguridad operacional de la aviación y ayuda a coordinar y orientar mejor las políticas e iniciativas en todo el mundo.

La ejecución del GASP en la Región África-Océano índico (AFI), en colaboración con el Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG), es un elemento indispensable para fortalecer la seguridad operacional en todo el mundo. En la Reunión regional especial de navegación aérea (RAN AFI especial), celebrada en Durban, en noviembre, se dio impulso al GASP y se adoptaron formularios sobre el marco de actuación como herramienta de gestión para uso de los Estados, y de toda la Región AFI, en el seguimiento de la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) y del GASP.

- **Grupos regionales sobre seguridad operacional de la aviación (RASG)**

La primera reunión del Grupo regional sobre seguridad operacional de la aviación —Panamericano (RASG-PA)— se celebró en noviembre en Puntarenas. El grupo sirve como punto focal para asegurar la armonización y coordinación de las iniciativas de seguridad operacional destinadas a reducir los peligros y riesgos en la aviación en las Regiones Norteamérica, Centroamérica, el Caribe y Sudamérica. Además constituye un foro que centraliza y facilita la coordinación de las medidas de implantación de la seguridad operacional entre las organizaciones internacionales, las líneas aéreas, los proveedores de servicios de navegación aérea, los aeropuertos, los fabricantes y las organizaciones regionales que se ocupan de la seguridad operacional de la aviación en todas las Américas, de conformidad con el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI y la Hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación (GASR) formulada por la industria. En la primera reunión del RASG-PA, el grupo completó el análisis de brecha para la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional ajustándose al proceso GASP/GASR formulado por la industria.

En la Región Oriente Medio (MID), la primera reunión del Equipo de seguridad operacional de nivel máximo (TLST) se celebró en noviembre en Abu Dhabi. Con esta primera reunión, se establecieron las prioridades siguientes: aplicación de normas internacionales; procedimientos para la vigilancia de la reglamentación; cumplimiento de los requisitos normativos; notificación y análisis de errores e incidentes; investigación de incidentes y accidentes; preparación de programas estatales de seguridad operacional (SSP) e implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS); uso de la tecnología para mejorar la seguridad operacional; y disponibilidad de recursos humanos cualificados y capacitados. Por medio del TLST, los Estados y las organizaciones internacionales pertinentes intercambiarán ideas y se pondrán de acuerdo con respecto a las prioridades, basándose en los marcos del GASP y la GASR, y con respecto a las metas y objetivos establecidos por la OACI y el ISSG.

- **Programa de ejecución integral AFI (ACIP)**

El ACIP fue creado el 1 de enero de 2008 para dar efecto al Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI). El programa de trabajo del ACIP se elaboró basándose en tres elementos principales: 1) habilitación de los Estados para que establezcan y mantengan un sistema de vigilancia de la seguridad operacional sostenible (desarrollo de infraestructura y capacidad); 2) asistencia a los Estados para resolver las deficiencias detectadas dentro de un período razonable; y 3) promoción de una cultura de seguridad operacional de la aviación en relación con los proveedores de servicios de aviación en África. Gran parte del trabajo se ha realizado gracias al esfuerzo de colaboración tanto de la OACI (Sede y Oficinas regionales) como de otros interesados [Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et á Madagascar (ASECNA) y el ISSG].

Se está llevando a cabo lo siguiente:

Con respecto al Elemento 1:

Se celebraron cuatro seminarios prácticos sobre la hoja de ruta del Plan global para la seguridad operacional de la aviación en Burkina Faso, Mozambique, Nigeria y la República Unida de Tanzania.

Se completaron análisis de brecha basados en el GASP en siete Estados miembros del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAG) y se definieron medidas prioritarias relacionadas principalmente con el establecimiento de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y una agencia regional de investigación de accidentes (RAÍA). También se completaron análisis de brecha en tres Estados de la región de África oriental. En el primer trimestre de 2009 se completarán los análisis para los Estados restantes.

Con respecto al Elemento 2:

Se crearon Equipos de seguridad operacional de las Oficinas regionales para asegurar continuidad en la apli-

cación del Plan AFI, respaldar a los Estados en la resolución de las deficiencias detectadas y seguir permanentemente la marcha de los proyectos de implantación.

Con respecto al Elemento 3:

Se prepararon textos de orientación e instrucción, específicamente para el entorno africano, relativos a los programas estatales de seguridad operacional (SSP) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS). Asimismo, se elaboró un programa de concienciación sobre SMS para personal administrativo de alto nivel.

En Addis Abeba, se celebró, en septiembre, un seminario de un día para el personal directivo de alto nivel de las autoridades de aviación civil y las empresas de aviación africanas (líneas aéreas, aeropuertos y gestión de aeropuertos), que contó con la presencia de 112 participantes de 19 Estados africanos y cuatro organizaciones regionales.

En Addis Abeba, se celebró, en septiembre, un seminario teórico y práctico de tres días para encargados de la reglamentación del programa estatal de seguridad operacional (SSP), al que asistieron 87 participantes;

En Addis Abeba, se impartió, en septiembre, un curso sobre SMS para los especialistas en seguridad operacional de las empresas y las autoridades de aviación civil, el cual contó con 81 participantes.

Además de las actividades y programas mencionados, los representantes del ACIP participaron en numerosas reuniones y conferencias de alto nivel en África, con el objeto de dar a conocer mejor el programa y contar con el apoyo de las autoridades del nivel más alto posible en el continente para su ejecución.

- **Reunión regional especial de navegación aérea (RAN) África — Océano Índico (AFI)**

La Reunión especial RAN AFI estuvo relacionada con el Objetivo estratégico A (Seguridad operacional) y con el Objetivo Estratégico D (Eficiencia); su resultado fue un compromiso fortalecido en todo el continente para mejorar la seguridad operacional y la eficiencia, resolver las deficiencias y abordar problemas críticos. Además, la reunión preparó, por primera vez en la historia de la OACI, un informe completo que incluyó programas de trabajo propuestos que se basan en objetivos de actuación con resultados medibles y métodos de medición. De este modo se facilitará la gestión global y la asistencia técnica y financiera, y se contará con un conjunto completo y documentado de necesidades y requisitos para la Región AFI. Los objetivos de la reunión se ajustaron al Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y al Plan mundial de navegación aérea (GANP) y se alinearon además con el ACIP, basándose en el mismo para garantizar la armonización e integración del trabajo de la Sede de la OACI y de la Región AFI.

En el campo de la seguridad operacional, se abordaron, entre otras, las cuestiones siguientes: cooperación regional para la creación de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), oficinas regionales de investigación de accidentes (RAIO) y equipos regionales de seguridad operacional de la aviación (RAST); instrucción y eliminación de las deficiencias detectadas; función del Proyecto de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP); y coordinación y armonización de la asistencia.

El resultado de la Reunión RAN AFI con respecto a eficiencia se encuentra bajo el Objetivo estratégico D.

- **Aspectos de seguridad operacional de la separación vertical mínima reducida (RVSM) en África**

En septiembre, se implantó en África la RVSM. Con esto aumentó el número de altitudes disponibles, incrementándose así la capacidad del sistema, y se mejoró la seguridad operacional al reducirse la densidad del tránsito en un segmento determinado del espacio aéreo. Con esta sola iniciativa, el grado de seguridad operacional mejoró en todo el espacio aéreo continental AFI. Entre otros de los beneficios obtenidos se incluyen ahorros anuales conexos para la Región AFI de $85 millones y una reducción anual de 250.000 toneladas de CO_2.

- **Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG)**

La octava Reunión departamental AIG sobre investigación y prevención de accidentes (AIG), a la que asistieron 225 representantes de 75 Estados contratantes y 12 organizaciones internacionales, se celebró en la Sede de la OACI en octubre. La reunión, con el tema «Desarrollo de investigaciones encaminadas a mejorar la seguridad operacional a escala mundial», se centró en el mejoramiento y la ampliación del alcance de las investigaciones en un entorno eficaz en función del costo. Las propuestas y recomendaciones presentadas por los participantes estuvieron destinadas a mejorar la investigación y prevención de accidentes para aumentar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo. La reunión reconoció la necesidad de adoptar enfoques innovadores en la investigación de accidentes e incidentes teniendo en cuenta la realidad actual de tecnologías en constante evolución y las restricciones de recursos. Se deliberó además sobre el futuro de las investigaciones, con el propósito de ayudar a los Estados en el desarrollo de entidades regionales de investigación. Se abordaron también otras cuestiones como la de hacer públicos los informes finales sobre accidentes, en interés de la prevención de accidentes, y la de evaluar las deficiencias relacionadas con el Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación,

que se detectaron mediante el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

- **Notificación de incursiones en la pista**

Un factor crítico en la seguridad operacional de la aviación es la reducción del riesgo. Entre los elementos fundamentales para reducir el riesgo global están la identificación de las tendencias y la evaluación de los peligros de seguridad operacional reales y potenciales mediante una base de datos de seguridad operacional integral como el Sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP), de la OACI. No obstante, para determinar los factores causales de las incursiones en la pista, deben mejorarse la cobertura y la profundidad de los datos y la información de seguridad operacional disponibles mediante el ADREP. Con este fin, se presentaron propuestas de enmienda del Anexo 13 y de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM, Doc 4444) que refuerzan los requisitos de notificación de las incursiones en la pista clasificadas con gravedad A. Esto facilitará la implantación de un enfoque global para la recopilación de datos y, en última instancia, ayudará a identificar los factores causales comunes, lo cual constituye una consideración importante para los Programas estatales de seguridad operacional (SSP) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS).

- **Base de datos de proyectos de asistencia de la OACI (IDAP)**

La Base de datos de proyectos de asistencia de la OACI (IDAP) se creó como herramienta de referencia para todos lo que participan en la aviación y proporciona información sobre proyectos de asistencia de seguridad operacional y seguridad de la aviación con el objeto de evitar que se dupliquen las iniciativas de desarrollo. La Fase I del proyecto se completó en mayo con la entrega de un modelo de trabajo que un número limitado de participantes ha sometido a ensayo. Actualmente se solicita a determinadas agencias de financiamiento y Estados donantes que remitan sus comentarios antes de pasar a la Fase II del proyecto, que aclarará mejor las expectativas de los interesados en el uso de la base de datos.

- **Diseño y operaciones de aeródromos**

La Comisión de Aeronavegación examinó una completa propuesta de enmienda del Anexo 14 — Aeródromos, Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos y Volumen II — Helipuertos, con enmiendas consiguientes del Anexo 4 — Cartas aeronáuticas y del Anexo 15 — Servicios de información aeronáutica. Con la propuesta mejorará la seguridad operacional y la eficiencia de los aeródromos gracias a la introducción de disposiciones sobre: la promulgación de la situación de certificación de los aeródromos en las publicaciones de información aeronáutica (AIP); nuevas ayudas visuales para la prevención de las incursiones en la pista y para denotar turbinas eólicas; sistemas avanzados de guía visual para el atraque para mejorar la seguridad operacional de las plataformas; salvamento y extinción de incendios avanzados en los aeródromos; reducción del peligro de choques con aves y otros animales; inspección y mantenimiento de las áreas de movimiento; y una enmienda integral del Anexo 14, Volumen II, para tener en cuenta las características de los helicópteros modernos.

- **Armonización de los sistemas de niveles**

Actualmente existe espacio aéreo en el cual la unidad principal de medida es el metro, así como espacio aéreo en el cual la unidad que se utiliza es el pie. Para reducir el número y la complejidad de las áreas de transición de espacio aéreo adyacente en que se emplean distintas unidades de medida, se prepararon nuevas tablas de niveles de crucero con las que se normaliza la medición en los sistemas de niveles de vuelo en uso. Estas tablas se incorporaron en el Anexo 2 — Reglamento del aire. Además de aumentar la seguridad operacional, la armonización de los sistemas de niveles beneficiará considerablemente la implantación de la RVSM a escala mundial.

- **Sistemas de vehículos aéreos no tripulados (UAS)**

El Grupo de estudio sobre sistemas de vehículos aéreos no tripulados (UASSG) ha empezado a trabajar en una nueva circular de la OACI en que figurará información general sobre las normas y métodos recomendados (SARPS) y los documentos de apoyo vigentes que se verán afectados por la introducción de vuelos internacionales de UAS en espacio aéreo no segregado. La circular es el primer paso en el extenso proceso que supone armonizar términos, proporcionar orientación a los Estados con respecto a sus marcos normativos y elaborar nuevos SARPS.

- **Estela turbulenta**

Con el patrocinio de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA) con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) y el fabricante, un grupo ad hoc preparó orientación revisada sobre los aspectos relativos a la estela turbulenta del Air-

bus A380-800. Esta orientación se distribuyó en todas las regiones de la OACI.

Se están realizando estudios para que otro grupo ad hoc FAA-EUROCONTROL-JAA/AESA-fabricante prepare orientación sobre los aspectos relativos a la estela turbulenta del Boeing B747-800, ya que se prevé que esta nueva aeronave entrará en servicio en 2010 ó 2011.

- **Actualización de las disposiciones sobre el Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) del Anexo 6**

El Consejo adoptó enmiendas del Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones y Parte III — Operaciones internacionales — Helicópteros, destinadas a mejorar la seguridad operacional reforzando la vigilancia y los requisitos de los explotadores extranjeros, y a establecer un AOC armonizado y normalizado. El contenido del AOC y las especificaciones de las operaciones conexas se actualizaron y se definió su configuración.

En apoyo de estos nuevos requisitos, el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Doc 8335) se actualizó y publicó en la ICAO-NET a la espera de la revisión de carácter editorial y la publicación.

- **Mercancías peligrosas**

Tras un grave incidente relacionado con mercancías peligrosas, que acaeció el 3 de diciembre de 2007 y en el cual estalló violentamente un cilindro que contenía una mezcla de cloruro de etilo, el Consejo aprobó, el 11 de junio de 2008, una enmienda urgente y crítica para la seguridad operacional, de la edición de 2007-2008 de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284), relativa a las mezclas que contienen cloruro de etilo u otras sustancias peligrosas similares. La enmienda prohíbe el uso de cilindros de aluminio para el cloruro de etilo y para determinadas mezclas de mercancías peligrosas, y proporciona orientación con respecto a la asignación de denominaciones del artículo expedido en el caso de mezclas o soluciones.

- **Medicina aeronáutica**

La Comisión de Aeronavegación examinó una propuesta de enmienda para actualizar las disposiciones médicas del Anexo 1 — Licencias al personal y del Anexo 6 — Operación de aeronaves. Entre los temas considerados en la enmienda se incluye un desplazamiento hacia SARPS aeromédicos basados en la actuación y la revisión de las directrices relativas a suministros médicos de a bordo.

- **Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS)**

El mecanismo IFFAS continuó recibiendo contribuciones de los Estados hasta alcanzar un total de $4.474.553 EUA a fines de 2008, y financió 10 proyectos que beneficiaron a 56 Estados.

- **Iniciativas regionales — Seguridad operacional**

Se certificaron otros 30 aeropuertos, entre ellos 22 aeropuertos internacionales en Indonesia, con lo que el total de aeródromos certificados se elevó a 101, además de otros que están presentemente en el proceso de certificación. En la Región ASIA/PAC, 24 Estados implantaron y sometieron a ensayo planes de emergencia y 12 Estados crearon comités nacionales sobre control de fauna aviar.

El organismo regional de vigilancia (RMA) de la RVSM en China fue reconocido como RMA regional. Éste es el quinto RMA de ASIA/PAC que presta servicios de evaluación y vigilancia de la seguridad operacional para respaldar las operaciones RVSM generalizadas en toda la región.

En la Región ASIA/PAC, se estableció un organismo central de notificación (CRA) basado en acuerdos entre India, IATA y Boeing Company. El CRA, que analizará el rendimiento técnico del enlace de datos [vigilancia dependiente automática (ADS)/Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC)], es esencial para asegurar que el funcionamiento sea adecuado para respaldar la extensa implantación de las separaciones horizontales reducidas, basadas en la especificación de navegación de área (RNAV 10) de la navegación basada en la performance (PBN), en la Bahía de Bengala y el Mar Arábigo.

La Autoridad de aviación civil de Singapur estableció un Organismo de vigilancia de la seguridad operacional (SMA) para la zona del mar de China meridional; este organismo se encargará de las actividades de evaluación, vigilancia y análisis de la seguridad operacional para permitir la implantación de las separaciones horizontales reducidas.

Se estableció una lista completa de medidas para la normalización de la infraestructura de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) en Iraq con el propósito de mejorar la seguridad operacional en la FIR Baghdad.

En el mes de mayo, se celebró en Sal un curso de inspectores gubernamentales de seguridad operacional (GSI), reconocido por la OACI, en colaboración con la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos para siete Estados miembros de COSCAP-Grupo del Acuerdo de Banjul (BAG) con el objeto de ayudar a desarrollar la capacidad regional de vigilancia de la seguridad operacional.

En colaboración con el administrador del centro de avisos de cenizas volcánicas (VAAC) de Toulouse y con los bancos de datos OPMET regionales (RODB) AFI, se realizó el primer ensayo SIGMET en la Región AFI.

En todas las regiones, se llevaron a cabo seminarios prácticos sobre los requisitos de competencia lingüística a fin de dar apoyo a los Estados en sus esfuerzos por cumplir con las disposiciones de la OACI.

En la Región Europa, se desarrolló una Estrategia para la armonización e implantación de la navegación basada en la performance (PBN), con el fin de ayudar a reducir los riesgos de seguridad operacional que resultan de las diferencias en los procedimientos operacionales.

Se elaboraron textos de orientación sobre la gestión de aspectos críticos y delicados del sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), particularmente en el caso de aeronaves de célula más grande.

En América latina, el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) aprobó 25 de las 27 Reglamentaciones de aviación latinoamericanas (LAR), relativas a los Anexos 1, 2, 6 y 8. Los Estados miembros del SRVSOP decidieron ampliar el alcance de las LAR a otros Anexos de la OACI.

- **Proyectos y actividades de cooperación técnica**

Los proyectos de cooperación técnica, 71 nacionales y 17 regionales, contribuyeron a mejorar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo.

También se obtuvo apoyo con la contratación de 116 expertos internacionales que proporcionaron asistencia a las administraciones nacionales de aviación civil en una amplia gama de ámbitos, tales como investigación y prevención de accidentes, certificación de la aeronavegabilidad, operaciones de vuelo, licencias al personal, sistemas de gestión de la seguridad operacional, certificación de aeródromos, salvamento y extinción de incendios, iluminación de aeropuertos, operaciones y mantenimiento de líneas aéreas, medicina aeronáutica, administración y planificación general de la aviación civil, y desarrollo de recursos humanos.

De igual importancia es la formación de expertos locales. El Programa de becas de la OACI proporcionó capacitación para 148 nacionales, principalmente en los campos de investigación y prevención de accidentes, mantenimiento de aeronaves y aeronavegabilidad, operaciones de vuelo, instrucción de inspectores (licencias al personal, operaciones de vuelo y aeronavegabilidad), sistemas de gestión de la seguridad operacional, e instrucción en simuladores de vuelo. Además, más de 1.500 personas recibieron instrucción en sus respectivos países, impartida por expertos de la OACI en uno o más de los campos mencionados antes, mediante seminarios teóricos y prácticos auspiciados por proyectos regionales de cooperación técnica.

La instrucción que asegura el uso correcto de nuevos equipos es otra dimensión del fortalecimiento de los recursos humanos. La OACI participó en contratos relativos a equipos de importancia, entre ellos, los sistemas de iluminación de aeropuertos y equipo auxiliar, tales como generadores eléctricos, y también vehículos de salvamento y extinción de incendios, ambulancias y otros equipos. El proceso de adquisición de estos elementos incluía instrucción para 39 nacionales de varios países.

La Dirección de cooperación técnica actualmente ejecuta 10 proyectos COSCAP con la participación de 84 Estados de las Regiones Asia/Pacífico, Europa, Oriente Medio, África y las Américas. El objetivo de COSCAP es aumentar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados participantes, facilitar un enfoque coordinado para compartir conocimientos técnicos y proporcionar instrucción a inspectores nacionales, mediante el establecimiento de una estructura subregional de vigilancia de la seguridad operacional concebida para reducir los costos de cada Estado.

2.5.3. Seguridad de la aviación

Objetivo estratégico B

Mejorar la protección de la aviación civil mundial mediante las siguientes medidas:

- *Identificar y vigilar los tipos actuales de amenazas a la seguridad de la aviación y preparar e implantar una respuesta mundial eficaz y pertinente para las amenazas emergentes.*
- *Asegurar la aplicación oportuna de las disposiciones de la OACI vigilando continuamente los progresos realizados por los Estados en materia de cumplimiento.*
- *Realizar auditorías de la seguridad de la aviación para identificar las deficiencias y alentar su resolución por parte de los Estados.*
- *Elaborar, adoptar y promover medidas nuevas o enmendadas para mejorar la protección de los viajeros a escala mundial, promoviendo al mismo tiempo procedimientos eficientes para el cruce de fronteras.*
- *Elaborar y mantener actualizados los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación y la instrucción-e.*
- *Fomentar el intercambio de información entre los Estados para promover la confianza mutua entre los Estados respecto del nivel de seguridad de la aviación.*
- *Ayudar a los Estados en la capacitación de todas las categorías de personal a cargo de la aplicación de las medidas y estrategias de seguridad de la aviación y, cuando corresponda, la certificación de ese personal.*
- *Ayudar a los Estados a resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad de la aviación por medio del mecanismo de seguridad de la aviación y de los programas de cooperación técnica.*

- **Contrarrestar las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil**

Durante su 19ª reunión, celebrada en Montreal en mayo, el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSEC) examinó sus atribuciones y los procedimientos aplicables a fin de eliminar las limitaciones a su capacidad para examinar la gama completa de cuestiones de seguridad de la aviación. Las revisiones aprobadas posteriormente por el Consejo permiten que el grupo de expertos responda de manera rápida y coherente a las amenazas que afectan a la aviación civil y proporcione orientación estratégica encaminada a impedir futuros actos de interferencia ilícita. A fin de progresar en la labor relativa a diversos aspectos de la seguridad de la aviación, el grupo decidió llevar a cabo su labor por medio de grupos de trabajo, según los temas y campos de más interés para la seguridad de la aviación.

Por consiguiente, el grupo de expertos revitalizó su Grupo de trabajo sobre amenazas nuevas y emergentes a fin de llevar a cabo un análisis completo de los posibles puntos vulnerables en la seguridad de la aviación y evaluar la correlación de los mismos con los SARPS que contiene actualmente el Anexo 17 — Seguridad. El objetivo era identificar los problemas que deben tratarse en una revisión preventiva de dicho Anexo a fin de que en la Enmienda 12 se propongan medidas apropiadas para contrarrestar las amenazas futuras.

Después de examinar los SARP del Anexo 17, el grupo de expertos creó un grupo de trabajo sobre la Enmienda 12 del Anexo 17. La tarea de este grupo era identificar y proponer el texto de nuevos SARPS que se incluirán en la Enmienda 12 para asegurar que las medidas sean acordes con el contexto de seguridad mundial, actual y previsible, para la aviación civil. Las propuestas deben tener en cuenta los principios de gestión de riesgos, evaluación de las repercusiones cuando corresponda, claridad, interpretación común, armonización, precisión y el logro de resultados en materia de seguridad de la aviación que puedan observarse y medirse. El grupo de expertos ya ha identificado varios problemas para un examen más a fondo, a fin de incluirlos en la Enmienda 12, son éstos: una definición modificada de los actos de interferencia ilícita; pasajeros clandestinos; sistemas de gestión de la seguridad; una nueva recomendación sobre la implantación de una barrera secundaria que pueda activarse cuando sea necesario abrir la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo; cotejo del equipaje; y una propuesta para incluir a los proveedores de servicios de tránsito aéreo en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP).

El grupo de expertos estableció un Grupo de trabajo sobre textos de orientación a fin de examinar y elaborar nuevos textos de orientación para los Estados con respecto a la aplicación del Anexo 17. Con la asistencia del Grupo de trabajo sobre instrucción, el grupo completó el examen del proyecto de la séptima edición del Manual de segundad.

Uno de los puntos que subrayó el grupo de expertos era la necesidad de armonizar y dar coherencia a las listas de artículos prohibidos (PIL), dado que las discrepancias podían crear un riesgo para la seguridad. La armonización entre las reglas de seguridad debería extenderse para proveer a los pasajeros y a los miembros de la tripulación información clara y coordinada respecto a qué artículos no se pueden llevar a bordo de una aeronave por razones de seguridad de la aviación o de seguridad operacional. Se consideró que las reglas armonizadas a escala internacional son muy convenientes para reforzar la confianza en la seguridad de la aviación. A este respecto, el grupo de expertos aprobó la lista de artículos prohibidos que se envió a los Estados en agosto, y recomendó que la PIL sirviera como directriz y que los Estados la aplicaran con cierto grado de flexibilidad.

El grupo de expertos aprobó también textos de orientación sobre controles de seguridad para líquidos, aerosoles y geles (LAG) elaborados por el Grupo de estudio de la Secretaría sobre el transporte e inspección de líquidos, geles y aerosoles. Estos textos, que tienen la finalidad de asistir a los Estados en la implantación armonizada de las directrices recomendadas por el Consejo, fueron enviados a los Estados en octubre de 2008. Además, el grupo de expertos llegó a la conclusión de que los controles volumétricos de los LAG y las iniciativas sobre procedimientos para las bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB) no deberían considerarse como una solución permanente a la cuestión de llevar a bordo los LAG.

La 17ª reunión del Grupo ad hoc de especialistas en detección de explosivos y el séptimo período de sesiones de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos, celebradas en Montreal en octubre de 2008, coincidieron en que no se dispone de tecnología probada a escala comercial que esté validada para inspeccionar los diversos LAG dentro del equipaje de mano. Se informó a las reuniones acerca de la hoja de ruta que la Comunidad Europea (CE) estaba preparando para los controles de seguridad de los LAG como solución de largo plazo. En dicha hoja de ruta se recomendaba un enfoque de varias etapas:

— hacer participar a la industria;
— desarrollar una metodología de pruebas;
— probar el equipo existente en laboratorios;
— llevar a cabo pruebas experimentales en un contexto operacional para pasajeros seleccionados; y
— proceder con el cambio normativo.

Se alentó a los Estados a que apoyaran la labor de desarrollo y evaluación de tecnologías capaces de llevar a cabo una inspección rápida y precisa de los LAG, a fin de que pudieran ser integradas en los procesos de seguridad actuales.

El esfuerzo concertado y la estrecha cooperación de los organismos nacionales y las entidades encargadas de la seguridad de la aviación en los Estados contratantes son esenciales en la tarea de contrarrestar las amenazas

para la aviación civil. A este respecto, la Organización continuó instando a los Estados a que participen en la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación, creada para difundir rápidamente la información sobre amenazas inminentes para las operaciones de transporte aéreo civil.

- **Enmiendas del Anexo 9 — Facilitación**

La labor del Grupo de expertos sobre facilitación incluye la de formular recomendaciones para la elaboración y modificación de SARPS para el Anexo 9, teniendo en cuenta la evolución reciente en la tecnología aplicable, los retos contemporáneos y las necesidades futuras para mejorar la eficiencia y eficacia de la inspección en la frontera y otros procedimientos de control en los aeropuertos.

En su quinta reunión (FALP/5), celebrada del 31 de marzo al 4 de abril, el grupo de expertos examinó y revisó los SARPS del Capítulo 6 (Aeropuertos internacionales — Instalaciones y servicios para el tráfico). Entre los asuntos tratados estaban la función de los aeropuertos privatizados para satisfacer los requisitos de los organismos de inspección y control fronterizo, las medidas para impedir la propagación de enfermedades mediante los viajes por avión y las cuestiones relativas a los sistemas modernos de inspección. El grupo de expertos mencionó también que el capítulo podría simplificarse para eliminar los SARPS obsoletos.

El grupo de expertos formuló recomendaciones para mejorar los SARPS relativos a los programas de información anticipada sobre los pasajeros (API), que figuran en el Capítulo 3 (Entrada y salida de personas y de su equipaje), a fin de alinear los regímenes de intercambio de datos sobre los pasajeros, nuevos y existentes, con las mejores prácticas mundiales. Hoy en día, muchos Estados contratantes han implantado o están en vías de implantar programas API. Sin embargo, en algunos casos, los programas API que se introducen no consideran las mejores prácticas internacionales actuales según lo convenido por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la OACI y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). Por lo tanto, los cambios sugeridos por el grupo de expertos, si en definitiva se adoptan, ayudarán a mitigar las dificultades que representa para las líneas aéreas la falta de uniformidad de los regímenes API.

- **Auditorías de la seguridad de la aviación**

El Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), iniciado en junio 2002, prevé la realización de auditorías universales, regulares y obligatorias de los sistemas de seguridad de la aviación en todos los Estados contratantes de la OACI. Las auditorías identifican las deficiencias del sistema de seguridad de la aviación de cada Estado y proponen recomendaciones para la solución de las mismas.

En el marco del primer ciclo de auditorías, se realizaron en total 182 auditorías, incluidas las de los 181 Estados contratantes y una Región administrativa especial. Las visitas de seguimiento se iniciaron en 2005, para evaluar las mejoras realizadas por los Estados mediante la ejecución de las recomendaciones de las auditorías de la OACI reflejadas en los planes de medidas correctivas de los Estados. Durante 2008, se llevaron a cabo 41 visitas de este tipo, para llegar a un total de 142 después de 2005. Las visitas de seguimiento continúan confirmando que, en general, los Estados han progresado en la ejecución de sus planes de medidas correctivas.

En mayo, la OACI distribuyó un análisis completo de los resultados de las auditorías del USAP del primer ciclo, el cual abarca el período de cinco años que terminó en diciembre de 2007. Este análisis a fondo permitió identificar y cuantificar los problemas de seguridad en el plano nacional y aeroportuario de los Estados, a escala mundial y regional.

En enero de 2008 se inició un segundo ciclo de auditorías en el marco del USAP. Este ciclo se centra en la aplicación efectiva por los Estados de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación. El alcance de las auditorías también se amplió para incluir las disposiciones pertinentes del Anexo 9 — Facilitación, relacionadas con la seguridad de la aviación, incluida la verificación de los procesos relacionados con los controles sobre la creación y expedición de documentos de viaje.

A este respecto, en diciembre de 2007 se inició un programa de recertificación de auditores a fin de proporcionar instrucción periódica a todos los auditores del USAP sobre la metodología utilizada en las auditorías del segundo ciclo. La instrucción consiste en sesiones de información interactiva, en directo, basadas en la web y en un programa de aprendizaje en línea. La instrucción concluyó en 2008 y la mayoría de los 120 auditores activos del USAP recibieron la recertificación durante el año. Además, se llevó a cabo en Nairobi un curso de instrucción inicial para auditores del USAP, y en Casablanca, Moscú, Nairobi y Singapur se realizaron seminarios USAP, diseñados para que los Estados se familiaricen con las herramientas y la metodología empleada en la preparación, realización y presentación de informes de auditorías del segundo ciclo.

En 2008, los equipos de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI completaron auditorías de 22 Estados. La Figura 8 presenta los resultados iniciales, a escala mundial, de estas auditorías del segundo ciclo, relacionadas con la aplicación de los elementos críticos.

De conformidad con lo solicitado por el 36° período de sesiones de la Asamblea, de que el Consejo considere la introducción de un nivel limitado de transparencia con respecto a los resultados de las auditorías de la seguridad de la aviación, el Consejo aprobó en junio una propuesta para introducir dicha transparencia. En el marco de esta propuesta, que permite un equilibrio entre la necesidad de los Estados de tener conocimiento de los problemas

de seguridad no resueltos y la de mantener fuera del ámbito público la información delicada sobre seguridad de la aviación, se ha puesto a disposición de todos los Estados contratantes una representación gráfica de la aplicación de los elementos críticos de cada Estado auditado en el sitio web seguro del USAP.

En septiembre, la OACI y la Comunidad Europea (CE) firmaron un Memorando de cooperación (MoC) relativo a sus respectivos programas de auditoría y de inspecciones de la seguridad de la aviación efectuadas en 27 Estados miembros de la Unión Europea (UE). El MoC establece la cooperación mutua en materia de auditorías e inspecciones de la seguridad de la aviación para asegurar el uso óptimo de los recursos limitados y evitar la duplicación de esfuerzos, dado que la mayoría de las normas del Anexo 17 — *Seguridad* también están incluidas en los reglamentos pertinentes de la CE. Si bien se prevé que en los Estados miembros de la UE no será necesario realizar auditorías de la OACI en el propio lugar, el MoC no excluye la posibilidad de que la OACI realice esas auditorías, y la OACI mantendrá una relación directa con los Estados miembros de la UE.

- **Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM)**

La OACI publicó la tercera edición del Doc 9303, Parte 3, Documentos de viaje de lectura mecánica. Las especificaciones que figuran en este documento no están dirigidas a ser una norma para los documentos de identidad nacionales. Sin embargo, todo Estado que participe en acuerdos bilaterales con otros Estados, y que permita que su documento de identidad se use para pasar las fronteras entre ellos, debería diseñar dicho documento de modo que sea conforme a las especificaciones del Doc 9303, Parte 3.

Esta tercera edición consiste en dos volúmenes: el Volumen I, que es una versión actualizada de la segunda edición y contiene todas las especificaciones requeridas por un Estado que desee expedir un documento de viaje oficial de lectura mecánica sin incorporar la identificación biométrica automatizada; y el Volumen II, que contiene las especificaciones para perfeccionar los documentos de viaje oficiales de lectura mecánica con el sistema de interfuncionalidad mundial de identificación biométrica y su correspondiente almacenamiento de datos utilizando un circuito integrado sin contacto. La OACI continúa publicando un Suplemento del Doc 9303 (versión electrónica solamente), actualmente en su séptima edición. Esto incluye una actualización del Apéndice 1 de la Sección III — Normas de seguridad para los documentos de viaje de lectura mecánica.

Después de aprobadas por la 18ª reunión del Grupo técnico asesor sobre los documentos de viaje de lectura mecánica (TAG-MRTD/18), la OACI publicó «Directrices sobre DVLM electrónicos y facilitación [«Guidelines on e-MRTDs & Passenger Facilitation» (versión electrónica únicamente)]. El documento ilustra la forma en que los DVLM electrónicos pueden ser usados en un proceso de control fronterizo semiautomatizado o totalmente automatizado, como una forma de promover el despacho rápido de pasajeros en los aeropuertos, puertos y puestos fronterizos en tierra. Este documento puede consultarse en el sitio web MRTD: http://www2.icao.int/en/mrtd/Pages/default.aspx.

El Grupo técnico asesor sobre documentos de viaje de lectura mecánica (TAG/MRTD) también apoyó la creación de un nuevo grupo de trabajo, el Grupo de trabajo sobre ejecución y fortalecimiento de capacidades (ICBWG). Este grupo servirá como foro para intercambio de opiniones y proporcionar información sobre la implantación y los aspectos operacionales de las normas y especificaciones sobre los DVLM.

El Grupo de trabajo sobre nuevas tecnologías (NTWG) llevó a cabo su tercera iniciativa de solicitud de información (RFI) con miras a identificar nuevas tecnologías que en el futuro producirán beneficios para el programa DVLM, o la aplicación del mismo. Para la RFI 2007-2008, el grupo NTWG identificó diversos campos de interés, que se dividieron en nueve categorías amplias clasificadas y examinadas teniendo en cuenta diversos factores cualitativos y cuantitativos para incluir aspectos tales como costos, innovación y compatibilidad con los procesos actuales y futuros de expedición de documentos y control fronterizo. El grupo consideró los objetivos futuros de la OACI en cuanto a facilitación, seguridad e interfuncionalidad mundial.

Desde su creación en marzo de 2007, el número de participantes en el directorio de claves públicas (DCP) de la OACI ha aumentado hasta llegar a 13. Se prevé que en los próximos meses ingresarán más Estados contratantes.

La difusión y el intercambio de información sobre todos los aspectos de los DVLM fueron una prioridad durante todo el año. En octubre, se celebró en la OACI el cuarto Simposio y Exposición sobre DVLM, tecnología biométrica y normas de seguridad de la OACI. Este acontecimiento puso de relieve las nuevas tendencias en expedición de DVLM y sistemas de lectura mecánica para control fronterizo. Además, se realizaron dos seminarios prácticos sobre seguridad de los documentos de viaje y aplicación de las normas y especificaciones de la OACI sobre los DVLM, copatrocinados con la Organización de Estados Americanos (OEA), la Secretaría del Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE) y la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas. Además, el informe sobre los DVLM ahora se publica tres veces por año y está disponible en forma impresa y en versión electrónica en el sitio web MRTD.

Además de información y orientación, la OACI proporcionó asistencia para la ejecución de proyectos relacionados con los DVLM a los siguientes Estados: Argelia, Armenia, Bangladesh, Bosnia y Herzegovina, Camerún, Colombia, Ecuador, El Salvador, Eritrea, Filipinas, Indo-

nesia, Kiribati, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mauricio, México, Namibia, Panamá, Paraguay, Perú, Tailandia y Uzbekistán. También se brindó asistencia a la Sección de Viajes y Transportes, del Departamento de Gestión de las Naciones Unidas, en relación con la Oficina de Laissez-Passer de las Naciones Unidas.

- **Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD)**

De conformidad con la Resolución A36-20 de la Asamblea — Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, el mandato de la Subdirección ISD en cuanto a las actividades de seguridad de la aviación puede observarse desde la perspectiva de sus cuatro pilares: asistencia a los Estados; asistencia regional; cooperación mundial; e instrucción en seguridad de la aviación.

La ISD proporciona asistencia a los Estados contratantes en apoyo de sus esfuerzos para subsanar las deficiencias detectadas en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) y para cumplir los SARPS del Anexo 17 de la OACI. La ISD analiza los datos de los informes de auditoría a fin de establecer un orden de prioridad para prestar asistencia a los Estados. Este análisis conduce a la elaboración de proyectos de asistencia de corto plazo y sirve como base para la posible asistencia a largo plazo prestada por la Dirección de cooperación técnica (TCB) de la Organización.

Como resultado del análisis regional de las conclusiones del USAP, se han elaborado textos de instrucción específicos sobre cada tema para asistir a los Estados. El Programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP), el Programa nacional de control de calidad (NQCP), el Programa de seguridad aeroportuaria (ASP), el Programa de certificación de personal de inspección y el Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil (AVSEC), se ofrecen dentro de la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) y también a cada Estado.

A fin de desarrollar aún más la asistencia en seguridad de la aviación regionalizada para los Estados y continuar fomentando la cooperación y las asociaciones a escala regional, se contrataron especialistas regionales en seguridad de la aviación (ASRO) para las Oficinas regionales de Bangkok, Dakar, México, D.F., y Nairobi. Los ASRO actúan como coordinadores principales para los Estados que solicitan asistencia con respecto a las auditorías y asistencia en general con relación a la aplicación del Anexo 17. Asimismo, les incumbe desempeñar la función de coordinador operacional para todas las actividades de instrucción en sus respectivas regiones.

A raíz de la Conferencia sobre el trazado de una hoja de ruta para la seguridad de la aviación en África, celebrada en Addis Abeba en noviembre de 2007, se ha elaborado y presentado a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) un programa de trabajo detallado. Dicho programa establece los plazos para la reunión de seguimiento, reactivar un comité técnico regional y proveer instrucción AVSEC regionalizada.

La ISD continúa apoyando las actividades de los Estados para resolver las deficiencias en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación procurando obtener recursos de los Estados que pueden proveer asistencia, los socios de la industria y otras partes interesadas. Con este fin, se han concertado asociaciones y alianzas que desarrollarán sus actividades durante el trienio. También se han realizado reuniones con otras direcciones de la OACI y con entidades y Estados asociados. Esta colaboración ha dado como fruto la creación de la base de datos común de proyectos de asistencia que pueden consultar las entidades asociadas y los Estados. Esta base de datos constituye una fuente de referencias que permite obtener información sobre actividades de asistencia en materia de seguridad operacional y de seguridad de la aviación y está diseñada de modo tal que es posible identificar los proyectos complementarios o superpuestos, a fin de eliminar la redundancia y evitar la duplicación de las actividades de desarrollo.

Con el objeto de ayudar a los Estados contratantes de las Regiones América latina y el Caribe, se estableció una asociación financiera entre el Ministerio de Transportes del Canadá y el programa ISD/AVSEC para establecer seminarios prácticos sobre temas AVSEC en el marco de la Fase II del Proyecto regional de sensibilización en materia de seguridad de la aviación del Ministerio de Transportes del Canadá.

Los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) tradicionales siguen constituyendo una parte muy importante de la instrucción en esta materia. Actualmente, se ofrecen en venta nueve ASTP: Básico, Carga, Ejercicios, Gestión, Gestión de crisis, Inspectores nacionales, Instructores, Líneas aéreas y Supervisores.

De conformidad con el Plan de actividades de la OACI, se está preparando nuevo material didáctico AVSEC y se consideran temas tales como análisis de amenazas, gestión de riesgos y facilitación. Este material se elabora en coordinación directa con la Sección de políticas de seguridad de la aviación y facilitación.

A escala mundial, la instrucción en seguridad de la aviación se ha beneficiado con el funcionamiento más independiente de los ASTC. Además de la instrucción proporcionada bajo los auspicios de la ISD, todos los ASTC ofrecen regularmente instrucción AVSEC que está abierta a las respectivas regiones. Además, varios ASTC han concertado acuerdos bilaterales para proporcionar instrucción a las administraciones de aviación civil y a los aeropuertos en sus propios locales, o fuera de ellos. Sin embargo, dada la creciente demanda en materia de instrucción AVSEC y la continua aparición de nuevas amenazas, se reconoce que es necesario continuar desarrollando y fortaleciendo la red.

En octubre, se celebró en Dakar la sexta reunión de directores de ASTC. El temario de la reunión incluía el de-

sarrollo de nuevos métodos y medios de instrucción, así como la elaboración de nuevo material de instrucción en seguridad de la aviación. Al concluir la reunión, se redactó un programa de trabajo con las medidas propuestas, que serviría de ayuda para el crecimiento y la coordinación de la red de ASTC.Con respecto al Curso de gestión profesional (PMC), en total se han impartido 16 cursos en inglés y en francés. Concluyeron satisfactoriamente el curso 204 participantes, que recibieron la designación de PM (Administrador profesional) AVSEC.

Además de los objetivos mencionados antes, el PMC ha establecido una comunidad de graduados que mantiene un intercambio de información extremadamente activo. El programa ha demostrado tener también un nivel cada vez mayor de cooperación bilateral y multilateral. Además, se ha informado que los Estados comienzan a ajustar los criterios de empleo en los niveles medio y superior para incluir la finalización con éxito del PMC.

- **Proyectos y actividades de cooperación técnica**

Dos proyectos regionales y 17 proyectos nacionales de cooperación técnica en todo el mundo ayudaron a las administraciones de aviación civil y a los aeropuertos internacionales a mejorar sus sistemas de seguridad.

En el marco del Programa de cooperación técnica, la OACI contrató a 37 expertos en seguridad de la aviación internacional para prestar asistencia en el examen y desarrollo de programas nacionales de seguridad de la aviación, seguridad de aeropuertos y reglamentos de seguridad de la aviación; proporcionar instrucción en el aula y en el empleo a inspectores e instructores locales de seguridad de la aviación; y ayudar en la implantación de sistemas de documentos de viaje de lectura mecánica y equipos de seguridad de la aviación.

Se ofrecieron becas de instrucción en materia de seguridad aeroportuaria a un inspector de seguridad de la aviación, mientras que más de 120 participantes asistieron a seminarios teóricos y prácticos sobre asuntos relacionados con la seguridad de la aviación.

La ejecución del proyecto de Programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP) en la Región Asia/Pacífico continuó con la participación de 23 Estados. El objetivo último del CASP es establecer una estructura regional que promueva la cooperación y coordinación en cuestiones de seguridad de la aviación y alentar el intercambio de información entre autoridades de seguridad de la aviación civil, así como lograr una mayor armonización de las medidas de seguridad de la aviación y la instrucción del personal. El proyecto, que representa una solución eficaz en relación al costo para las deficiencias comunes de la seguridad de la aviación a escala regional, dio como resultado un mejor cumplimiento de los requisitos internacionales de seguridad y los SARPS de la OACI por los Estados participantes y sus aeropuertos internacionales.

En la Región Oriente Medio, un componente principal del proyecto COSCAP-Estados del Golfo (GS) es el destinado a la creación de una estructura regional para la cooperación y coordinación en asuntos de seguridad de la aviación y para la instrucción del personal de seguridad de la aviación. Esto incluye la elaboración de programas nacionales modelo de seguridad de la aviación civil, que incorporan los SARPS de la OACI y medidas y procedimientos de seguridad de la aviación perfeccionados, así como actividades relacionadas con el cumplimiento de las recomendaciones de la OACI relativas a los líquidos, aerosoles y geles (LAGS) y las bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB).

Las principales adquisiciones relacionadas con la seguridad consistieron en equipos de rayos X para inspeccionar el equipaje en los aeropuertos, así como vehículos blindados. La instrucción proporcionada por los proveedores de equipos benefició a 16 miembros del personal nacional de un Estado.

2.5.4. Protección del Medio ambiente

Objetivo estratégico C

Minimizar los efectos perjudiciales para el medio ambiente de las actividades de la aviación civil mundial, particularmente el ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves, mediante las siguientes medidas:

- *Elaborar, adoptar y promover medidas nuevas o enmendadas para:*
  - *limitar o reducir el número de personas afectadas por niveles significativos de ruido de aeronaves;*
  - *limitar o reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en la calidad del aire local; y*
  - *limitar o reducir las repercusiones de los gases con efecto invernadero en el clima mundial.*
- *Cooperar con otros órganos internacionales, en particular con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) en la labor relativa a la contribución de la aviación al cambio climático mundial*

En 2008, se asignó una vez más alta prioridad a la protección del medio ambiente, de conformidad con la Resolución A36-22 de la Asamblea en la que se proporciona orientación para la labor de la Organización en este ámbito y se pide a la OACI que desempeñe en forma continua su función de liderazgo en todos los aspectos de la aviación civil internacional relacionados con el medio ambiente, comprendidas las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). En consecuencia, los esfuerzos se centraron en las soluciones para reducir la huella de las emisiones procedentes de la aviación y las medidas para limitar la repercusión global del transporte aéreo en el medio ambiente.

Las actividades principales de 2008 incluyeron:

— Continuación del trabajo para la octava reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/8) que se celebrará en 2010, con la elaboración de normas, la fijación de metas ambientales, y la preparación de orientación, políticas y procedimientos para reducir el impacto de la aviación en el medio ambiente.
— Desarrollo de herramientas y métodos para cuantificar las emisiones procedentes de la aviación y su impacto, por ejemplo, la calculadora de carbono de la OACI.
— Cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas que se encargan del cambio climático, especialmente la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).
— Asistencia en la preparación por el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) de un Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático.
— Refuerzo de las actividades de divulgación para aumentar los conocimientos sobre los asuntos relacionados con el medio ambiente y la aviación.

- **Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP)**

Uno de los acontecimientos clave en el CAEP fue el inicio de exámenes de expertos independientes para establecer metas tecnológicas y operacionales de mediano plazo (10 años) y de largo plazo (20 años) con respecto a ruido, consumo de combustible y NO_X.

En estos exámenes realizados por expertos independientes se describen las posibles ganancias en cuanto a eficiencia que aportan las mejoras tecnológicas y operacionales y que pueden utilizarse para establecer las metas de mediano y largo plazos. Estas metas ayudarán a orientar y coordinar los avances tecnológicos a escala mundial, proporcionando puntos de referencia respecto de los cuales puede medirse la evolución tecnológica y complementando así el proceso de establecimiento de normas.

La segunda reunión del Grupo directivo (SG) se celebró en Seattle, en septiembre, como preparativo para la CAEP/8.

- **Emisiones de los motores de las aeronaves**

El CAEP siguió estudiando las opciones para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación, centrándose en medidas técnicas, operacionales y en aquellas basadas en criterios de mercado. Un paso importante en esta dirección fue la creación de un sistema de medición del rendimiento del combustible de las aeronaves comerciales que se utilizará conjuntamente con análisis de tendencias y metas relacionadas con el medio ambiente.

Un seminario técnico sobre los beneficios que aportan las medidas operacionales al medio ambiente, celebrado en diciembre, ayudó en la preparación de los exámenes de los expertos independientes mencionados anteriormente. Asimismo, siguió investigándose la posibilidad de utilizar combustibles alternativos en la aviación, como preparativo de un seminario práctico sobre el tema, en febrero de 2009.

Actualmente el CAEP está llevando a cabo un análisis de las opciones de rigurosidad con respecto a los NO_X, teniendo en cuenta las interdependencias. Se prevé que la CAEP/8 determinará un nivel de rigurosidad basado en este análisis. En relación con las medidas basadas en criterios de mercado, el CAEP estudia las cuestiones principales que supone la vinculación de los distintos planes de comercio de derechos de emisión, comprendidos aquellos relacionados con la aviación. Asimismo, estudia la posibilidad de adoptar medidas para contrarrestar las emisiones y así atenuar los efectos de la aviación en el cambio climático.

- **Ruido de las aeronaves**

En septiembre se celebró un seminario técnico seguido por un examen acerca de las tecnologías de reducción del ruido, realizado por expertos independientes y el CAEP inició un análisis sobre la forma en que la prohibición de los vuelos durante ciertas horas, en una región, puede tener repercusiones negativas para el medio ambiente en otra región.

Se perfeccionaron las disposiciones sobre procedimientos de ensayo del Anexo 16 — Protección del medio ambiente, Volumen I — Ruido de las aeronaves y del Manual técnico-ambiental sobre aplicación de los procedimientos de homologación acústica de las aeronaves (Doc 9501), para asegurar claridad y concordancia con las prácticas de homologación más recientes.

- **Datos y modelos**

El CAEP siguió desarrollando herramientas para evaluar el ruido, la calidad del aire local y los gases de efecto invernadero, con el objeto de proporcionar proyecciones cuantificadas a fin de que la CAEP/8 pueda tomarlas en consideración en sus recomendaciones sobre políticas y en sus decisiones.

La evaluación de tendencias con respecto a ruido, calidad del aire local, y gases de efecto invernadero se proyectará para 2016, 2026 y 2036 con respecto a la referencia de 2006. Asimismo, se prepararán pronósticos específicos que incluirán los resultados de los exámenes de los expertos independientes.

- **Calculadora de carbono de la OACI**

La calculadora de carbono de la OACI se introdujo oficialmente el Día mundial del medio ambiente (5 de junio)

después de su elaboración y armonización por el CAEP. La calculadora de fácil uso se ofrece en el sitio web público de la OACI para uso del público en general. Prosiguen las deliberaciones con el Grupo de gestión ambiental (EMG), para adaptarla como herramienta de cálculo de la «huella» de los viajes por vía aérea para todo el sistema de las Naciones Unidas. La intención es desarrollar aún más la calculadora y lograr que la adopten todos los participantes en la aviación para los cuales sea de utilidad. Asimismo, se prevé ampliar la metodología para calcular las emisiones de CO_2 atribuibles a la carga transportada tanto en aeronaves de pasajeros como en aeronaves exclusivamente de carga.

- **Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC)**

El 36° período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que creara un nuevo Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático — GIACC. El grupo, creado en enero de 2008, consta de 15 altos funcionarios de gobierno que representan a todas las regiones de la OACI, con la participación equitativa de los países en desarrollo y desarrollados.

Se encargó al GIACC elaborar un dinámico Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático, de la OACI, con el apoyo técnico del CAEP, basado en el consenso y que refleje la visión compartida y la voluntad de todos los Estados contratantes. El Programa de acción se examinará oportunamente, teniendo en cuenta la 15ª sesión de la Conferencia de las Partes (COP/15) en la CMNUCC, en diciembre de 2009.

El GIACC se reunió dos veces en 2008, en febrero y julio. Después de un completo examen inicial de su tarea y tras establecer los puntos respecto de los cuales sería necesario adoptar decisiones, el GIACC convino en fijar metas a las que se aspira a corto, mediano y largo plazos con respecto al consumo y rendimiento del combustible. Se crearon tres grupos de trabajo para agilizar la labor de cada uno de los tres elementos fundamentales del Programa de acción de la OACI, de acuerdo con lo siguiente:

— Grupo de trabajo sobre metas mundiales a las que se aspira: identificar las posibles metas a las que se aspira y que es viable alcanzar y prever un conjunto de opciones como metas mundiales a las que se aspira en la forma de rendimiento del combustible, para que la GIACC/3 las considere.
— Grupo sobre medidas para lograr la reducción de emisiones: proporcionar información sobre medidas y las mejores prácticas que los Estados podrían adoptar para abordar las repercusiones de la aviación internacional en el cambio climático.
— Grupo de trabajo sobre seguimiento e implantación: recomendar al GIACC la mejor forma de seguir de cerca e informar sobre el progreso realizado respecto a las metas a las que se aspira, de conformidad con las obligaciones internacionales.

Se encargó a estos grupos de trabajo la presentación de propuestas concretas a la tercera reunión GIACC que se celebrará en febrero de 2009. Paralelamente con las actividades del GIACC, el CAEP ha avanzado en su trabajo técnico que servirá de apoyo y que seguirá proporcionando información al proceso GIACC, principalmente con respecto a fijación de metas y actividades relativas a atenuación.

Los miembros del GIACC pidieron, asimismo, que la OACI divulgara la información sobre el consumo de combustible de las operaciones de aeronaves, mediante la cooperación con sus Estados contratantes. En consecuencia, en mayo se pidió a los Estados información sobre el consumo de combustible de los transportistas aéreos comerciales. La Secretaría de la OACI refundirá y analizará los datos.

- **Cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas**

La cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas y la asistencia, especialmente en las actividades relacionadas con el cambio climático, sustentaron las actividades del Grupo para el medio ambiente, durante el año. Como en años anteriores, los esfuerzos se centraron en la cooperación con la CMNUCC.

La OACI hizo presentaciones orales y escritas en las cuatro reuniones de la CMNUCC celebradas en 2008: Conversaciones de Bangkok sobre el cambio climático, en abril, Conversaciones de Bonn sobre el cambio climático, en junio, Conversaciones de Accra sobre el cambio climático, en agosto, y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el cambio climático en Poznan, en diciembre. Se proporcionó información sobre las políticas de la OACI con respecto a cuantificación, atenuación y adaptación, y también con respecto a los desafíos que plantea la recopilación de datos sobre las emisiones procedentes de la aviación internacional, incluyendo las repercusiones metodológicas y legales.

La 13ª reunión de la Conferencia de las Partes (COP 13) de la CMNUCC, en diciembre de 2007, presentó la «Hoja de ruta de Bali», programa completo para hacer posible la elaboración de un acuerdo futuro sobre el cambio climático. Con la creación del GIACC, la OACI y las CMNUCC establecieron dos corrientes paralelas de actividad, que culminarían a fines de 2009. La OACI ha estado coordinando sus actividades con aquellas de la CMNUCC y optimizando el intercambio de información entre las dos entidades.

Con la idea de reforzar el liderazgo permanente de la OACI con respecto a las emisiones de las aeronaves y el cambio climático, en una comunicación (ENV 1/1-08/44), distribuida en mayo, se recalcó la importancia crítica que tiene la armonización y coordinación de las posturas y opiniones de los Representantes de los Estados con aquellas de la OACI cuando participan en las reuniones de otros foros de las Naciones Unidas. Los miembros de la OACI representan prácticamente a los mismos Estados que son Partes en la CMNUCC.

La OACI ha colaborado, además, con la Junta de los Jefes Ejecutivos de las Naciones Unidas para la Coordinación (JJE) y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) en los proyectos «Unidos en la acción» y «Neutralidad climática» de las Naciones Unidas. Continuaron las actividades de coordinación con la Organización Marítima Internacional (OMI) para armonizar los enfoques relativos a reducción de emisiones, ya que los problemas que enfrenta el transporte internacional tanto por vía aérea como marítima son similares.

- **Actividades de información y divulgación al público**

Del 18 al 19 de junio, la Organización celebró el Seminario práctico de la OACI sobre la aviación y el comercio de derechos de emisión de carbono, cuyo orador principal fue el Sr. Yvo de Boer, Secretario Ejecutivo de la CMNUCC. El objetivo del seminario fue familiarizar a los participantes con los problemas fundamentales que replantean las emisiones procedentes de la aviación y el comercio de los derechos de emisión de carbono. Se abordaron distintos enfoques, entre ellos, el comercio de los derechos de emisión y los programas de compensación de las emisiones de carbono, conjuntamente con extensas deliberaciones sobre otros mecanismos flexibles de Kyoto y las oportunidades relativas a un mercado mundial de los derechos de emisión de carbono de la aviación.

En la reunión de Accra, la Secretaría organizó un evento paralelo denominado «Medidas e iniciativas de la aviación en relación con el cambio climático», en cooperación con los fabricantes del sector de la aviación [Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)], las líneas aéreas [Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)] y los proveedores de servicios de navegación aérea [Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO)]. En la presentación sobre las medidas e iniciativas de la aviación con respecto al cambio climático, que contó con gran asistencia, se proporcionó información sobre los importantes logros y las actividades en curso para abordar las emisiones procedentes de la aviación internacional tanto a nivel tecnológico como operacional.

En julio, se publicó una edición especial de la Revista de la OACI dedicada al medio ambiente: el número «La aviación y el medio ambiente» (Volumen 63, núm. 4). Todos los años se publicará una edición especial sobre el medio ambiente.

- **Contribuciones voluntarias y dotación de personal**

El 36° período de sesiones de la Asamblea identificó nuevas tareas que no estaban incluidas en el presupuesto del programa regular pero que se consideraban cruciales para cumplir plenamente con el Objetivo estratégico C. En la comunicación ENV 1/1.1-08/10 se pedía a los Estados que se comprometieran a respaldar financieramente las actividades de la Organización relacionadas con el medio ambiente.

Algunos Estados contratantes han contribuido generosamente, lo que ha permitido la contratación de tres especialistas en medio ambiente para ayudar en la ejecución del programa de trabajo sobre el medio ambiente, de la Organización. No obstante, hasta ahora, las contribuciones voluntarias representan cerca del 20% de la suma solicitada. Si no se reciben contribuciones financieras adicionales, el nivel actual de los recursos será insuficiente en 2009 para la plena ejecución del programa de la OACI sobre el medio ambiente.

Francia e Italia han proporcionado al Grupo para el medio ambiente un oficial de categoría inicial.

- **Proyectos y actividades de cooperación técnica**

Se ejecutaron tres proyectos de cooperación técnica sobre protección del medio ambiente.

Se contrataron dos expertos internacionales para prestar apoyo a una administración de aviación civil y a un aeropuerto internacional en las tareas de evaluación y mejoramiento de sus actividades de planificación ambiental, preparación de estudios de repercusiones ambientales e implantación de normas y rutas para atenuación del ruido, así como con respecto a la planificación y el funcionamiento de sistemas de abastecimiento de combustible.

En el marco del proceso de adquisiciones, se proporcionó instrucción sobre el transporte aéreo y el medio ambiente a 24 miembros del personal nacional de un Estado.

2.5.5. Eficiencia

Objetivo estratégico D

Aumentar la eficiencia de las operaciones de la aviación resolviendo los problemas que limitan el desarrollo eficiente de la aviación civil mundial mediante las siguientes medidas:

- *Elaborar, coordinar y ejecutar planes de navegación aérea que reduzcan los costos unitarios operacionales, faciliten un mayor tráfico (tanto de personas como de mercancías), y optimicen el uso de las tecnologías existentes y emergentes.*
- *Estudiar las tendencias, coordinar la planificación y elaborar orientaciones para los Estados que coadyuven al desarrollo sostenible de la aviación civil internacional.*
- *Elaborar orientación, facilitar y ayudar a los Estados en el proceso de liberalización de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, con las debidas salvaguardias.*

- *Ayudar a los Estados a mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación mediante los programas de cooperación técnica.*

La eficiencia acrecentada de las operaciones de la aviación, que se logra mediante el desarrollo, la coordinación y la ejecución de los planes de navegación aérea, ayuda a reducir los costos unitarios operacionales, aumentar el tránsito y optimizar el uso de las tecnologías existentes y emergentes. En 2008, se produjeron acontecimientos importantes que contribuyeron a mejorar aún más la eficiencia.

- **Enfoque basado en la actuación**

Las iniciativas de la OACI para mejorar continuamente el sistema ATM se basan en el Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854), el Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750) y un enfoque basado en la actuación para la planificación. El enfoque basado en la actuación exige centrarse fuertemente en los resultados mediante: adopción de objetivos y metas de actuación, toma de decisiones en colaboración teniendo en cuenta los resultados y toma de decisiones basada en hechos y datos. Los resultados se evalúan periódicamente con un examen de la actuación; esto requiere, a su vez, capacidades adecuadas de medición de la actuación y recopilación de datos.

Se completó el Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea (Doc 9883) que ayudará a los Estados y grupos regionales de planificación a identificar las mejoras operacionales más apropiadas y servirá de apoyo en la implantación. Este manual facilita la coherencia de las estrategias y el seguimiento de los resultados globales previamente acordados para cada objetivo de actuación.

- **Navegación basada en la performance (PBN)**

La navegación basada en la performance (PBN) es un componente clave del Plan mundial de navegación aérea para alcanzar los objetivos del concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial. Como tal, permite crear trayectorias de vuelo armonizadas y predecibles que resultan en un uso más eficiente de las capacidades de las aeronaves actuales, más seguridad operacional, mejor rendimiento del combustible, más capacidad del espacio aéreo y la solución de problemas del medio ambiente.

En 2008, se completó el Manual de navegación basada en la performance (Doc 9613) [anteriormente titulado Manual sobre la performance de navegación requerida (RNP)]. Se adoptaron SARPS y se aprobaron procedimientos de vuelo para la navegación basada en la performance. Además, se están preparando los tres volúmenes del Manual de garantía de calidad del diseño de procedimientos de vuelo (Doc 9906) que proporcionan orientación a los Estados con respecto a los requisitos de garantía de la calidad del diseño de procedimientos de vuelo PBN. El Grupo de estudio sobre navegación basada en la performance (PBNSG) está examinando los nuevos requisitos operacionales que se necesitan con la PBN.

Los seis seminarios que faltaba celebrar, de un total de 10 seminarios de familiarización previstos para ayudar a los Estados en la implantación de la PBN, se llevaron a cabo en Abuja, Bakú, Lima, Nairobi, París, y Santo Domingo. En cada uno de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) se crearon equipos especiales sobre la PBN que se han encargado de elaborar planes regionales.

Las capacidades de diseño de procedimientos de vuelo PBN de los Estados representan un desafío clave para la implantación de la PBN. Por consiguiente, se celebraron cursos de procedimientos, en Nueva Delhi y Hong Kong, en colaboración con el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) en Asia septentrional y la Escuela Nacional de Aviación Civil (ENAC) de Francia. Se está estableciendo contacto con otras organizaciones de instrucción para ampliar la capacidad a este respecto. Por otra parte, se ha avanzado en la creación de programas regionales de diseño de procedimientos a fin de que la capacidad de los Estados sea sostenible.

- **NextGen/SESAR**

El Foro sobre integración y armonización de NextGen (Sistema de transporte aéreo de próxima generación) y SESAR (Programa de investigación ATM dentro del cielo único europeo) en el marco de la ATM mundial, de la OACI, se celebró en Montreal en septiembre, como primer paso para centrar la atención mundial en los dos programas principales iniciados por Europa y los Estados Unidos, y para considerar las necesidades del sistema de navegación aérea del futuro. Australia, Brasil, Canadá, China, Dinamarca, Federación de Rusia, Japón, India, y la Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et á Madagascar (ASECNA) describieron los planes que cada uno tiene para el futuro, en tanto que representantes de los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea, las líneas aéreas, los pilotos, los controladores de tránsito aéreo, los especialistas en mantenimiento, negocios y aviación general, y los fabricantes aportaron sus conocimientos al respecto. A su vez, los representantes de las entidades encargadas de las normas técnicas proporcionaron información sobre la preparación de las normas para respaldar la implantación de los sistemas.

- **Nuevos aviones de mayor tamaño**

El Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 5 — Traslado de las aeronaves inutilizadas se actualizó con nuevos textos de orientación, que se inclu-

yeron atendiendo a las operaciones con nuevos aviones de mayor tamaño (NLA) en los aeropuertos existentes y basándose en las especificaciones de letra de clave F del Anexo 14 — Aeródromos, Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos.

- **Nuevo formulario de plan de vuelo de la OACI**

Se elaboró un nuevo formulario de plan de vuelo de la OACI para satisfacer las necesidades futuras de las aeronaves con capacidades avanzadas y los requisitos en evolución de los sistemas ATM automatizados, teniendo en cuenta al mismo tiempo la compatibilidad con los sistemas actuales, los factores humanos, la instrucción, el costo y la transición. El plan de vuelo representa un paso intermedio hacia un sistema completamente renovado que cumpliría con los requisitos de gestión de la información imprescindibles para la realización del Concepto operacional ATM mundial de la OACI.

- **Reunión regional especial de navegación aérea (RAN) África-Océano Índico (AFI)**

La Reunión regional especial AFI RAN abordó aspectos técnicos y operacionales de implantación en una amplia gama de áreas respecto de las cuales se requiere, con máxima urgencia, la adopción de medidas. La más alta prioridad (es decir, aquella que aporta los mejores beneficios para el medio ambiente y la eficiencia) corresponde a la navegación basada en la performance (PBN) y la implantación conexa del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84), la supervisión central de la reciente implantación de la separación vertical mínima reducida (RVSM), la certificación de aeródromos, la implantación de sistemas de gestión de la calidad para datos meteorológicos (MET), la modernización de terminal de abertura muy pequeña (VSAT), la preparación contra pandemias y la creación de centros de coordinación de búsqueda y salvamento conjuntos. Bajo el Objetivo estratégico A, se ofrece más información sobre la Reunión RAN AFI especial.

- **Introducción de la separación vertical mínima reducida (RVSM) en la Región África-Océano Índico (AFI)**

En un esfuerzo por mejorar la eficiencia en el espacio aéreo superior, en septiembre, se introdujo la RVSM en la Región AFI. Con esto aumentó el número de niveles de vuelo disponibles en más del 85%, permitiéndose a las aeronaves volar más cerca de sus altitudes óptimas, lo cual aumenta el rendimiento del combustible y reduce los costos y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Los ahorros anuales conexos para la Región AFI se calculan en $85 millones EUA con una reducción anual de 250.000 toneladas de CO_2.

- **Reunión oficiosa de organizaciones internacionales encargadas de normas**

La OACI, Aeronautical Radio, Incorporated (ARINC), la Organización europea para el equipamiento de la aviación civil (EUROCAE), RTCA Inc, y la Sociedad de Ingenieros Automotrices (SAE) Internacional se reunieron en septiembre para considerar la posibilidad de que las organizaciones internacionales que elaboran normas trabajen en más estrecha colaboración. Los beneficios que se prevé obtener al haber más cooperación son: mejor coordinación, entendimiento común de las necesidades de normalización, tanto en general como en apoyo de los sistemas de aviación emergentes, y oportunidad de superar las divisiones que puedan surgir. En el debate se recalcó que era necesario contar con procedimientos para aumentar la sinergia en la formulación de normas y así detectar lagunas y evitar la duplicación de trabajo. Se prevé celebrar otras reuniones como ésta.

- **Red de telecomunicaciones aeronáuticas/ conjunto de protocolos de Internet (ATN/IPS)**

Se formularon especificaciones técnicas y textos de orientación sobre la ATN/IPS como complemento y respaldo de los nuevos SARPS que se introdujeron como parte de la Enmienda 83 del Anexo 10 — Telecomunicaciones aeronáuticas, aplicable el 20 de noviembre de 2008.

- **Espectro de radiofrecuencias — Postura de la OACI para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de 2011 (CMR-11) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT)**

Un primer proyecto de postura de la OACI para la CMR-11, preparado con la asistencia del Grupo de trabajo F (Frecuencias) del Grupo de expertos sobre comunicaciones aeronáuticas y enmendado por la Comisión de Aeronavegación, se distribuyó en noviembre a los Estados y organizaciones internacionales pertinentes para recabar sus comentarios. El proyecto de postura presenta las opiniones de la OACI con respecto a todas las cuestiones de interés para la aviación civil internacional y se centra en la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de vuelo. En términos generales, el objetivo es proteger el espectro aeronáutico para los sistemas de radiocomunicaciones y radionavegación que se requieren en las aplicaciones de seguridad de vuelo presentes y futuras. En particular, se subraya que, antes de que se considere compartir bandas de frecuencias atribuidas a sistemas aeronáuticos críticos para la seguridad operacional, debe garantizarse la protección adecuada contra interferencias perjudiciales y la protección de la capacidad del espectro en el futuro. En la postura se incluyen también propuestas relativas a nuevas atribuciones o modificaciones de

las atribuciones actuales para dar cabida al crecimiento continuo del tránsito aéreo y la posible necesidad de más espectro para las nuevas tecnologías, entre ellas, los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS).

En consonancia con la Resolución A36-25 de la Asamblea (Apoyo a la política de la OACI en asuntos del espectro de radiofrecuencias), se instó a los Estados contratantes y a las organizaciones internacionales a que apoyen firmemente la postura de la OACI en la CMR-11 y en las otras actividades internacionales que se llevan a cabo como preparativo para la CMR-11.

- **Información aeronáutica**

La OACI estableció un programa de trabajo destinado a facilitar la transición mundial para pasar de servicios de información aeronáutica (AIS) al concepto más amplio de gestión de la información aeronáutica (AIM) que se caracteriza por un método diferente centrado en los datos para el suministro y la gestión de la información. Esta transición es necesaria para satisfacer los nuevos requisitos que genera el concepto operacional de ATM mundial de la OACI. Los sistemas de navegación presentes y futuros, al igual que otros sistemas ATM, dependen de los datos y requieren tener acceso a información aeronáutica amplia y mundial de calidad considerablemente superior y mucho más oportuna que la información con la que se cuenta actualmente.

Los acontecimientos más importantes en el programa de trabajo fueron los siguientes:

— el Simposio mundial sobre habilitación de entornos de información en red, de la OACI (Montreal, 2-4 de junio); y
— la creación del Grupo de estudio sobre la transición de AIS a AIM (AIS-AIMSG), que celebró su primera reunión en diciembre.

- **Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea**

La Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS), a la que asistieron 535 delegados de 103 Estados contratantes y 17 organizaciones internacionales, se celebró en la Sede de la OACI en septiembre. La Conferencia estuvo precedida por un Simposio de un día que atrajo a 433 participantes y 16 expositores.

La Conferencia adoptó recomendaciones destinadas a intensificar la cooperación en el sector del transporte aéreo, en particular entre los encargados de la reglamentación, los proveedores y los usuarios, aumentando paralelamente la eficiencia y la rentabilidad de las operaciones aeroportuarias y el suministro de servicios de navegación aérea. Al mismo tiempo, en las recomendaciones se instó a los Estados a que incorporen los principios fundamentales de no discriminación, relación con los costos, transparencia y consulta con los usuarios en sus legislaciones, reglamentos o políticas nacionales, así como en todos los acuerdos de servicios aéreos que se concierten entre Estados. Otros aspectos destacados de las recomendaciones incluyeron: el apoyo de la separación entre la responsabilidad de reglamentación de los Estados y el suministro de servicios, una buena gobernanza mediante la aplicación de las mejores prácticas, la protección de los intereses de los pasajeros, más flexibilidad para los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea comercializados en la fijación de derechos, y la implantación eficiente y rentable del concepto operacional de ATM mundial, de la OACI.

Se respaldaron las recomendaciones de la conferencia y se completaron las Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082, octava edición) revisadas.

- **Conferencia OACI sobre negociaciones de servicios aéreos**

La Conferencia OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN2008) se celebró en Dubai en noviembre y fue patrocinada por las Autoridades de aviación civil de Dubai. A ella asistieron 106 delegados de 27 Estados y dos organizaciones internacionales.

La Conferencia fue el primer evento de este tipo organizado por la OACI para brindar a los Estados un lugar central de reunión en el cual pudieron llevar a cabo negociaciones de servicios aéreos o consultas con sus socios. La Conferencia permitió mejorar notablemente la eficiencia del proceso de negociación, ya que los Estados participantes pudieron realizar múltiples negociaciones en un mismo lugar. En los tres días que duró la ICAN2008, se efectuaron, en total, 100 reuniones bilaterales oficiales y oficiosas entre 26 delegaciones, lo que se tradujo en la concertación de más de 20 acuerdos y arreglos. La Conferencia sirvió además de foro, en su sesión de seminario, para que los participantes aprendieran acerca de la orientación pertinente de la OACI e intercambiaran información y opiniones sobre tendencias y temas actuales en materia de liberalización. Los delegados elogiaron esta innovadora iniciativa y expresaron su sólido apoyo para este tipo de evento en el futuro.

- **Simposio sobre organizaciones regionales en Montreal**

En colaboración con la Comisión Europea, la OACI celebró, en Montreal en abril, un simposio sobre organizaciones regionales en el cual se deliberó sobre la repercusión de las organizaciones regionales en la aviación civil internacional y sobre la posible contribución de estas organizaciones a la labor de la OACI. En términos gene-

rales, se abordaron también la cooperación regional en asuntos de reglamentación, la eliminación de barreras en el transporte aéreo a escala regional y la gobernanza regional de la aviación civil y la OACI.

- **Eficiencia — Iniciativas regionales**

En un simposio de transporte aéreo regional (Abuja, 28-30 de abril), patrocinado por el Gobierno de Nigeria, se informó a los Estados africanos sobre el trabajo de la OACI en el campo del transporte aéreo definiendo las áreas y las medidas respecto de las cuales la OACI podía ayudar. En las deliberaciones del simposio se abordaron la reglamentación económica y la liberalización del transporte aéreo internacional; la gestión y los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea; el análisis económico y las bases de datos de la OACI; y la protección del medio ambiente.

En colaboración con el Banco Mundial la OACI celebró, en Kuala Lumpur en octubre, un foro de desarrollo del transporte aéreo sobre la maximización de la contribución económica de la aviación civil al desarrollo global. El foro se centró en los desafíos actuales, entre los que se cuentan la competencia entre los transportistas aéreos y sus respuestas ante el crecimiento exponencial de la tecnología de la información y las estrategias de competencia en la región.

El Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea (APANPIRG) adoptó y publicó un Plan de ejecución regional PBN para proporcionar orientación y definir plazos para la implantación de la PBN en la región. En la Región Oriente Medio (MID), se adoptó un marco de actuación regional y nacional.

En la FIR Kabul de Afganistán se implantaron rutas ATS adicionales (UL333, B466), con lo cual aumenta la capacidad de rutas en beneficio de las operaciones de larga distancia entre Asia sudoriental y Europa. En la FIR de los Emiratos Árabes Unidos (EAU) se implantó la Ruta A419 que es la primera ruta RNP1 en la Región MID.

El objetivo primario del Grupo Asia/Pacífico de pronósticos de tráfico (APATFG) es elaborar pronósticos de las actividades de aviación civil en los mercados Trans-Pacífico y Asia/Pacífico a fin de brindar apoyo a las actividades de planificación de los sistemas de navegación aérea, de la OACI y sus Estados contratantes. En su 14ª reunión celebrada en Bangkok en el mes de septiembre, el APATFG elaboró pronósticos de tráfico aéreo en el área Trans-Pacífico y en la región Asia/Pacífico con un horizonte hasta el año 2025 (comprendidos los pronósticos a corto plazo para 2008-2010 y los pronósticos intermedios para los años 2015 y 2020), y para mercados de pares de ciudades principales en Trans-Pacífico y Asia/Pacífico hasta 2012. Se proporcionan pronósticos en relación con el total del tráfico de pasajeros y los movimientos de aeronaves, y en el caso del mercado Trans-Pacífico, también para los movimientos en las horas de mayor tráfico, correspondientes a un grupo de rutas seleccionado, para el año 2012. El análisis de las horas de mayor tráfico se basa en un análisis detenido del tráfico durante una semana típica del mes de julio, en 2007 y 2008.

El Equipo de trabajo de gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM/TF) Asia/Pacífico, que utilizó el sistema cooperativo de avisos de gestión de afluencia del tránsito aéreo de la Bahía de Bengala (BOBCAT), fue honrado con el Premio de la industria de Air Traffic Control Association (ATCA) de 2008. El premio es otorgado por ATCA a un líder en la industria por sus logros excepcionales en cuanto a calidad, seguridad operacional o eficiencia en el control del tránsito aéreo.

Se prestó orientación y asistencia a la Dirección de gestión del tránsito aéreo de la Administración de aviación civil de China para el manejo de cerca de 1.350 vuelos el 7 de agosto de 2008, a raíz de la ceremonia de apertura de los Juegos olímpicos y paralímpicos de 2008.

Se completó con éxito el ensayo operacional de la vigilancia dependiente automática por enlace de datos/comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (ADS/CPDLC) en la zona del mar de China meridional.

El Grupo directivo sobre enlace de datos (DLSG) de Europa y Atlántico septentrional (EUR/NAT) elaboró una estrategia de armonización de enlace de datos.

Los Estados de la Región Asia sudoriental acordaron compartir los datos de vigilancia dependiente automática-radiodifusión (ADS-B) con fines operacionales. Se prepararon un modelo de acuerdo y un marco para el prorrateo de costos.

Conjuntamente con la Dirección de cooperación técnica (TCB) de la OACI y ocho Estados insulares del Pacífico meridional, se creó un proyecto de mejoramiento de los servicios meteorológicos para la aviación en el Pacífico meridional [Acuerdo de cooperación para el mejoramiento del servicio meteorológico para la aviación (CAEMSA-SP)], cuyo propósito es promover el desarrollo sostenible de los servicios meteorológicos.

En la Región MID, se ejecutó con éxito la Fase I del proyecto de terminal de abertura muy pequeña (MID/VSAT).

Se publicaron los procedimientos suplementarios de las publicaciones de información aeronáutica (AIP) para la Operación Hajj de 2008/2009 y se transmitieron a los Estados y organizaciones internacionales pertinentes, en colaboración con ASECNA y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

Se aprobó un plan de acción PBN para la región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM), como texto de orientación para ayudar a los Estados en la ejecución de sus planes nacionales.

En Argentina, Ecuador, Paraguay y Perú se implantaron sistemas de tratamiento de mensajes ATS (AMHS) para respaldar y agilizar la implantación de AMHS usando el conjunto de protocolos IPv4.

Para las comunicaciones en muy altas frecuencias (VHF), se implantó SAFIRE, que es una herramienta regional en línea que permite mejorar la coordinación de

las frecuencias aeronáuticas, aumentar la eficacia y lograr transparencia total en el uso del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas.

- **Proyectos y actividades de cooperación técnica**

Se trabajó en 51 proyectos nacionales de cooperación técnica y en 20 regionales, que trataban de la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo.

Entre las materias en que proporcionaron asesoramiento los 196 expertos internacionales contratados, cabe mencionar sistemas mundiales de navegación por satélite; radares y ayudas para la navegación; equipo auxiliar de tierra; aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres; comunicaciones; gestión del tránsito aéreo; meteorología aeronáutica; planificación, diseño y explotación de aeropuertos; ingeniería de aeropuertos; privatización de aeropuertos; sistemas de navegación aérea y aspectos económicos del transporte aéreo.

Recibieron becas e instrucción 181 nacionales, en materia de servicios de información aeronáutica, servicios de meteorología aeronáutica, gestión del tránsito aéreo, búsqueda y salvamento, comunicaciones y operaciones aeronáuticas, mantenimiento de ayudas para la navegación e ingeniería y mantenimiento de aeropuertos. Por medio de seminarios, se impartió instrucción sobre varias de estas materias a grupos en sus respectivos países.

La instrucción relacionada con la planificación, el diseño o la modernización de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea se llevó a cabo en el marco del elemento «adquisiciones» de los proyectos. El equipo y los servicios adquiridos consistieron en equipo de apoyo en tierra para aeródromos, tales como sistemas de manipulación del equipaje, unidades de barrido de pistas, pasarelas de embarque de pasajeros y sistemas de CCTV. Entre otros equipos adquiridos se contaban ayudas para la navegación, sistemas de comunicaciones, sistemas de vigilancia, sistemas de gestión del tránsito aéreo, así como obras públicas, equipos y servicios relacionados con los edificios terminales de los aeropuertos, y la inspección y revisión de aeronaves. Otra adquisición de importancia consistió en la compra de una valla para el perímetro de un aeródromo. Se impartió la correspondiente instrucción sobre mantenimiento, tanto en fábrica como en el puesto de trabajo, a 368 nacionales de las distintas regiones.

En las Regiones Caribe y Sudamérica se ejecutaron proyectos regionales destinados a la modernización de los sistemas de navegación aérea para la transición a los sistemas CNS/ATM. Estos proyectos fueron eficaces para promover la cooperación y coordinación interregionales, y asegurar el cumplimiento del Plan mundial, los planes regionales de navegación aérea y los SARPS pertinentes de la OACI. Ello conllevó la adquisición de equipo, el suministro de expertos y la capacitación especializada para el personal operacional y técnico en el ámbito de la navegación aérea.

2.5.6. Continuidad

Objetivo estratégico E

Identificar y manejar las amenazas para la continuidad de la navegación aérea mediante las siguientes medidas:

- *Ayudar a los Estados a resolver los desacuerdos que creen impedimentos para la navegación aérea.*
- *Responder rápida y positivamente para atenuar los efectos de los sucesos naturales o humanos que puedan interrumpir la navegación aérea.*
- *Cooperar con otras organizaciones internacionales para evitar la propagación de enfermedades por los viajeros aéreos.*

Los esfuerzos de la OACI para mantener la continuidad de la navegación aérea se centraron principalmente en prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos y en estar preparados frente a sucesos naturales o humanos que puedan interrumpir los servicios de navegación aérea.

En 2008, la Organización celebró, en África, dos seminarios prácticos sobre planes de preparación y algunos Estados africanos acordaron unirse al proyecto CAPSCA (Arreglos de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos), iniciativa conjunta de la Dirección de navegación aérea (ANB) y la Dirección de cooperación técnica (TCB). Se anticipa que, en 2009, se unirán más Estados al proyecto y que se iniciarán, en la región, evaluaciones de los aeropuertos basándose en las directrices de la OACI. En Asia, más Estados se unieron al proyecto CAPSCA. Se celebraron reuniones del Comité directivo y el Equipo regional de medicina aeronáutica y se evaluaron otros cuatro aeropuertos internacionales.

En China, se inició un prototipo de evaluación conjunta de la Organización Mundial de la Salud y la OACI con el propósito de considerar la posibilidad de llevar a cabo más evaluaciones conjuntas en el futuro. Hacia fines del año, el Fondo central de las Naciones Unidas para la lucha contra la gripe aprobó provisionalmente una tercera subvención para que CAPSCA pueda ampliarse a una tercera región, Sudamérica, en 2009. Asimismo, se iniciaron medidas para que se incluyan temas relacionados con los planes de preparación en materia de salud pública en el Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo y el Anexo 14 — Aeródromos.

- **Iniciativas regionales — Continuidad**

Se examinaron y actualizaron los planes de contingencia ATS en preparación para los casos de sucesos naturales o humanos que pueden interrumpir los servicios de navegación aérea. El plan nacional de contingencia ATM para Indonesia, finalizado en 2007, se promulgó como el modelo para la Región Asia y Pacífico. Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Perú y Venezuela actualizaron, coordinaron y armonizaron sus planes nacionales de contingencia.

Se completaron acuerdos de búsqueda y salvamento (SAR) en cuatro regiones — Caribe (CAR), Oriente Medio (MID), África-Océano Índico (AFI) y Sudamérica (SAM).

En las Regiones Europa (EUR) y Atlántico septentrional (NAT), se llevaron a cabo extensos ejercicios relacionados con cenizas volcánicas, para mejorar los planes regionales de contingencia en caso de cenizas volcánicas.

- **Proyectos y actividades de cooperación técnica**

La continuidad de las operaciones aéreas recibió apoyo mediante la ejecución de 25 proyectos regionales y 72 proyectos nacionales.

Los 72 expertos internacionales contratados proporcionaron asistencia a las administraciones de aviación civil en relación con la prevención de la propagación de enfermedades transmisibles, a enseñanza de idiomas, y las necesidades en materia de instrucción y tecnología, incluida la elaboración y ejecución de proyectos TRAINAIR.

La instrucción de 30 miembros de personal nacional, mediante becas, se concentró en la gestión de la aviación civil general y en las tecnologías de instrucción.

Los servicios subcontratados comprendieron seminarios prácticos sobre el inglés empleado en la aviación para el personal y los instructores de las autoridades de aviación civil.

A escala regional, el proyecto de Arreglos de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA), destinado a reducir el riesgo de propagación de la gripe aviar y otras enfermedades similares en los grandes aeropuertos internacionales, se lleva a la práctica actualmente en las Regiones Asia/Pacífico y África, con la participación de 10 y cuatro países, respectivamente.

2.5.7. Imperio de la Ley

Objetivo estratégico F

Elaborar y mantener actualizado el derecho aeronáutico internacional a la luz de las necesidades cambiantes de la comunidad de la aviación civil internacional, mediante las siguientes medidas:

- *Preparar instrumentos de derecho aeronáutico internacional en los que se fundamenten los Objetivos estratégicos de la OACI y proporcionar un foro para que los Estados negocien dichos instrumentos.*
- *Alentar a los Estados a ratificar los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.*
- *Prestar servicios para el registro de acuerdos aeronáuticos y desempeñar funciones de depositario de instrumentos de derecho aeronáutico internacional.*
- *Proporcionar mecanismos para la solución de controversias relativas a la aviación civil.*
- *Proporcionar a los Estados un modelo de legislación.*

- **Derecho aeronáutico internacional**

De conformidad con la decisión del 184° período de sesiones del Consejo, el Programa general de trabajo del Comité Jurídico es el siguiente:

1) Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales.
   El 33° período de sesiones del Comité Jurídico, celebrado en Montreal del 21 de abril al 2 de mayo de 2008, debía considerar este asunto, el principal a tratar. El Comité estuvo de acuerdo sobre los siguientes textos:

   a) Proyecto de Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves; y
   b) Proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves.

   El 23 de junio, el Consejo decidió convocar una Conferencia diplomática en la Sede de la OACI, del 20 de abril al 2 de mayo de 2009, para finalizar y adoptar los textos de ambos proyectos de convenios.
2) Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales.
   El Subcomité del Comité Jurídico celebró su segunda reunión en febrero de 2008 y preparó dos proyectos de textos para enmendar el Convenio de la Haya de 1970 y el Convenio de Montreal de 1971. En junio, el Consejo convino en la celebración del 34° período de sesiones del Comité Jurídico en el segundo semestre de 2009 para el examen ulterior de dichos textos.
3) Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluyendo el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en los organismos multinacionales regionales.
   La Secretaría continuó siguiendo de cerca la labor a este respecto.
4) Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico).
   En nombre del Consejo, en su carácter de Autoridad supervisora del Registro internacional, la Secretaría continuó siguiendo de cerca las operaciones del Registro para asegurarse de que funciona eficientemente y de conformidad con el Artículo 17 del Convenio de Ciudad del Cabo de 2001. El Consejo publicó su primer informe a los Estados contratantes del Convenio y del Protocolo de Ciudad del Cabo sobre el desempeño de

sus funciones como Autoridad supervisora y, en su 183° período de sesiones, aprobó los cambios a las Normas y Procedimientos para el Registro internacional. En su tercera sesión, celebrada en diciembre, la Comisión de expertos de la Autoridad supervisora del Registro internacional (CESAIR) recomendó al Consejo la aprobación de los cambios propuestos por el Registrador.

5) Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.
La Secretaría continúa adoptando las medidas administrativas necesarias para alentar la ratificación, tales como la elaboración y difusión de conjuntos de documentación para la ratificación, la promoción de la ratificación en diversos foros, tales como reuniones, y el énfasis que ponen continuamente en los asuntos de ratificación el Presidente del Consejo y el Secretario General durante sus visitas a los Estados.

6) Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 bis.
En junio, el Consejo encargó a la Secretaría que siguiera de cerca y elaborara, según fuera necesario, la cuestión de los aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300) y la añadiera al Programa general de trabajo del Comité Jurídico.

- **Grupo de trabajo sobre gobernanza (política)**

En marzo, durante su 183° período de sesiones, el Consejo decidió crear el Grupo de trabajo sobre gobernanza (política) —WGOG, poniendo las funciones de secretaría a cargo de la Dirección de asuntos jurídicos (LEB). Se le encomendó al WGOG la tarea de examinar: la gobernanza internacional según el Convenio de Chicago como lo había solicitado la Asamblea; la organización de los futuros períodos de sesiones de la Asamblea; y la presentación de las decisiones de la Asamblea así como la cuestión de las reservas a las mismas. El WGOG decidió dar prioridad en su labor a las cuestiones relacionadas con la Asamblea, incluidas las recomendaciones sobre el establecimiento de un sistema electrónico de voto para las elecciones del Consejo, a fin de presentar un informe sobre este asunto a principios de 2009.

El Consejo encomendó también al WGOG, en junio y octubre respectivamente, que examinara la cuestión de la participación de observadores en el Comité Jurídico y el proceso para la elección de la mesa directiva (presidente y vicepresidente) de este Comité, con miras a establecer un método más sistemático y eficaz.

Además, en noviembre, durante su 185° período de sesiones, el Consejo pidió al WGOG que considerara un número más elevado de períodos de sesiones extraordinarios de la Asamblea a fin de evitar múltiples reuniones cada año y facilitar el proceso de toma de decisiones y la presentación de informes sobre las mismas al Consejo. Durante ese mismo período de sesiones, el Consejo también encomendó al WGOG que estudiara la cuestión de la asignación de puestos en el Consejo, quedando entendido que el grupo daría prioridad a la consideración de esa cuestión después de haber completado las demás tareas.

- **Relaciones exteriores**

El 18 de noviembre, el Secretario General anunció que la Oficina de relaciones exteriores e información (EPO) había sido disuelta y que el personal responsable de las funciones de relaciones exteriores era transferido con sus puestos a la Dirección de asuntos jurídicos, que ahora es la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (LEB).

- **Ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional**

En 2008 comenzó la labor para mejorar la Treaty Collection (Colección de tratados) de la Dirección de asuntos jurídicos en el sitio web de la OACI. Cuando se complete, la colección contendrá las listas al día de las partes en los tratados; la condición de cada Estado con respecto a los tratados; una tabla compuesta de las partes en los tratados y la condición de cada Estado; un registro cronológico de las actividades de depositario; y conjuntos administrativos para ayudar a los Estados a pasar a ser parte de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional. La Colección de tratados se actualiza con cada medida de depositario.

- **Solución de controversias**

En varias oportunidades, la Dirección de asuntos jurídicos ayudó al Presidente del Consejo y al Secretario General en sus actividades para alentar o facilitar las negociaciones entre Estados en los casos en que habían surgido controversias.

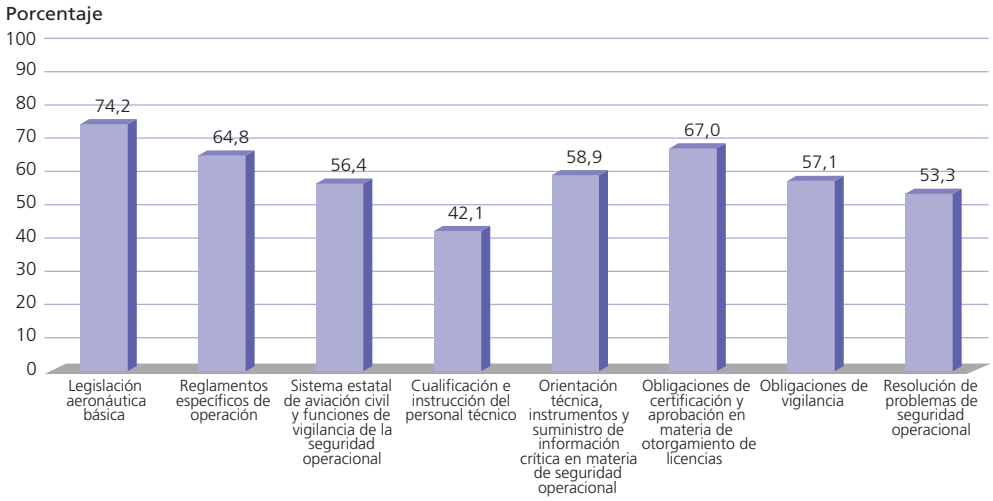
- **Proyectos y actividades de cooperación técnica**

Se ejecutaron 10 proyectos de cooperación técnica en apoyo de las actividades relacionadas con el derecho aeronáutico internacional.

La OACI contrató a 13 expertos internacionales para que asesoraran a las administraciones de aviación civil respecto a la elaboración o actualización de la legislación de aviación civil, incluida la ley básica de aviación civil y los reglamentos sobre las normas de la OACI y otros tratados internacionales relacionados con esta disciplina para su incorporación en los respectivos derechos internos.

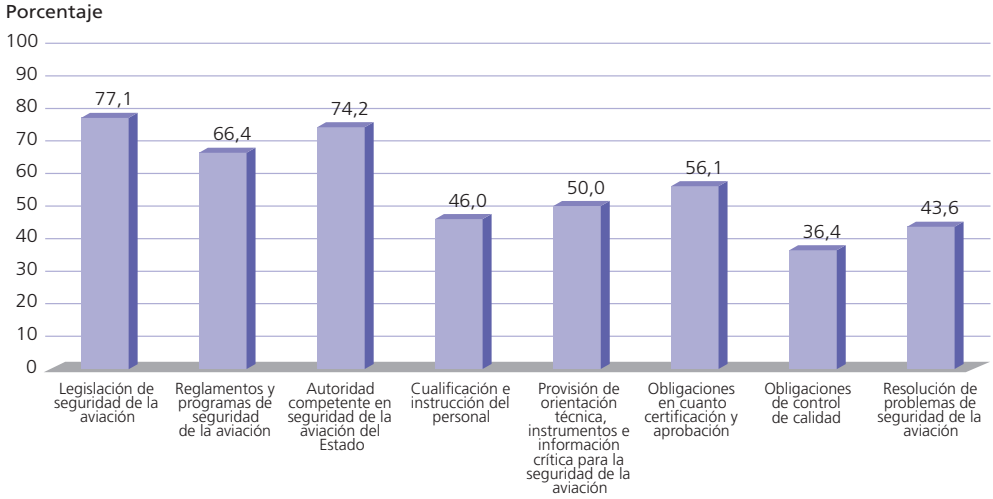
Dieciocho nacionales recibieron instrucción especializada en materia de derecho aeronáutico y espacial.

Gráfico 2.5.1. Seguridad operacional: Grado de implantación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia



Mundial - 114 Estados auditados - 59,2% de auditorías CSA.
Fuente: OACI.

Gráfico 2.5.2 Seguridad de la aviación: Grado de implantación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia



Promedios mundiales - 22 Estados auditados - 56,2%.
Fuente: OACI.

2

Los servicios postales

1. Los servicios postales en España

1.1. Mercado de los servicios postales en España

Perspectiva general

Según se desprende de los últimos datos macroeconómicos nacionales, el ejercicio 2007 parece haber significado el último de un largo ciclo económico caracterizado por un elevado crecimiento para dar paso, a partir del segundo semestre de 2007, a un nuevo escenario donde la incertidumbre y la desaceleración económica son las principales características.

La evolución de la actividad postal en España durante los últimos años del periodo de bonanza económica ha estado, en términos generales y con ciertas matizaciones, considerablemente ligada al desarrollo de la economía general. En este sentido, cabe hacer las siguientes interpretaciones en la evolución reciente de este subsector de la economía:

El volumen de negocio de la actividad postal, de acuerdo con las estadísticas del INE, ha estado creciendo por encima de lo que lo ha hecho la economía general hasta el año 2005. A partir del ejercicio 2006, sin embargo, la tasa de crecimiento del negocio se ha situado ligeramente por debajo del crecimiento general y su explicación podría estar relacionada con el efecto que el incremento de la competencia en el sector ha podido tener en los ingresos de explotación de los operadores postales.

En este sentido, se da la circunstancia de que el 1 de enero de 2006 tuvo lugar un nuevo hito del proceso de liberalización del mercado postal español, al reducirse el área reservada al operador del servicio postal universal (SPU), en cuanto a cartas se refiere, únicamente a los envíos interurbanos e internacionales de peso no superior a 50 gramos o 2,5 veces la tarifa de un envío de la primera escala de pesos de la categoría más rápida.

En términos de valor añadido, a partir del año 2005 se comienza a apreciar una desviación relativa con relación al crecimiento de la economía general. Esta variable económica, que deduce de la cifra de negocio el coste de los factores, pone de manifiesto que los márgenes de explotación en la actividad postal nacional se han visto ligeramente reducidos, lo que refuerza la tesis de que el incremento de la competencia está comenzando a materializarse en las cuentas económicas del sector.

En el previsible escenario de recesión del último trimestre de 2008 y del año 2009, no resulta fácil anticipar cómo evolucionará el sector ni en qué medida va a continuar afectando la consolidación de la competencia de los operadores privados. Los principales agentes del sector prevén un estancamiento de la actividad postal que estaría principalmente motivado por una probable caída en el mercado de la publicidad y en la posible disminución de las relaciones comerciales entre empresas (B2B) y en las relaciones de las empresas con los consumidores (B2C).

En este sentido hay que apuntar que el peso específico que la actividad postal tiene en la economía, se ha visto disminuido en los últimos cuatro años. Mientras que en el año 2004 el sector postal aportaba a la economía nacional el 0,33% del valor añadido, en el ejercicio 2007 ese ratio ha caído hasta el 0,28%.

En el escenario de un mercado totalmente liberalizado es lógico intuir que la aportación de la actividad postal a la economía general tenderá a verse reducida aún más. En cualquier caso, la apertura definitiva del mercado no será efectiva en su totalidad hasta el año 2011, por lo que no es previsible que los márgenes de los operadores postales vayan a caer en los dos próximos años más que en otros sectores de la economía.

Desde otro punto de vista, la aparición de un entorno competitivo en el sector postal está sirviendo para mejorar la productividad empresarial. Así es posible comprobar que los ingresos de explotación por cada persona ocupada en este sector de actividad han ido aumentando de forma muy significativa en los últimos años, en que se registra una tasa de crecimiento anual compuesto (TACC) del 6,7% durante el período 1999-2007, hecho que demuestra que las empresas del sector están apostando por incrementar su efectividad.

En definitiva, y en relación con la competencia, hay que apuntar que el mercado postal español es, desde hace ya tiempo, uno de los más avanzados en la liberalización dentro de la UE (ni el correo de naturaleza urbana ni el márketing directo se encuentran dentro del área reservada al operador del SPU) y prueba de ello es que las autorizaciones administrativas que habilitan para el ejercicio de la actividad postal no han dejado de crecer en los últimos años.

El mercado global de servicios postales en España

En las últimas décadas las fronteras que históricamente habían existido entre el mercado de los servicios postales y la actividad de las empresas de mensajería y de paquetería han ido diluyéndose de forma paulatina.

Las necesidades y las exigencias de los clientes en el contexto del desarrollo económico y social han dado lugar a la aparición de nuevos productos y servicios que han reemplazado a buena parte de los servicios postales tradicionales, sustituyéndolos por otros que cuentan con unos mayores niveles de calidad y de valor añadido. Las empresas de mensajería y paquetería han dado así una respuesta eficaz a estas necesidades.

Nos encontramos, por tanto, ante un sector de actividad que, basado en el concepto jurídico del servicio postal universal, abarca un ámbito operativo mucho más amplio donde confluyen muy diferentes tipologías de servicios, algunos de los cuales continúan aún prestándose en régimen de monopolio por el operador postal público. De acuerdo con las principales estimaciones disponibles, el mercado global de los servicios postales en España habría experimentado un crecimiento conjunto del 7,2% en 2007 y del 8% en 2006.

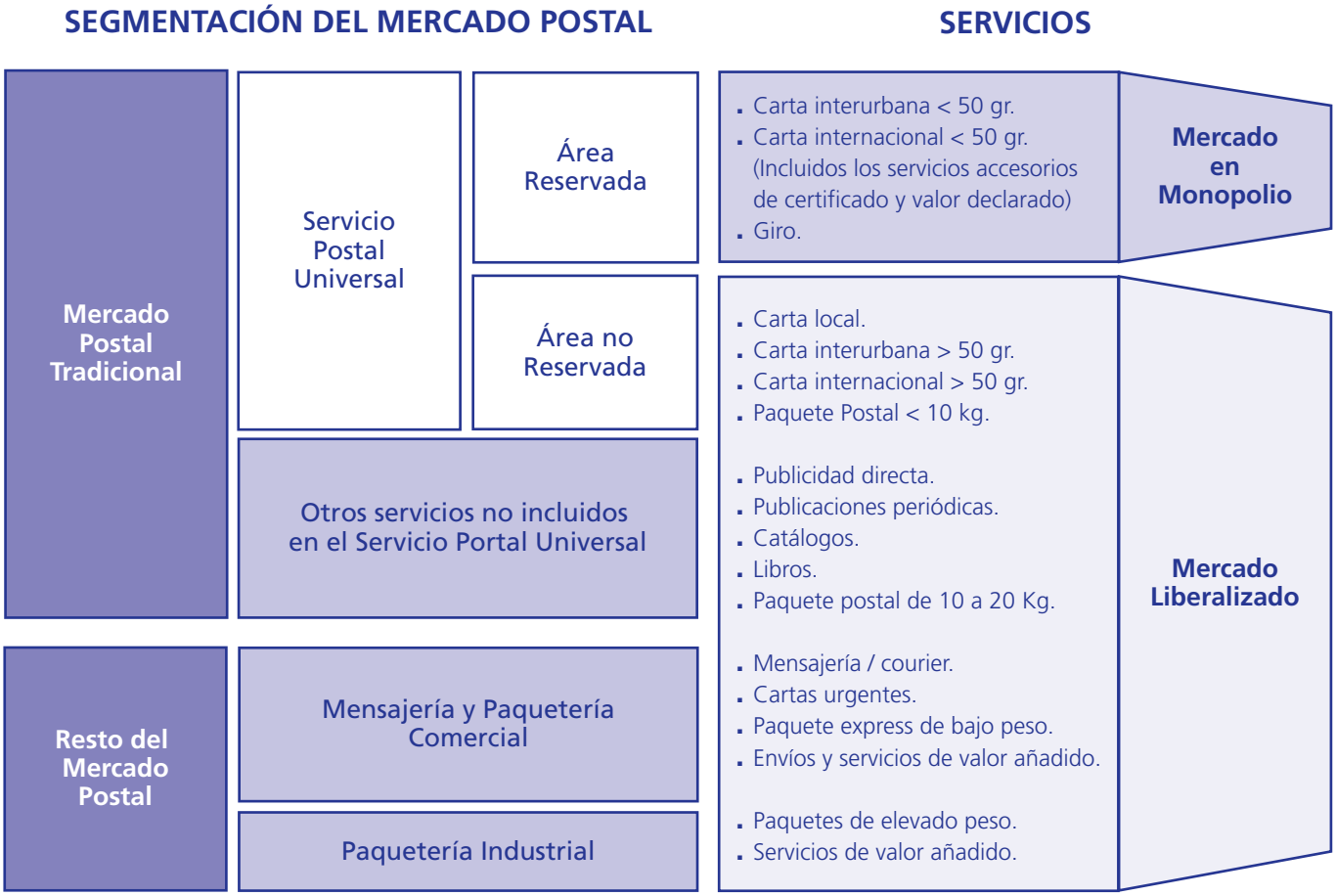
El mercado postal tradicional

En el ejercicio 2007 el mercado postal tradicional alcanzó un volumen de facturación estimado de 1.936 millones de euros, magnitud que representa un aumento del 4,7% con respecto al año anterior.

Este crecimiento, sin embargo, no ha tenido idéntico comportamiento en lo que respecta al volumen de envíos nacidos, cuyo incremento al año 2006 se estima que ha sido de apenas un 0,3%.

En este sentido, y teniendo en cuenta que con carácter general las tarifas de los servicios postales han crecido por debajo del IPC, se puede deducir que el crecimiento del mercado en su conjunto responde a una mayor demanda de servicios de valor añadido cuyo precio es significativamente superior al de los productos postales más comunes.

Los datos anteriores demuestran que se consolida la participación de los operadores privados en el mercado postal tradicional español. Hay que referirse a la importante evolución experimentada por Unipost en los últimos años, con un ritmo de crecimiento superior al 10% y cuya cuota de mercado en 2007, en términos de envíos, ha alcanzado el 10%, lo que supone un aumento de dos puntos porcentuales con respecto a la cuota que mantenía en el ejercicio 2006.



En lo que se refiere al volumen de negocio, el reparto del mercado postal tradicional está bastante más concentrado en Correos y Telégrafos.

En términos de facturación, el operador del SPU representa aún en 2007 el 94% del mercado mientras que Unipost apenas representa el 5%.

Dentro del mercado postal tradicional, el servicio postal universal supuso en 2007 un volumen de ingresos de 1.572 millones de euros, lo que significa la mayor parte de este mercado. La evolución de los distintos productos postales en los últimos años pone de relieve que la parte reservada al operador del SPU equivale prácticamente a la mitad del mercado tradicional, mientras que la otra mitad se encuentra totalmente liberalizada.

Los segmentos de la paquetería comercial e industrial

En el año 2007, se estima que el segmento de la paquetería comercial alcanzó una facturación de más de 4.000 millones de euros, lo que se traduce en un incremento del 9,4% con respecto al año anterior y confirma la tendencia de elevado crecimiento iniciada en años anteriores.

En el caso de la paquetería industrial, el mercado superó en 2007 los 3.000 millones de euros y alcanzó un crecimiento del 6%, más modesto que en la paquetería comercial, pero significativamente mayor que en el mercado postal tradicional.

Estas magnitudes corroboran que estos segmentos de actividad están creciendo a un ritmo mucho más pronunciado que el mercado postal tradicional y, por consiguiente, estarían ofreciendo una respuesta mucho más eficiente a las necesidades de los clientes, tanto en las comunicaciones entre las empresas como entre éstas y los particulares. Asimismo, pese a tener precios bastante más elevados que los productos postales tradicionales, han obtenido ratios de crecimiento mucho más altos que en el mercado tradicional.

El segmento de la mensajería y la paquetería comercial conforma la parte más representativa del mercado global de servicios postales, pues supone el 45% del total. En este segmento las diez primeras empresas por volumen de facturación representan el 70% del mercado, destacando como líderes principales los grupos Seur y MRW.

El segmento de la paquetería industrial presenta una estructura muy similar a la de la paquetería comercial, y las diez primeras compañías por volumen de facturación representan el 64% del mercado. Sin embargo, en este subsector no existe una posición de liderazgo tan marcada como en el caso de la paquetería comercial, sino que las principales empresas tienen una distribución más homogénea de la facturación sectorial. Cabe destacar como líderes de este mercado a DHL Iberia y a los grupos Azkar, Integra2 y Buytrago.

Los operadores postales españoles

Perfil general de los operadores postales

Según se ha puesto de manifiesto, el mercado postal tradicional en España presenta una elevada tasa de concentración. No obstante, al margen de la posición de liderazgo indiscutible de Correos y Telégrafos y de la paulatina consolidación del principal operador privado, Unipost, el resto del mercado, que apenas representa un 2% del total, se encuentra altamente atomizado e integrado por una gran cantidad de empresas de reducido tamaño cuyo ámbito de actuación es generalmente local o regional.

De acuerdo con las estadísticas de la encuesta de servicios que publica el INE y que corresponden al ejercicio 2006, la mayor parte de los operadores postales del sector (el 60%) son personas físicas, lo que refleja claramente el perfil de estos operadores. No obstante, el número de estos operadores va disminuyendo paulatinamente (en el ejercicio 2001 el porcentaje de personas físicas representaba el 68% del total).

Por lo que respecta a las personas jurídicas, la mayor parte de las empresas reviste la forma de sociedad de responsabilidad limitada.

Por otra parte, tomando como referencia las estadísticas del INE 2006 sobre personas ocupadas por empresa, la estructura empresarial, descontando a Correos y Telégrafos y Unipost, muestra un tamaño promedio de apenas 6,7 empleados por empresa.

Únicamente el 0,5% de las empresas postales supera los 99 empleados, y la mitad de aquéllas ocupan a un único empleado.

La tendencia lógica de los próximos años, con el horizonte de la liberalización total en el año 2011, sería que gran parte de estas microempresas fueran absorbidas por otras de mayor tamaño, a través de operaciones de fusión y adquisición. No obstante, conviene señalar que muchas de estas empresas pequeñas juegan un importante papel en el ámbito local y regional, sirviendo de soporte a las redes de distribución y reparto de las de mayor tamaño, por lo que es factible que subsista una parte significativa de las mismas.

Tabla 1.1.1. Evolución del volumen de envíos en España. millones de envíos

Concepto	2005	2006	2007
Mercado postal tradicional			
— Correos	5.371	5.402	5.406
— Unipost	460	513	582
— Resto de operadores	120	175	122
Total sector postal	5.951	6.090	6.110

Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: ARUP, a partir de diversas fuentes (Correos, Unipost y otros).

Tabla 1.1.2. Evolución de la cifra de negocio. millones de euros

Concepto	2005	2006	2007
Mercado postal tradicional			
— Correos	1.666	1.744	1.821
— Unipost	71	80	92
— Resto de operadores	25	25	23
Total sector postal	1.762	1.849	1.936

Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: ARUP, a partir de diversas fuentes (Correos, Unipost y Registro Mercantil).

Tabla 1.1.3. Evolución del mercado postal global en España. millones de euros

Concepto	2005	2006	2007
— Mercado postal tradicional	1.762	1.849	1.936
— Mensajería y paquetería comercial	3.384	3.696	4.044
— Paquetería industrial	2.670	2.900	3.075
Total	7.816	8.445	9.055

Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: ARUP, a partir de diversas fuentes.

Tabla 1.1.4. Mercado Postal Tradicional: desglose por servicios postales. millones de euros

Concepto	2005	2006	2007
— Servicio Postal Universal - área reservada	857	865	970
— Servicio Postal Universal - área no reservada	549	632	602
— Otros servicios postales tradicionales	256	352	364
Total sector postal	1.762	1.849	1.936

Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: ARUP, a partir de diversas fuentes.

Tabla 1.1.5. Operadores destacados en paquetería y mensajería. Año 2007

Concepto	Facturación (millones de euros)
DHL Iberia	383
Azkar	325
Integra2	296
Buytrago	206
TDN	149
Redur	139
CBL Logística	131
Grupo TNT	118
Ochoa	112
Geodis Iberia	104

Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: ARUP, a partir de diversas fuentes.

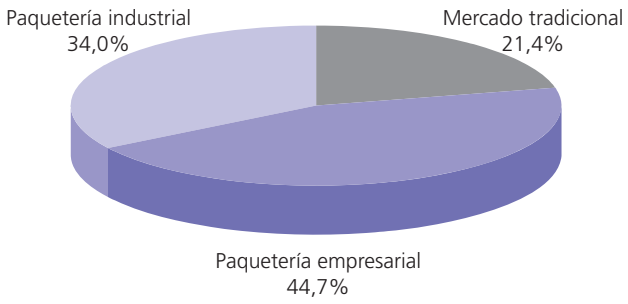
Tabla 1.1.6. Otros operadores del mercado español. Año 2007

Concepto	Provincia de domicilio	Facturación (1) (miles de euros)	Empleados
International Mail Spain (2)	Madrid	6.183	20
Topway	Barcelona	4.038	25
Saceca (2)	Valencia	3.093	170
Daily-Post (3)	Toledo	3.079	50
Recerca Desenvolupament Empresarial	Barcelona	2.596	86
Ibercorreo	Murcia	2.579	58
Balear de Reparto (2)	Mallorca	2.407	69
Akropost Serv. Postales del País Vasco	Vizcaya	2.045	55
Reparto Urbano (2)	Mallorca	1.997	77
Envíos y Distribuciones Araba	Álava	1.759	44
Bada Repart	Barcelona	1.744	68
Cartexpres (2)	Barcelona	1.736	54
Servicios Urbanos de Correspondencia	Barcelona	1.579	35
Distribuciones Publicitarias del Pozo (2)	León	1.554	113
Euskalkorreo Postal Mailing	Vizcaya	1.526	43
Cartes Lleida	Lérida	1.471	n.d.
Sms 91	Barcelona	1.350	36
Bz Distribución	Navarra	1.325	37
Frambol	Barcelona	1.323	31
Elsan	Madrid	1.318	28
Egara Repart	Barcelona	1.308	52
Cartas Tarragona	Tarragona	1.148	29
Distribaix	Barcelona	1.137	35
Top Services de España	Madrid	1.111	23
Mataró Post sl	Barcelona	1.053	28
Gestión Integral de Correo	Madrid	1.030	28
Semoga Ossorio Franqueo	La Coruña	1.008	11

(1) Facturación total de la sociedad. Sin determinar importe exacto en el sector postal tradicional.
(2) Datos correspondientes al ejercicio 2006.
(3) Datos agregados de Daily-Post Toledo, Daily-Post C. Real y Daily-Post Albacete.

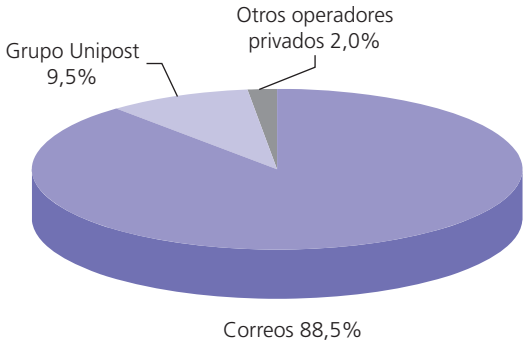
Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: ARUP, a partir de diversas fuentes y Régistro Mercantil.

Gráfico 1.1.1. Mercado global español de los servicios postales. Volumen de negocio (envíos). Año 2007



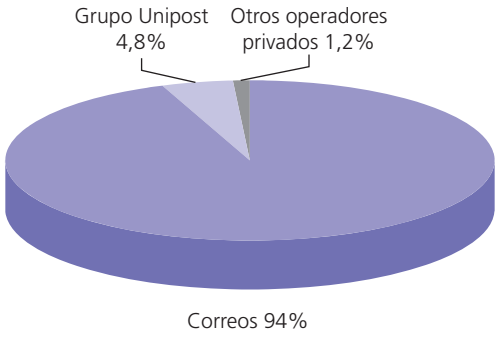
Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: ARUP, a partir de diversas fuentes.

Gráfico 1.1.2. Mercado postal tradicional. Volumen de negocio (envíos). Año 2007



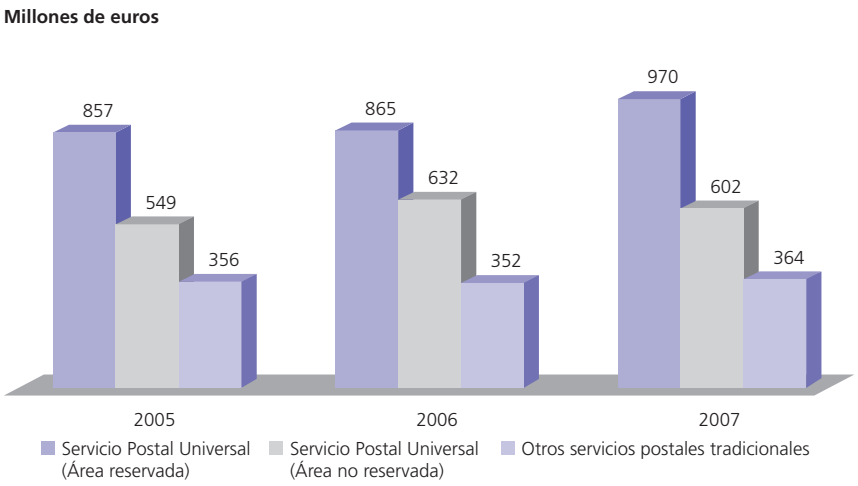
Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: ARUP, a partir de diversas fuentes.

Gráfico 1.1.3. Mercado postal tradicional. Volumen de negocio (facturación). Año 2007



Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: ARUP, a partir de diversas fuentes.

Gráfico 1.1.4. Mercado postal tradicional. Desglose por servicios postales



Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: ARUP, a partir de diversas fuentes.

1.2. Explotación postal

Correos y Telégrafos

La Sociedad Estatal Correos y Telégrafos (operador designado por el Estado para prestar el SPU en España) es íntegramente de carácter público.

Correos y Telégrafos como líder del mercado postal español dispone de una cartera de productos de comunicación que incluye tanto actividades postales de carácter tradicional, nacionales e internacionales, como servicios electrónicos, de publicidad directa o de carácter financiero, entre otros.

Se resumen, a continuación las magnitudes más relevantes de la S. E. Correos y Telégrafos correspondientes al ejercicio 2007.

En el ejercicio 2007, el importe neto de la cifra de negocios de Correos alcanzó la cifra de 2.107 millones de euros, lo que representa un 4,6% más que en 2006.

La facturación de Correos y Telégrafos durante los últimos ejercicios ha mantenido un ritmo de crecimiento constante en un contexto en el que el volumen de envíos gestionados se ha ido estancando paulatinamente debido tanto a la creciente competencia a la que se enfrente el operador postal tradicional como al efecto sustitutivo que tiene el uso de nuevas tecnologías en España, en plena expansión, frente a los productos postales tradicionales.

No obstante, el progresivo acceso de la población y las empresas a las tecnologías de la información ofrece al sector postal grandes oportunidades para el desarrollo de nuevos servicios y productos ligados a las mismas. Por ello, Correos y Telégrafos destina una cantidad importante de recursos a la inversión en nuevas tecnologías y a la automatización de sus procesos.

Inversiones

En el año 2007, la inversión total de la compañía ascendió a 233,2 millones de euros.

Resultados

En lo que respecta a los resultados económicos de la compañía, entre 2006 y 2007 las principales magnitudes contables de la Sociedad, a pesar de que muestran un aumento del volumen de facturación, presentan una disminución del beneficio de explotación antes de amortizaciones, así como del beneficio neto del ejercicio.

Recursos Humanos

En cuanto al empleo, Correos y Telégrafos, es una de las empresas españolas que más puestos de trabajo proporciona. En 2007, la plantilla media del operador postal público se situó en 66.463 trabajadores, lo que significa un 1,4% más que el año anterior.

Dada la naturaleza pública de Correos, la proporción de personal funcionario con respecto al total de la plantilla de la empresa todavía resulta significativa, situándose dicho ratio en 2007 en el 48% de la plantilla. Sin embargo, desde 2001 la totalidad del personal de nuevo ingreso se incorpora en régimen laboral, con lo que la proporción de funcionarios tiende a reducirse.

Mercado y tipología de envíos

La información de Correos y Telégrafos muestra que el operador postal público desarrolla sus actividades fundamentalmente en el mercado nacional. Un 95,6% de los envíos gestionados por Correos durante 2007 son de carácter doméstico, mientras que los de tipo internacional supusieron un 4,4%.

Dentro de los envíos de ámbito nacional los de tipo interurbano son los de mayor relevancia, alcanzando el 59,9% del total en 2007, frente al 12,7% de ámbito urbano, segmento que queda fuera del área reservada y donde Correos tiene un mayor grado de competencia. El resto de envíos de ámbito nacional, un 23% del total, son aquellos en los que no se ha determinado su naturaleza, urbana o interurbana.

Comparando el volumen de envíos gestionados por Correos en cada tipo de producto con la aportación que realiza cada uno de ellos a la facturación del operador postal público se observa que, tanto la correspondencia incluida en el SPU como los envíos de publicidad directa, periódicos y libros, ven reducir su peso relativo en favor del Paquete Azul (paquetería incluida en el SPU) y del resto de productos, que suponiendo un 1,1% del total de los envíos representan el 14,5% del total de facturación de la empresa (telegráficos, parapostales, filatélicos, paquetes no incluidos en el SPU, servicios urgentes, servicios bancarios, etc.).

Perspectivas de futuro

En el marco de la cercana liberalización de los servicios postales, Correos y Telégrafos se ha venido preparando desde hace ya tiempo. El fuerte programa de inversiones realizado entre 2004-2007, con un importe agregado de 1.000 millones de euros, ha servido para reforzar los ejes básicos de la estrategia empresarial mencionados con anterioridad.

Por otra parte, se pueden identificar dos factores que están influyendo en la pérdida gradual de cuota de mercado por parte de Correos y Telégrafos en los últimos años:

— El estancamiento en los volúmenes del negocio postal tradicional.

— El aumento de la competencia en el sector, tanto por parte de los operadores domésticos, como de nuevos competidores internacionales.

Sin embargo, Correos cuenta con una infraestructura que le concede una ventaja sustancial frente a los competidores. La empresa cuenta con 17 centros de tratamiento automatizado y con un total de 10.047 puntos de atención, que se clasifican según su tipología en:

— 2.207 Oficinas Postales. Se trata de oficinas de carácter permanente con horario completo donde se comercializa la totalidad de servicios que ofrece Correos.
— 1.027 Oficinas Auxiliares. Se trata de oficinas permanentes con horario reducido en las que se ofrece una gama más reducida de servicios.
— El resto de puntos de atención, denominados «Atención al Paso», compaginan labores de distribución y admisión de envíos.

Unipost

Desde su creación en 2001, fruto de la fusión de pequeños operadores postales privados, Unipost se ha consolidado como el primer operador privado y el principal y único competidor directo de Correos y Telégrafos.

La entrada del operador postal alemán Deutsche Post en el accionariado de Unipost en 2004 supuso la integración de esta empresa en una red postal de ámbito internacional, permitiendo que esta compañía gestione la correspondencia nacida de empresas de otros países y facilitando su acceso a las últimas innovaciones en tecnología y a productos de dimensión global.

Unipost se ha especializado principalmente en el correo empresarial, concretamente en la gestión integral de las campañas de marketing directo. En la actualidad la compañía presta sus servicios a empresas de cualquier sector, desde las principales entidades financieras, aseguradoras y empresas de telecomunicaciones, hasta asociaciones, organismos oficiales o PYMES.

Principales cifras y magnitudes

Durante 2007 el grupo Unipost alcanzó una cifra neta de negocios de 101,8 millones de euros, lo que supuso un incremento del 14,7% respecto al ejercicio anterior.

Este aumento en el volumen de facturación refleja el fuerte incremento del volumen de envíos, que durante 2007 alcanzó los 582,5 millones, esto es un 13,5% más que el anterior ejercicio. Este dato refuerza la tendencia de crecimiento de la empresa, que desde 2005 ha sido capaz de alcanzar tasas anuales de crecimiento por encima del 10%.

Resultados

Se aprecia una sustancial mejora en los principales agregados contables de Unipost como consecuencia del crecimiento de la actividad de la empresa entre 2006 y 2007.

Recursos humanos

Dadas las características de las actividades que desarrolla Unipost, la mayor proporción del empleo directo que genera realiza actividades de reparto. De los 2.477 empleados directos de empresa, 2.171, un 87,6%, desarrollan funciones de personal de reparto, mientras que un 4% realizan tareas administrativas y el 8,4% restante tiene otras funciones.

Mercados y tipología de envíos

Coincidiendo con el principal operador en el sector postal español, el ámbito territorial en el que Unipost desarrolla su actividad es principalmente el nacional. El 96,4% de los envíos gestionados por la empresa se corresponden al ámbito doméstico.

Sin embargo, la importancia de los envíos urbanos para Unipost es muy significativa, ya que representan el 43,4%, mientras que para Correos este tipo de envíos supone sólo alrededor del 13%.

Atendiendo al tipo de producto postal, los datos de Unipost muestran que más de la mitad de los envíos manipulados son correspondencia incluida en el Servicio Postal Universal y que el segmento de publicidad directa representó el 37,3% del total. Estos dos productos ya supusieron el 95,2% del total de envíos de Unipost.

Perspectivas de futuro

Desde el punto de vista interno, el ejercicio 2007 supuso para Unipost su despegue definitivo en lo referente a sus resultados. Su beneficio neto pasó de 34.809 euros en 2006 a más de 2,8 millones de euros en 2007.

Entre las causas de esta mejora, Unipost identifica el esfuerzo realizado en la gestión de la compañía y el haber alcanzado una masa crítica considerable, que con 131 franquicias integradas representa el 10% del sector postal tradicional en volumen de envíos.

Las estimaciones de crecimiento de la facturación que maneja Unipost para los años 2008 y 2009, y considerando el marco de recesión y crisis en el que se encuentra envuelta la economía, se sitúan en el entorno del 7%, frente al 14,7% anterior.

La evolución reciente de su negocio muestra que el segmento de publicidad directa se está retrayendo desde el primer trimestre de 2007. Aun así se trata del segmento con mayor potencial de crecimiento y esperan que sea

el primero que empiece a crecer a partir del segundo trimestre de 2009.

Otro segmento que está atravesando dificultades de crecimiento es el de las comunicaciones empresas-consumidor (B2C). Aunque en la ligera caída que está experimentando influye en mayor medida la sustitución de los envíos tradicionales por el empleo de alternativas como el correo electrónico.

Otros operadores postales

De acuerdo con las estimaciones que se recogen en diversos estudios sectoriales recientes, el resto de los operadores postales del mercado tradicional español representaría apenas el 2% del volumen de facturación total, lo que ratifica el alto grado de concentración del sector.

Es cierto que el número de este conjunto de operadores se ha visto reducido en los últimos años, dentro del segmento de los servicios tradicionales y correspondencia. Ello es debido a diferentes motivos:

— Supremacía, nivel de cobertura y red postal disponible por parte de Correos, en un país con escasa densidad de población y con grandes áreas rurales, como España.
— Despegue de un agente como Unipost, que se ha consolidado como el operador privado más destacado y que, a su vez, ha incorporado a su estructura un buen número de pequeñas empresas postales.

Por otro lado, dentro del segmento de paquetería, mensajería y otros servicios fuera de la correspondencia tradicional, sí se aprecia una importante proliferación de nuevos operadores privados de pequeño volumen.

En el ámbito de estudio fundamental de esta memoria, es decir, la correspondencia, cabe resumir la situación de este tipo de empresas desde un doble punto de vista:

— Características comunes que definen cómo son y cómo operan estas empresas.
— Tendencias futuras probables de estos operadores, con el horizonte de liberalización en 2009.

Características comunes

Los principales aspectos que caracterizan a estas empresas se pueden resumir en:

— Heterogeneidad en su naturaleza, desde negocios familiares a empresas con cierta relevancia a nivel local o regional.
— El ámbito de su negocio suele estar restringido a la localidad, municipios próximos, provincia o autonomía donde residen y donde poseen una importante ventaja asociada a su implantación en el tiempo y a la experiencia y conocimiento sobre el terreno de que disponen. El segmento predominante es el correo en áreas urbanas, con muy poca presencia en el ámbito nacional y aún menos en el internacional.
— En cuanto a su infraestructura, se suele observar un volumen de medios, tanto en personal (20-60 personas puede ser un rango de referencia aceptable) como en instalaciones (normalmente se suele disponer de una o varias sucursales desde donde prestar el servicio a un área más o menos local) limitado.
— Los servicios ofertados se centran en la correspondencia, franqueando el correo que gestionan con destino fuera de su ámbito de actuación a través de las redes de Correos y Unipost, con un cierto nivel de especialización y, en algunas ocasiones, complementando la oferta con otros servicios anexos (paquetería, logística…).
— El conjunto de clientes a los que se dirigen es muy variable, aunque normalmente se trata de empresas de un volumen o ámbito, por norma general, menor que en el caso de otros operadores más importantes, como Unipost o el propio Correos. Predominan así las pymes, en detrimento de particulares o grandes organizaciones públicas o privadas, y aparecen actividades destacadas como la publicidad directa, entre otras.
— Como resultado de lo anterior, el volumen de ingresos es limitado, con situaciones económico - financieras dispares.
— Análogamente, el número de envíos gestionados es también reducido, pudiendo superar la cota de los cinco millones de envíos al año en los casos más significativos.

Tendencias

Desde las características expuestas y ante la situación actual y futura del mercado postal en España y Europa, se pueden señalar algunas tendencias generales:

— Movimientos de integración, fusión o adquisición por parte de grupos mayores, con lo que a su actividad local tradicional suman otro bloque de envíos asociados al nuevo agente dominante.

Evolución del negocio, desde el cambio de actividad de la correspondencia a servicios de mayor valor añadido (paquetería o mensajería, por ejemplo), hasta la

especialización en determinados servicios postales (consolidadores de correo, ensobrado, clasificación, etc.) o la integración vertical en los sectores más sinérgicos con el postal (transporte, logística…), o la diversificación, con la inmersión en nuevos nichos de negocio.

— Orientación clara al cliente y a la empresa, como destinatario clave de su oferta en un ámbito local.
— Competencia directa en precios o calidad del servicio con operadores mayores, especialmente Correos, con evolución incierta de su cuota de mercado local.

Tabla 1.2.1. Puntos de atención donde se prestan servicios postales

Clase de oficinas y servicios	2006		2007		2008	
	Número	% sobre el total	Número	% sobre el total	Número	% sobre el total
A) Oficinas con horario completo	2.106	20,9	670	6,7	701	7,1
Oficinas principales	80	0,8	–	–	–	–
Oficinas técnicas	1.549	15,4	–	–	–	–
Sucursales	441	4,4	–	–	–	–
Estafetas oficiales	36	0,4	–	–	–	–
B) Oficinas con horario de mañana (OP8)	7	0,1	1.537	15,3	1.549	15,6
C) Oficinas auxiliares	1.148	11,4	1.027	10,2	933	9,4
D) Enlaces rurales	6.828	67,7	6.813	67,8	6.743	67,9
Total (A + B + C + D)	10.089	100,0	10.047	100,0	9.926	100,0

Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

Tabla 1.2.2. Inversiones realizadas (miles de euros)

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	Diferencia % 08/07
Inversiones materiales						
Terrenos y construcciones	115.652	101.549	143.676	154.123	154.787	0,43
Telecomunicación	614	4.277	2.274	2.901	4.706	62,22
Mecanización	22.736	37.453	11.458	16.216	8.599	–46,97
Seguridad	4.783	4.689	5.612	3.693	5.394	46,06
Mobiliario	7.968	10.315	13.470	15.071	13.284	–11,86
Equipos procesos información	11.328	16.887	13.313	17.248	27.129	57,29
Transporte	10.586	12.116	14.395	9.784	8.693	–11,15
Otro inmovilizado material	61	164	74	560	45	–91,96
Inversiones inmateriales	9.187	24.714	12.344	13.591	15.477	13,88
Inversión total	182.915	212.164	216.616	233.187	238.114	2,11

Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

Tabla 1.2.3. Evolución de las tarifas postales (euros)

Concepto	ene-04	ene-05	ene-06	ene-07	ene-08	ene-09
Tarjeta Postal/Carta urbana, 20 gr (1)	0,28	0,28	0,29	0,30	0,31	0,32
Tarjeta Postal/Carta interurbana, 20 gr (1)	0,28	0,28	0,29	0,30	0,31	0,32
Tarjeta Postal/Carta Europa, 20 gr (2)	0,53	0,53	0,57	0,58	0,60	0,62
Tarjeta Postal/Resto países, 20 gr	0,78	0,78	0,78	0,78	0,78	0,78
Tarjeta Postal/Carta certificada, 20 gr (1)	2,21	2,21	2,39	2,43	2,44	2,47
Tarjeta Postal/Carta urgente, 20 gr (1)	1,95	1,95	2,01	2,15	2,24	2,33
Periódicos fuera de valija, por cada kg o frac.	0,44	0,44	0,52	0,52	0,52	—
Paquete Postal, 3 kg (3)	3,20	3,20	3,30	3,43	3,58	3,69
Paquete Azul, 2 kg	4,30	4,30	4,56	4,83	5,17	5,39
Derechos reembolsos	1,05	1,05	1,08	1,16	1,21	1,25

(1) Aplicables en España, Andorra y Gibraltar.
(2) Europa incluida Groenlandia.
(3) Este producto tiene carácter certificado y se entrega en oficina. Se ofrece bajo contrato.

Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

Tabla 1.2.4. Evolución de los precios de los servicios de telecomunicación (tarifas telegráficas)

Concepto	2004 Enero	2005 Enero	2006 Enero	2007 Enero	2008 Enero	2009 Enero
Nacionales (1)						
Hasta 50 palabras	6,10	6,10	6,28	6,46	6,73	6,95
Cada 50 palabras más o fracción	1,20	1,25	1,29	1,29	1,34	1,38
Internacionales (continentales) (2)						
Tasa fija	11,50	11,75	12,10	12,59	12,80	13,23
Por palabra	0,37	0,38	0,39	0,40	0,41	0,42
Internacionales (intercontinentales) (3)						
Tasa fija						
Por palabra	1,27	1,3	1,34	1,38	1,42	1,46

(1) Con entrega domiciliaria.
(2) Sin mínimo de percepción en palabras. Comprende los países de Europa, Turquía, Argelia, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Libia, Marruecos, Siria y Túnez.
(3) Mínimo de percepción 7 palabras. Comprende el resto de países.

Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

Tabla 1.2.5. Evolución efectivos de personal

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008
Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.	64.256	64.909	65.515	66.463	65.924
Distribución según relación de empleo:					
Personal funcionario	37.718	35.549	34.102	32.137	29.684
Personal laboral fijo	9.712	13.497	14.055	19.455	21.798
Personal laboral eventual	16.826	15.864	17.358	14.871	14.442

Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

Tabla 1.2.6. Evolución líneas correspondencia nacida (millones de objetos)

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Línea básica	4.353	4.152	4.158	4.191	4.021	–4,06%
Línea económica	1.469	1.195	1.220	1.194	1.085	–9,17%
Línea urgente	32	24	24	21	18	–16,67%
Total	5.854	5.371	5.402	5.406	5.123	–5,23%

Nota: Desde 2005 no se incluyen elecciones ni oficinas de cambio.

Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

Tabla 1.2.7. Número e importe de los giros cursados

Tipo	2004		2005		2006		2007		2008	
	Volumen (miles giros)	Importe (mill. de €)	Volumen (miles giros)	Importe (mill. de €)	Volumen (miles giros)	Importe (mill. de €)	Volumen (miles giros)	Importe (mill. de €)	Volumen (miles giros)	Importe (mill. de €)
Nacional ordinario	14.496	850,20	14.613	903,53	14.194	948,03	12.518	933,06	10.674	877,39
Nacional urgente	1.116	210,30	912	155,11	607	93,93	476	72,15	325	51,63
Total nacional	15.612	1.060,50	15.525	1.058,64	14.801	1.041,96	12.993	1.005,21	10.999	929,02
Internacional	361	83,38	339	77,76	293	73,49	272	64,15	236	51,10
Giros totales	15.973	1.143,88	15.864	1.136,40	15.094	1.115,45	13.265	1.069,36	11.235	980,12

Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

Tabla 1.2.8. Correspondencia nacida y distribuida en las diez provincias de mayor tráfico. Año 2008 (1)

Correspondencia nacida				Correspondencia distribuida			
Orden	**Provincia**	**N.° objetos (millones)**	**Porcentaje sobre total**	**Orden**	**Provincia (2)**	**N.° objetos (millones)**	**Porcentaje sobre total**
1	Madrid	2.325	45,4%	1	Madrid	970	17,1%
2	Barcelona	756	14,7%	2	Barcelona	674	11,9%
3	Valencia	326	6,4%	3	Valencia	302	5,3%
4	Vizcaya	244	4,8%	4	Alicante	224	4,0%
5	Sevilla	155	3,0%	5	Sevilla	204	3,6%
6	A Coruña	99	1,9%	6	Málaga	170	3,0%
7	Alicante	96	1,9%	7	Murcia	157	2,8%
8	Guipúzcoa	79	1,5%	8	Vizcaya	156	2,7%
9	Málaga	77	1,5%	9	Asturias	147	2,6%
10	Zaragoza	73	1,4%	10	A Coruña	145	2,5%

(1) Tráfico postal sin elecciones y sin oficinas de cambio.
(2) No se incluye el tráfico postal distribuido no territorializable por provincias, que se agrega al volumen total distribuido en España.

Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

Tabla 1.2.9. Productos telegráficos admitidos (1)

Concepto	2006	2007 (2)	2008 (2)
Telegramas	2.122.342	2.140.122	2.940.699
Nacionales	2.112.290	—	—
Internacionales	10.052	—	—
Burofax (3)	2.548.689	2.977.348	4.073.055
Nacionales	2.548.167	—	—
Internacionales	522	—	—
Fax	562.137	837.236	608.696
Nacionales	561.998	—	—
Internacionales	139	—	—
Total	5.233.168	5.954.706	7.622.450

(1) En 2006 se incorpora la categoría Fax, anteriormente incluida en Burofax.
(2) Debido al cambio en los sistemas de información de Correos, no es posible facilitar la desagregación nacional e internacional.
(3) En 2007 y 2008 se incluye burofax online.

Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

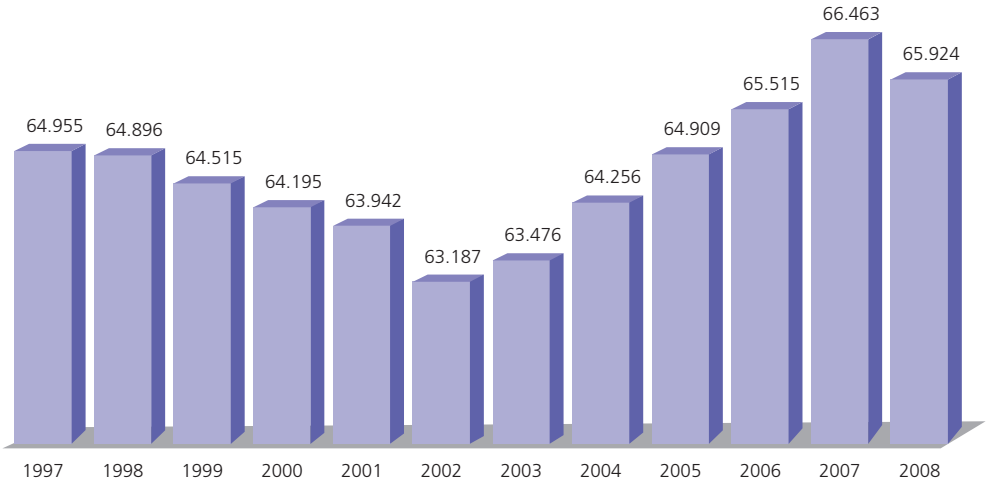
Tabla 1.2.10. Medios de transporte

	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Carretera						
Furgones y camiones	82	303	342	343	227	–33,8%
Furgonetas (500-3.500 kg)	1.843	2.036	1.956	2.240	2.667	19,1%
Motocicletas	8.397	9.342	8.833	9.125	9.533	4,5%
Turismos	127	212	220	291	2291	0,0%
Todo terrenos	63	53	41	2	0	–100,0%
Total	10.512	11.946	11.392	12.001	12.718	6,0%

Nota: desde 2005 sólo incluye vehículos propios.

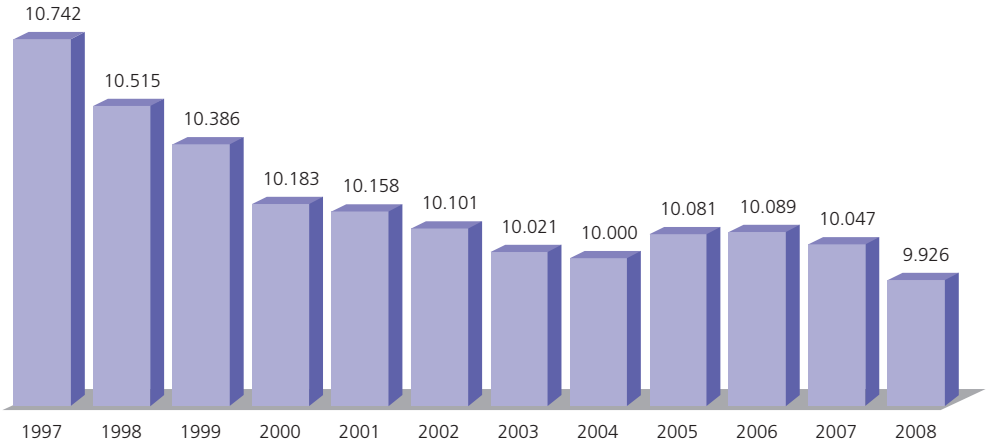
Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

Gráfico 1.2.1. Evolución del número de empleados



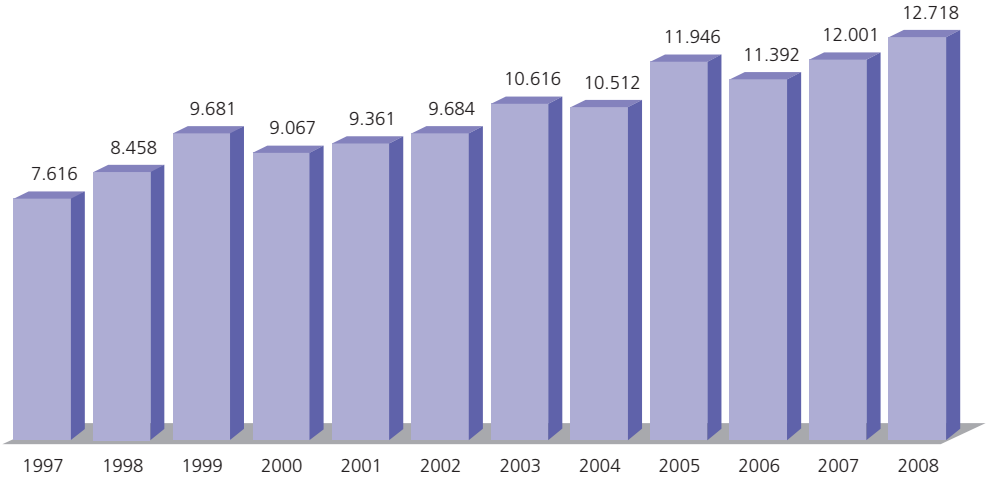
Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

Gráfico 1.2.2. Evolución del número de oficinas



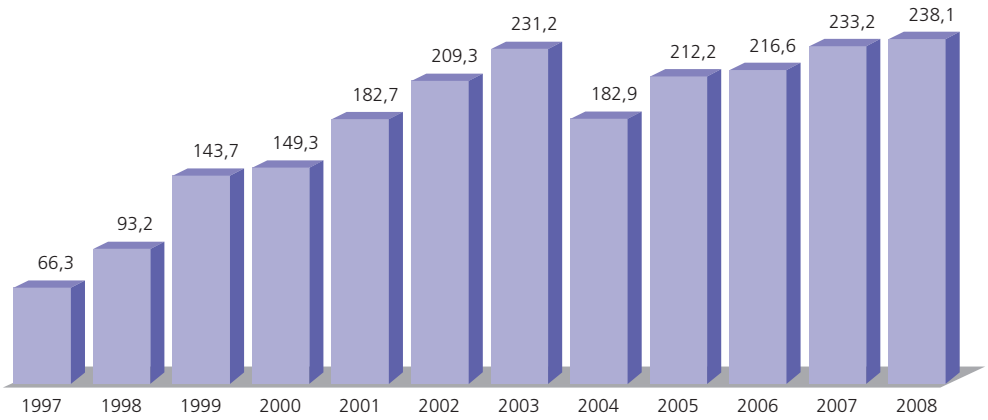
Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

Gráfico 1.2.3. Evolución del número de vehículos



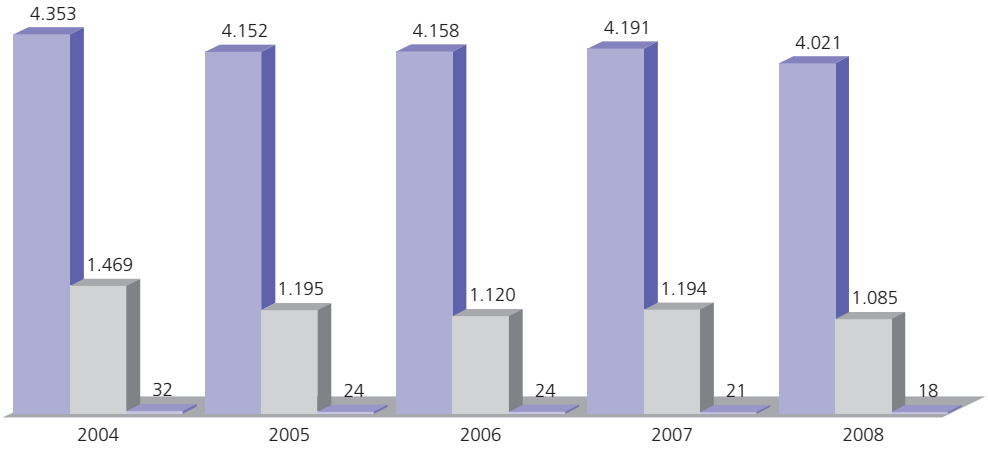
Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

Gráfico 1.2.4. Inversiones de Correos y Telégrafos (millones de euros)



Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

Gráfico 1.2.5. Evolución de las líneas de correspondencia nacida (millones de objetos)



Elaboración: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A.

1.3. Regulación y ordenación postal

La separación orgánica y funcional entre órgano regulador y el operador postal público, vino a convertirse en una obligación jurídica a partir de la Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales de la Comunidad y la mejora de la calidad del servicio (en adelante Directiva Postal). El artículo 22 de dicha Directiva establece la necesidad de que cada Estado miembro designe una o más autoridades nacionales de reglamentación «jurídicamente distintas y funcionalmente independientes de los operadores postales».

La citada Directiva justifica tal exigencia en el hecho de que, a diferencia de lo que ocurría con el modelo tradicional de organización postal única, el escenario actual contempla la interacción de numerosos operadores a los que hay que garantizar las mismas reglas de juego, a través de una autoridad de regulación independiente y autónoma, sin perjuicio de que ésta observe el cumplimiento de las obligaciones de servicio universal mediante el control y vigilancia del operador designado para su prestación.

La Ley 24/1998, de 13 de julio, del Servicio Postal Universal estableció que corresponde a la Subsecretaría de Fomento «la adopción de las medidas necesarias en orden a asegurar la prestación del servicio postal universal y garantizar el cumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento del mercado postal, así como las funciones de regulación, ordenación, inspección, régimen sancionador, control de calidad de los servicios, resolución de controversias y reclamaciones y gestión de las tasas postales. Estas funciones serán ejercidas por el órgano regulador postal adscrito a la citada Subsecretaría de Fomento».

La Subdirección General de Régimen Postal se crea mediante Real Decreto 1037/2009, de 29 de junio, que modifica el Real Decreto 444/2001, de 27 de abril y el Real Decreto 1475/2000, de 4 de agosto.

El Real Decreto 1037/2009 modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, al que se atribuye, en materia Postal, a través de la Subdirección General de Régimen Postal, las funciones de la elaboración de las disposiciones de carácter general en materia postal; el seguimiento e información sobre las políticas comunitarias y las de cooperación al desarrollo en materia postal; la participación en organizaciones postales nacionales e internacionales sin perjuicio de las que correspondan a la Comisión Nacional del Sector Postal; la propuesta de fijación de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación del servicio postal universal, y el ejercicio de las funciones de coordinación entre la Comisión Nacional del Sector Postal y el Departamento.

Además del ejercicio de las competencias atribuidas a la Subsecretaría de Fomento mencionadas en el párrafo anterior, la Subdirección General de Régimen Postal colabora en el cumplimiento de las competencias atribuidas por los artículos 37.1 y 37.2 de la Ley 24/1998, de 13 de julio que se atribuyen, respectivamente al Gobierno y al Ministerio de Fomento.

El artículo 37.1 de la Ley 24/1998 establece que «corresponde al Gobierno la elaboración de las previsiones para la ordenación y desarrollo del sector postal y, en particular, la aprobación del Plan de prestación del servicio postal universal y del Contrato-programa a los que se refiere el artículo 20 (de la citada Ley), así como garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la presente Ley».

El artículo 37.2. de la Ley 24/1998 establece que «El Ministerio de Fomento propondrá al Gobierno la política de desarrollo del servicio postal universal y asegurará su ejecución».

Corresponde, igualmente, al Ministerio de Fomento, en los términos de la presente Ley, el otorgamiento de los títulos habilitantes para la prestación de los servicios postales.

Asimismo, el Ministerio de Fomento, en coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores, propondrá la política a seguir en las organizaciones postales internacionales y en las relaciones que se mantengan con los organismos y las entidades nacionales, en materia de comunicaciones postales internacionales.

A las funciones atribuidas por el artículo 37 se deben añadir las encomendadas al Ministerio de Fomento, en virtud de los artículos 30 y 31 de la Ley 24/1998 (en su redacción dada por el art. 106 de la Ley 53/2002), para autorizar los precios de los servicios reservados a Correos y Telégrafos «previo informe del Consejo Asesor Postal y aprobación de la Comisión Delegada para Asuntos Económicos», así como la posibilidad de fijar los «precios máximos» de los servicios no reservados que formen parte del servicio postal universal.

Ahora bien, la publicación de la Ley 23/2007, de 8 de octubre, de creación de la Comisión Nacional del Sector Postal, viene a reorientar las funciones de la Administración General del Estado en materia postal, la ordenación general del sector, así como la determinación de las obligaciones de servicio público y del contenido y los parámetros de calidad del servicio postal universal. Todo ello con el fin último de hacer realidad su homogéneo desarrollo en el conjunto del territorio nacional y, de este modo, asegurar las condiciones materiales para garantizar el acceso efectivo de todos los usuarios a la red postal pública. Con este objetivo, se atribuyen a la Comisión funciones tan importantes como el otorgamiento de los títulos habilitantes para la prestación de los servicios postales o las competencias de inspección y sanción, lo que supone la reasignación de unas competencias que en la actualidad desempeña el Ministerio de Fomento.

Si bien es cierto que hasta la fecha no se ha constituido la Comisión Nacional del Sector Postal, el diseño descrito con anterioridad variará sustancialmente en la dirección establecida por la mencionada Ley 23/2007, tan pronto como la Comisión comience a desarrollar su actividad, proceso actualmente en desarrollo.

Tabla 1.3.1. Evolución del número de empresas con autorizaciones postales

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008
Con Autorizaciones generales (Sección A)	2.265	2.317	1.816	2.064	2.156
Con Autorizaciones generales y singulares (Sección B)	443	458	360	474	494

Fuente: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

Tabla 1.3.2. Plazo medio de entrega de las prestaciones postales incluidas en el servicio postal universal en «D + 3» (*). Año 2008

Servicios	Objetivo	Resultado	Desviación
Carta ordinaria	92,00%	90,35%	–1,65%
Giro postal	93,00%	90,78%	–2,22%
Paquete azul	75,00%	77,51%	2,51%

(*) Error estimado D+3: Cartas +/- 0,30%; Giros +/- 1,03%; Paquetes +/- 2,43%.
«D + n» = «D» representa la fecha de depósito y «n» el número de días que transcurren desde tal fecha hasta la de su entrega al destinatario.

Fuente: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

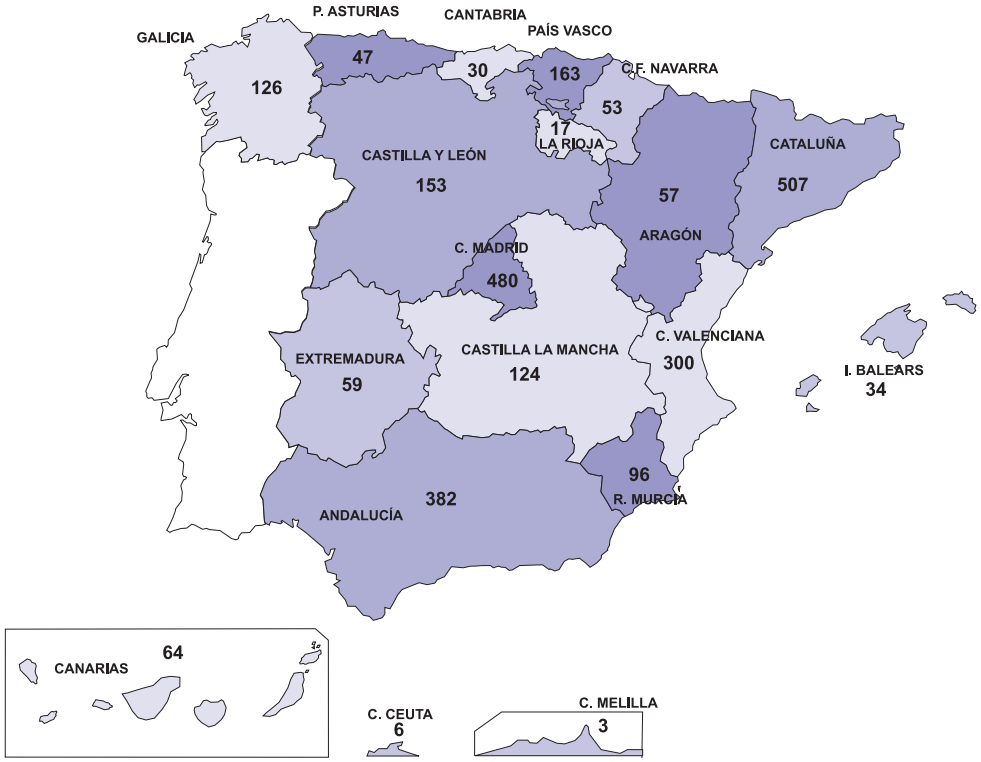
Tabla 1.3.3. Plazo medio de entrega de las prestaciones postales incluidas en el servicio postal universal en «D + 5» (*). Año 2008

Servicios	Objetivo	Resultado	Desviación
Carta ordinaria	98,50%	97,66%	–0,84%
Giro postal	98,00%	97,19%	–0,81%
Paquete azul	90,00%	94,63%	4,63%

(*) Error estimado D+3: Cartas +/- 0,08%; Giros +/- 0,66%; Paquetes +/- 1,07%.
«D + n» = «D» representa la fecha de depósito y «n» el número de días que transcurren desde tal fecha hasta la de su entrega al destinatario.

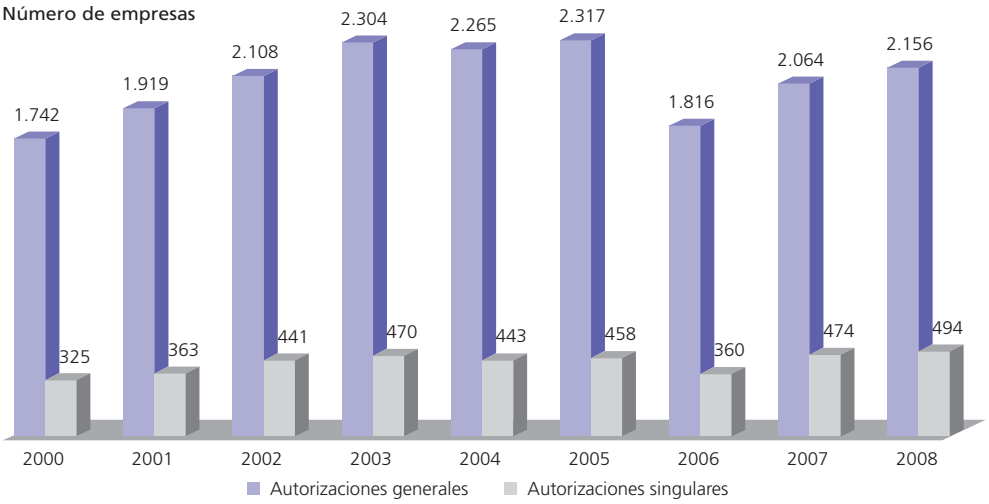
Fuente: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.3.1. Distribución de las autorizaciones postales otorgadas por Comunidades Autónomas. Año 2008



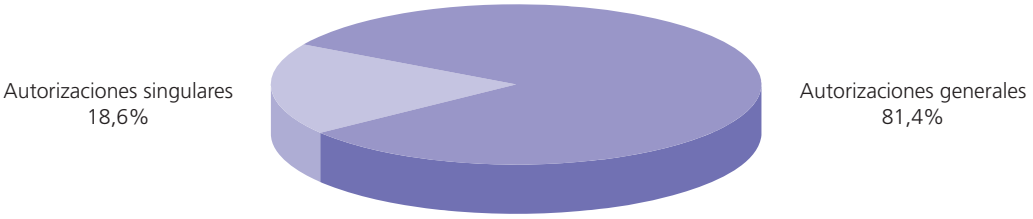
Fuente y elaboración: Registro General de Empresas de la Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.3.2. Empresas con Autorizaciones postales



Fuente: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

Gráfico 1.3.3. Autorizaciones otorgadas a empresas prestadoras de servicios postales. Año 2008



Fuente: Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.

2. Los servicios postales en el marco internacional

2.1. El cambiante sector postal

El sector postal continúa representando un elemento fundamental sobre el que se articula la comunicación mundial en todos sus niveles: en las relaciones personales entre individuos, en las relaciones de las administraciones con la sociedad, en las transacciones empresariales y mercantiles, y en las relaciones de todas las organizaciones.

El espectacular desarrollo que han experimentado en los últimos años las nuevas tecnologías de la información y la comunicación han dado origen a medios sustitutivos de los productos postales tradicionales que, lógicamente, han tenido su impacto en el mercado a nivel mundial. No obstante, lejos de poner en peligro la continuidad o la relevancia estratégica de los mercados postales tradicionales, las nuevas tecnologías han servido para multiplicar de forma significativa las necesidades de comunicación de los individuos y las organizaciones, de manera que los envíos postales, aunque no han crecido durante la última década al mismo ritmo que lo hicieron en las dos precedentes, han logrado mantener un nivel de estabilización bastante sólido.

De igual manera, las nuevas tecnologías han servido para ampliar el ámbito natural del sector postal y, en este sentido, los operadores de este mercado han ido añadiendo a sus productos tradicionales, como la carta ordinaria, los envíos publicitarios y los paquetes postales, multitud de nuevos productos (correo híbrido, servicios logísticos, servicios a través de Internet, etc.).

Para analizar a grandes rasgos la situación del sector postal en el contexto mundial se presentan tres apartados básicos en los que se abordan los siguientes aspectos:

— En primer lugar, la accesibilidad a los servicios postales y los recursos básicos destinados a dichos servicios (oficinas postales y empleados).
— Por otra parte, los productos y servicios postales, tanto en lo que se refiere al ámbito tradicional del sector como a los nuevos productos y servicios.
— Finalmente, las magnitudes económicas básicas para cuantificar el volumen de negocio postal así como los principales ratios e indicadores de actividad.

La información que ha servido de base para el citado análisis ha sido obtenida de las estadísticas de la Unión Postal Universal (UPU), agencia especializada de las Naciones Unidas que constituye el principal foro de cooperación de agentes del sector postal a nivel mundial y del que forman parte 191 países.

La citada información refleja únicamente estadísticas relativas a los operadores postales nacionales o históricos de cada uno de los países miembros (en el caso de España dicha información corresponde, exclusivamente, a la sociedad estatal Correos y Telégrafos) y, por lo tanto, no incluye las magnitudes que, con motivo de los procesos de liberalización de los mercados que se han iniciado especialmente en los denominados «Países Industrializados», corresponderían a los nuevos operadores postales privados.

Con la finalidad de hacer análisis comparativos, se han definido seis agrupaciones o «regiones» que engloban a la totalidad de los países del mundo, de acuerdo con la clasificación que realiza la propia UPU:

— El primero de los grupos o «regiones» se ha definido de acuerdo con un criterio de desarrollo económico y social, y está constituido por los Países Industrializados e incluyen a EE.UU., Canadá, los países desarrollados de Europa, Japón, Australia y Nueva Zelanda.
— Las demás agrupaciones de países o «regiones» se han definido con un criterio puramente geográfico, siendo las siguientes:

  – África (excepto países árabes).
  – Resto de Europa y CEI (que incluye los países de Europa del Este y la Comunidad de Estados Independientes).
  – América Latina y Caribe.
  – Países Árabes.
  – Asia – Pacífico.

En términos generales, y según se pone de manifiesto en el análisis que se incluye a continuación, el panorama mundial del sector postal no ha experimentado cambios

significativos en 2007. En este sentido, el sector continúa creciendo, tanto en términos de ingresos operativos como en el volumen de envíos, y subsisten las profundas diferencias entre los países desarrollados y el resto del mundo en la práctica totalidad de los aspectos analizados.

Acceso a los servicios postales

De acuerdo con las estadísticas de la UPU relativas al 2007, aproximadamente el 80% de la población mundial tenía acceso a los servicios postales en su hogar mediante la distribución a domicilio de los envíos; el 17% no disponía de entrega a domicilio de correspondencia pero podía recogerla en oficinas postales; y finalmente, el 3% no disponía de ningún tipo de servicio postal. En este sentido, la situación es muy similar a la que se daba en el año 2006.

No obstante, la distribución que estos porcentajes presentan en cada uno de los grupos de países que define la UPU difiere de forma significativa, especialmente en el caso de África, donde el porcentaje de entrega a domicilio es realmente bajo, alcanzando apenas el 21%, y en los Países Árabes, donde este ratio es del 66%. En América Latina y Caribe este porcentaje se sitúa en el promedio mundial y en el resto de grupos se dan ratios que se aproximan al 100%.

Por otra parte, también es en África donde se dan los peores ratios en relación con la población que no tiene acceso a servicios postales, ya que en dicho continente la población que carece de acceso representa el 12%. Los Países Árabes y América Latina-Caribe también tienen nichos de población sin acceso postal, pero con unos ratios muy inferiores a los de África.

Oficinas postales

En el año 2007 existían en el mundo 657.351 oficinas postales permanentes, magnitud que apenas representa variación con respecto al año anterior. De dicha cantidad, el 51% (338.419 oficinas) se encontraban administradas por funcionarios de la administración postal mientras que el resto de las oficinas lo hacía personal no perteneciente a la administración postal.

Cada oficina permanente cubría en promedio un área de 206 km^2 y prestaba servicio a 10.131 personas. La región de Asia y Pacífico engloba prácticamente a la mitad de los establecimientos postales permanentes mientras que los Países Industrializados congregaban poco más de la cuarta parte de las oficinas permanentes del mundo.

Por lo que respecta a la evolución del número de oficinas permanentes, tres de las seis áreas (Países Industrializados, Asia – Pacífico y Resto de Europa y CEI) presentan una tendencia bastante estable sin que se hayan producido grandes variaciones en los últimos años. Sin embargo, la evolución de las regiones de África, Países Árabes y América Latina y Caribe es más irregular, presentando oscilaciones de crecimiento y decrecimiento muy acentuadas (África en los años 2004 y 2005; América Latina y Caribe en el año 2006 y los Países Árabes en 2007).

En el conjunto de las áreas, apenas se produjeron variaciones respecto del número de empleados por oficina postal durante el periodo comprendido entre los años 2002 y 2007. En este último año, la media ponderada mundial se sitúa en 8,4 empleados por oficina.

En cuanto al número medio de empleados por oficina postal, en el año 2007 los Países Industrializados presentaban el ratio más alto (15,2), seguidos del Resto de Europa y CEI y Países Árabes con 8,6 y 7,9 respectivamente.

Empleo en el sector postal

En 2007, el sector postal dio empleo directo a 5,5 millones de personas en el mundo, habiendo experimentado un leve incremento del 0,7% con respecto al año anterior, que confirma la tendencia de los últimos 5 años, periodo en el que ha tenido un crecimiento promedio del 1,2%. A excepción de África, donde ha existido un retroceso importante, y de los Países Industrializados, donde prácticamente se han mantenido estables, todos los grupos de países han experimentado un aumento de efectivos, especialmente en el caso de Asia y Pacífico.

De los 5,5 millones de empleos, el 82% corresponde a puestos de trabajo a jornada completa, ratio que se mantiene prácticamente igual que en el año 2006. En términos globales cada empleado del sector atendía a un promedio de 1.200 habitantes.

En 2007 los Países Industrializados engloban casi la mitad de los puestos de trabajo del sector postal y cada empleado atiende, de media, a una población de 347 personas (666 en España). En contraste, los Países Árabes, África y América Latina y Caribe suponen el 6% del total de los puestos de trabajo a nivel mundial

Productos y servicios postales

Correo ordinario

El número de envíos de correo ordinario en el mundo durante el año 2007 ascendió a 438.814 millones, cifra que apenas difiere de la alcanzada en 2006 (439.009 millones de envíos) y que pone de manifiesto una estabilización del mercado a nivel mundial, que en la última década ha tendido a reducirse o a registrar incrementos interanuales muy discretos.

El correo de carácter doméstico supuso la práctica totalidad de la correspondencia (98,8%). Continuando la tendencia que se inició en la década de los años 80, los envíos internacionales han disminuido su importancia relativa en la correspondencia mundial hasta quedar reducidos a ratios prácticamente marginales (1,2%).

Esta circunstancia pone de relieve que el impacto de los productos sustitutivos de los servicios postales tradicionales en el ámbito de las comunicaciones internacionales está siendo mucho más pronunciado. En este sentido, la correspondencia ordinaria ha ido perdiendo paulatinamente peso en favor de los productos ofertados por las compañías multinacionales de mensajería que han dado respuestas más ágiles a las necesidades de la demanda internacional donde los plazos de entrega y la seguridad de los envíos, han sido factores más preponderantes que el precio.

Aunque en su conjunto la evolución del correo ordinario en los últimos años muestra una tendencia estable, la situación es diferente en función de las regiones. Así, en los países desarrollados el correo evoluciona a un ritmo bastante sostenido, mientras que en todo el resto del mundo, a excepción de los países del Resto de Europa y CEI, se observan oscilaciones de diverso signo.

En definitiva, los países industrializados concentran el 83% de los envíos de correo ordinario en tanto que África y los países árabes apenas alcanzan el 1% y el 0,4% respectivamente, lo que demuestra nuevamente el gran contraste entre países.

En cualquier caso, los datos resultan más reveladores si lo que se compara es el ratio de envíos de correo ordinario por habitante, donde se pueden observar las grandes diferencias que existen entre las distintas áreas.

En el caso particular de España, este indicador se estima en un promedio de 122 envíos anuales por habitante, ratio muy inferior al que presentan la mayoría de los Países Industrializados. La situación española está muy influenciada por el hecho de que, a diferencia de otros países del mismo entorno, el correo de ámbito urbano ha estado liberalizado desde hace tiempo y, por consiguiente, se ha propiciado la aparición de operadores privados que han alcanzado una elevada capacidad para competir en el reparto urbano y otros segmentos fuera del SPU como los envíos de publicidad directa.

Envíos publicitarios

Los envíos publicitarios conforman uno de los principales componentes de la correspondencia ordinaria y, en el entorno de los países industrializados, se identifican con el segmento de mayor potencial de crecimiento. De acuerdo con las últimas estadísticas disponibles, correspondientes al año 2006, casi el 60% de los países miembros de la UPU incluyen en su oferta los envíos publicitarios dentro del ámbito doméstico.

En términos globales, los envíos publicitarios representaron en 2006 el 37,6% del correo ordinario de ámbito doméstico y el 8,3% de ámbito internacional.

En el caso particular de España, el volumen de envíos publicitarios en 2007 se situó en el 23,6% del total de la correspondencia ordinaria, es decir, por debajo del promedio mundial y a mucha distancia de algunos países de referencia del entorno europeo más cercano.

Paquetes postales

En el año 2007 el envío de paquetes postales se incrementó un 3,3% hasta alcanzar los 6.561 millones de los cuales la práctica totalidad (99,3%) se cursan en el ámbito doméstico.

En el ámbito doméstico, la paquetería postal viene experimentando un significativo crecimiento desde la década de los 80, y dicho crecimiento ha sido más pronunciado en los últimos años.

En el ámbito internacional, los paquetes postales tienen una evolución similar a la del correo ordinario, con una tendencia histórica de reducción que se apuntaba ya en los inicios de la década de los 90. Nuevamente las estadísticas reflejan que los operadores postales tradicionales han cedido terreno a otras empresas, en este caso las compañías de paquetería y mensajería internacional, que han dado repuestas más eficaces a este tipo de demanda.

Por el contrario, en el ámbito doméstico se observa una importante escalada del volumen de paquetes postales en los últimos cinco años, reflejando un posicionamiento más competitivo de los operadores tradicionales en sus respectivos mercados nacionales, en particular con respecto a las empresas de paquetería comercial.

En cualquier caso, se observa que cuando se desciende al nivel de grupos de países, la evolución de la paquetería postal ha sido desigual. En este sentido destaca el importante aumento que se ha producido en América Latina y Caribe, con un ritmo de crecimiento muy elevado de los paquetes postales, y el crecimiento relativamente sostenido en los Países Industrializados.

Para el conjunto de los envíos domésticos e internacionales, la media de paquetes postales enviados por cada 1.000 habitantes fue de 985 siendo los países industrializados los que presentan un ratio mayor con 6.822.

El ratio que presenta este indicador en España, 536 paquetes por cada 1.000 habitantes en 2006, es significativamente inferior al promedio de los países industrializados. Hay que tener en cuenta que el impulso del negocio de la paquetería de Correos y Telégrafos en España es relativamente reciente, mientras que los grandes operadores postales tradicionales a nivel mundial (como es el caso de USPS —Estados Unidos—, Royal Mail —Reino Unido—, Deutsche Poste —Alemania—, La Poste —Francia—, etc.) han potenciado significativamente su oferta desde hace bastantes años, antes de perder sus posiciones monopolísticas, de forma que su liderazgo en el segmento de la paquetería es mucho más sólido en la actualidad.

Nuevos productos

Correo híbrido

Las estadísticas de la UPU, basadas en lo que a tal respecto declaran las distintas administraciones postales nacionales, muestran un escaso desarrollo a nivel mundial del correo híbrido. En el año 2006 únicamente en el 22%

de los países se ofrecían servicios de envío de correo híbrido en el ámbito doméstico. En el caso de los países industrializados ese porcentaje equivalía al 32% de los países, mientras que en los países en vías de desarrollo suponía el 20%.

En el ámbito internacional, por su parte, sólo en el 13% de los países se ofrecían servicios de envío de correo híbrido (18% de los Países Industrializados, por el 12% de los países en vías de desarrollo).

Servicios logísticos

En este apartado tampoco existe un desarrollo homogéneo. En 2006 sólo el 28% de los países incluían en su oferta los servicios logísticos. Este servicio era incluido en la oferta por el 36% de los países industrializados y por el 26% de los países en vías de desarrollo.

Servicios a través de Internet

Un mayor desarrollo presentaban en 2006 los servicios a través de Internet. En este sentido, el 60% de los países ofrecían servicios a través de dicha vía. Entre dichos servicios cabe señalar:

— Sistema de trazabilidad del envío, que permite conocer las ubicaciones pasadas y presente del objeto (ofertado por el 49% de los países).
— Información de tarifas (41% de los países),
— Búsqueda de códigos postales (32%).
— Venta de productos filatélicos (31%).
— Servicios de correo electrónico (30%).

Ingresos postales y principales ratios

Ingresos postales

Los ingresos mundiales procedentes de la actividad postal en el año 2007 ascendieron a 215.248 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG), cantidad que corresponde a 231.201 millones de euros, aproximadamente, y que supone un incremento del 6% con respecto al año anterior.

En líneas generales, los ingresos postales han venido creciendo en todas las regiones del mundo desde el año 2000 aunque, la evolución ha sido desigual. Mientras que en Asia – Pacífico y en los Países Industrializados el crecimiento ha sido moderado y sostenido, en Resto de Europa y CEI, en los Países Árabes y en América Latina el incremento de los ingresos ha sido bastante más pronunciado. Por otro lado, el caso de África es peculiar ya que es el único grupo de países que presenta un retroceso en los últimos años, después de haber experimentado importantes incrementos en el período 2002-2004.

Durante 2007, el correo ordinario generó el 54,0% del total de los ingresos postales del mundo lo que supone un aumento de la cuota de 1,3 puntos porcentuales respecto al año anterior. La siguiente línea de ingresos fueron los paquetes postales y los servicios logísticos, que conjuntamente alcanzan el 28,4%, segmento que continúa ganando cuota año tras año y que pone de manifiesto la mejora del posicionamiento competitivo de los operadores postales tradicionales en este segmento.

La distribución de las líneas de ingresos postales en cada una de las regiones analizadas presenta estructuras diferentes. En este sentido, la paquetería postal y los servicios logísticos sólo tienen un desarrollo significativo en los países industrializados y, en menor medida, en América Latina y Caribe. En el caso de África, el peso más importante es el del correo ordinario, y en el resto de regiones los servicios financieros tienen una gran relevancia, incluso mayor a la del correo ordinario.

Un indicador que sirve para valorar la eficiencia económica de los sistemas postales es el ratio del ingreso medio por empleado, cuya evolución en cada una de las regiones se muestra en el cuadro anterior. Nuevamente se ponen de relieve las grandes diferencias entre países desarrollados y en vías de desarrollo, de forma que, durante 2007, el grupo de Países Industrializados alcanzó unos ingresos medios del entorno de los 74.000 DEG, mientras que el resto de las regiones alcanzan niveles muy inferiores, siendo la región de Asia y Pacífico la que presenta los peores ratios.

En el caso de España, el ingreso medio por empleado se sitúa por debajo del promedio de los Países Industrializados. También en este ratio se refleja el retraso que el operador público español mantiene con respecto a los grandes operadores postales de los países industrializados, cuya actividad ha sido ampliamente diversificada en líneas de negocio que reportan mayores ingresos que los servicios postales tradicionales.

La evolución de este indicador en los últimos años presenta un comportamiento diferente en las distintas regiones. En líneas generales, parece lógico que dicho ratio se encuentre vinculado con la evolución de la economía general.

Así en los Países Industrializados, con sistemas económicos maduros y tasas de crecimiento de PIB estables, la evolución de los ingresos medios por empleado son también muy estables.

En Asia – Pacífico, sin embargo, con grandes economías como la China y la India creciendo a ritmos muy acelerados no se produce una mejora del ratio ingreso por empleado, como tampoco se producía un incremento notable ni en el correo ordinario ni en la paquetería, lo que puede ser muestra de que en estos mercados emergentes los flujos crecientes de correspondencia y paquetería estarían siendo asumidos por otros operadores diferentes a los postales tradicionales.

Con algunas oscilaciones interanuales, los Países Árabes, América Latina y Caribe y Resto de Europa y CEI presentan, en términos generales, un aumento importante de este ratio.

En África, por su parte, se da la circunstancia de que después de varios años con grandes crecimientos de los ingresos medios por empleado, el ratio comienza a estabilizarse a partir de 2004.

Tabla 2.1.1. Envío de correo ordinario por habitante y año

Región	2006	2007
Países industrializados	404,4	400,7
Resto de Europa y CEI	37,2	38,9
América Latina y Caribe	19,1	19,1
Asia y Pacífico	12,3	12,0
Países Árabes	4,9	5,6
África	3,0	3,1
Promedio Mundial	**66,7**	**65,9**

Elaboración: ARUP. Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: UPU.

Tabla 2.1.2. Ingresos por empleado (euros)

Región	2006	2007
Países industrializados	79.249	79.065
América Latina y Caribe	22.936	24.221
Resto de Europa y CEI	7.609	8.356
Asia y Pacífico	7.226	6.935
Países Árabes	9.462	10.052
África	12.790	13.222
España	**30.904**	**31.837**

Elaboración: ARUP. Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: UPU.

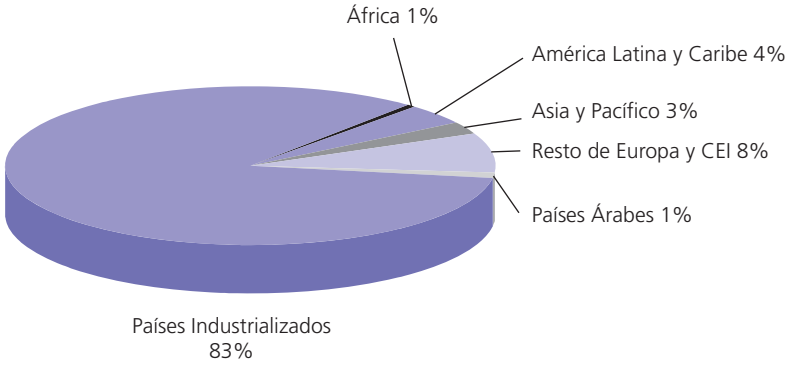
Tabla 2.1.3. Mercado postal internacional (operadores tradicionales). Año 2007

Acceso a los servicios postales	**África**	**Países árabes**	**América Latina y Caribe**	**Asia - Pacífico**	**Países Industrializados**	**Resto de Europa y CEI**	**Promedio mundial**
Forma de acceso de los usuarios							
En el hogar	21%	67%	80%	94%	96%	97%	80%
En establecimiento postal	67%	30%	14%	5%	4%	3%	17%
Sin servicio postal	12%	3%	6%	1%	0%	0%	3%
Área cubierta por oficina permanente Km^2	1.477	857	606	74	199	219	206
Empleo	**África**	**Países árabes**	**América Latina y Caribe**	**Asia - Pacífico**	**Países Industrializados**	**Resto de Europa y CEI**	**Promedio mundial**
Número de empleados	59.757	126.317	187.829	1.623.764	2.596.932	955.089	5.549.688
Empleados por oficina postal	4,4	7,9	5,6	5,2	15,2	8,6	8,4
Personas atendidas por empleado	12.627	2.586	3.019	2.236	347	503	1.200
Indicadores operativos	**África**	**Países árabes**	**América Latina y Caribe**	**Asia - Pacífico**	**Países Industrializados**	**Resto de Europa y CEI**	**Promedio mundial**
Correspondencia ordinaria							
Volumen total en millones de envíos	2.333	1.837	10.852	43.731	361.390	18.670	438.314
Volumen total (variación 2007/2006)	6,8%	16,4%	1,7%	–0,9%	–0,3%	4,5%	0,0%
Envíos por habitante	3	8	19	12	401	39	66
Envíos por habitante (variación 2007/2006)	4,3%	14,2%	0,4%	–2,0%	–0,9%	4,5%	–1,2%
Paquetes postales							
Volumen total en millones de envíos	4	1	35	299	6.152	70	6.561
Volumen total (variación 2007/2006)	–3,9%	–9,0%	38,6%	4,2%	3,1%	4,1%	3,3%
Envíos por 1.000 habitantes	5	4	61	82	6.822	146	985
Envíos por 1.000 habitantes (variación 2007/2006)	–6,2%	–10,8%	36,9%	3,0%	2,5%	4,1%	2,1%
Indicadores económicos	**África**	**Países árabes**	**América Latina y Caribe**	**Asia - Pacífico**	**Países Industrializados**	**Resto de Europa y CEI**	**Promedio mundial**
Volumen de ingresos (en millones de euros*)	790	1.270	4.549	11.261	205.326	7.981	231.177
Ingresos por empleado (en euros*)	13.222	10.052	24.221	6.935	79.065	8.356	41.656
Distribución por producto (en porcentaje)							
Correspondencia ordinaria	61,1%	39,8%	66,3%	31,7%	54,1%	47,6%	54,0%
Paquetes postales y servicios logísticos	11,5%	3,3%	26,2%	9,9%	29,5%	6,2%	28,4%
Servicios financieros	19,6%	49,3%	1,8%	45,8%	12,7%	18,2%	13,0%
Otros servicios	7,8%	7,6%	5,6%	12,7%	3,6%	28,0%	4,6%

* Originalmente en Derechos Especiales de Giro y convertidos a euros al tipo de cambio 1 EUR / 0,931 DEG.

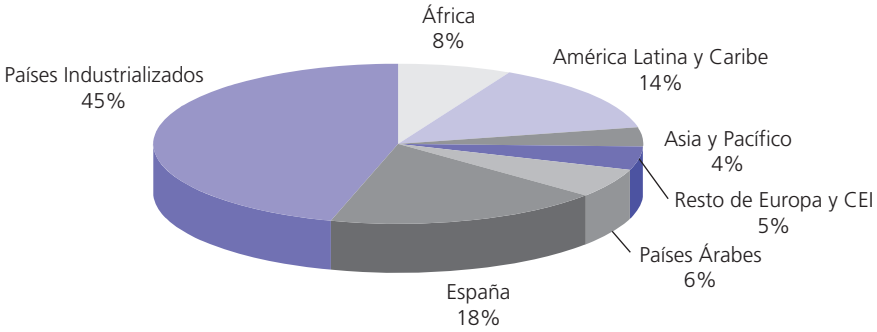
Elaboración: ARUP. Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: UPU.

Gráfico 2.1.1. Envío de correo ordinario por habitante y año. Año 2007



Elaboración: ARUP. Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: UPU.

Gráfico 2.1.2. Ingresos por empleado (euros). Año 2007



Elaboración: ARUP. Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: UPU.

2.2. El mercado postal europeo

Impacto de la ampliación de la UE en 2007

Desde que en 1995 se produjo la adhesión de Finlandia, Austria y Suecia, el tamaño de la UE se había mantenido estable durante un largo periodo de tiempo en el que se dieron pasos decisivos hacia la consecución efectiva del mercado común, no sólo en lo referente a la formación de una unión monetaria (1999), sino en materias relacionadas con la competitividad, el reconocimiento de los derechos sociales, etc.

En marzo de 2004, diez nuevos países del Centro y del Este de Europa se incorporaron a la UE. Con la reciente adhesión de Bulgaria y Rumania la nueva UE-27 pasa a formar un mercado único cercano a 500 millones de habitantes y un PIB de 11 billones de euros aproximadamente (año 2005).

Desde el punto de vista socio-político general, el principal acontecimiento del año 2007 en el ámbito de la UE ha sido el Tratado de Lisboa (13 de diciembre de 2007), que modifica el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y que pasa a convertirse en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Este hecho representa el abandono de los aspectos constitucionales del anterior proyecto y tiene por objeto establecer un marco institucional más eficaz en el contexto de una Unión a veintisiete.

Por su parte, la actividad de la UE ha estado concentrada prioritariamente en tres grandes retos:

— Los problemas derivados del cambio climático.
— El desarrollo de una política europea de la energía.
— La mundialización.

El marco normativo

El marco normativo para la prestación de servicios postales en la Unión Europea fue definido en un primer momento por la Directiva 1997/67/CE, posteriormente modificada por la Directiva 2002/39/CE y recientemente por la Directiva 2008/6/CE.

Durante el año 2007 no se han producido novedades normativas importantes relativas al sector postal dentro del marco de la UE y apenas se han producido modificaciones de relevancia en las legislaciones nacionales del sector postal de los distintos estados miembros.

Los dos hechos más destacados a nivel regulatorio en los estados miembros han sido los siguientes:

— A principios de 2007, Bulgaria completó la adaptación de su normativa postal nacional con la transposición de la Directiva 2002/39/CE. De esta forma, la totalidad de los estados miembros de la UE habían adoptado la Directiva Postal 1997/67/CE y la modificación 2002/39/CE.

— Desde el 1 de enero de 2008, el mercado postal alemán está totalmente liberalizado y tan sólo se requiere una autorización administrativa para el transporte con fines lucrativos de correspondencia de menos de 1 kg de peso.

A nivel comunitario, se ha publicado la nueva Directiva Postal (2008/6/CE), del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de febrero de 2008, por la que se modifica la Directiva 97/67/CE, en relación con la plena realización del mercado interior de servicios postales comunitarios. Esta nueva directiva completa a las anteriores directivas y establece los pasos previos de la liberalización definitiva del mercado de los servicios postales, que para la mayoría de los países se ha previsto en 2011 y para otros en 2013.

Dada la flexibilidad de las Directivas comunitarias, existen algunas particularidades en las distintas regulaciones nacionales en aspectos fundamentales de los servicios postales. En este sentido se analizan a continuación las principales novedades en los cinco aspectos regulatorios clave de la actividad postal:

— El Servicio Postal Universal.
— El área reservada.
— Las licencias y autorizaciones administrativas.
— El acceso a la red postal.
— La calidad del servicio

El Servicio Postal Universal

Uno de los objetivos prioritarios de las Directivas Postales es asegurar la prestación del Servicio Postal Universal en todos los estados miembros, para lo cual establecen una serie de requisitos mínimos de la oferta de servicios, de forma que se presten de forma permanente y a precios asequibles para los usuarios en todos los puntos del territorio.

Niveles del Servicio Universal: recogida y reparto

Todos los estados miembros de la UE cumplen con el nivel mínimo del Servicio Universal definido en la Directiva 2008/6/EC, que establece la obligación de garantizar el Servicio Universal en no menos de 5 días laborables a la semana.

Existen cinco países, Alemania, Dinamarca, Francia, Países Bajos y Reino Unido, en los que el operador que realiza el SPU está obligado a realizar recogida y reparto de correspondencia seis días a la semana. En otros cuatro, Eslovenia, España, Letonia y Lituania, el operador del SPU supera voluntariamente el nivel mínimo semanal de entregas al que está obligado por su normativa nacional.

No obstante, la Directiva contempla a su vez determinadas excepciones a esta obligación y considera alternativas al reparto en el domicilio del destinatario o al nivel de servicio en zonas con condiciones geográficas desfavorables.

En el caso particular de España, y por comparación con la situación que existía en 2006, el único cambio al respecto ha sido la regulación de las entregas de correspondencia en determinados entornos especiales (el caso más relevante afecta a las entregas en hogares situados a más de 250 metros de una vía principal). La solución planteada por la normativa española es la de colocar casilleros comunitarios en distintos puntos del municipio donde los usuarios recogerían directamente su correspondencia.

Red Postal

Las Directivas Postales encomiendan a los distintos estados miembros la labor de asegurar una densidad de puntos de acceso y de contacto con la red postal que tenga en consideración las necesidades de los usuarios. Sin embargo, no se definen requisitos específicos sobre las características que deba tener la red de los proveedores del SPU, motivo por el cual cada estado miembro ha desarrollado su propia normativa para sus respectivas redes postales, identificándose con carácter:

— Número mínimo de puntos de acceso a la Red.
— Disponibilidad de puntos de acceso por municipio.
— Porcentaje de población atendida en función de la distancia hasta cada punto de acceso.

Productos postales del Servicio Universal

De acuerdo con lo dispuesto en la Directiva 97/69/EC, la consideración de Servicio Universal se establece, en ciertos casos, en función de una serie de límites en el peso de los envíos y, en otros, en base a las características concretas de aquéllos, sin embargo, la definición particular de servicio universal que realizan los estados miembro varía considerablemente debido a la extensa variedad de productos que se consideran en cada legislación nacional, de forma que en ciertos casos se incluyen en el servicio universal y en otros no, conceptos como el reparto de periódicos, la publicidad directa, los giros postales o el buzoneo, dificultándose de forma notable el análisis comparativo.

Área reservada a los proveedores del SPU

Las Directivas Postales permiten a los estados miembro reservar determinados servicios al proveedor del SPU con el fin de asegurar el mantenimiento del servicio universal.

En este sentido, y por regla general, los servicios reservados suelen reducirse a la correspondencia doméstica de peso inferior a 50 gramos y cuyo precio resulte inferior en 2,5 veces a la tarifa pública para un envío de peso similar en el plazo de entrega más rápido. No obstante en muchos de los casos la publicidad directa y el correo transfronterizo continúan incluidos dentro del área reservada en los mismos límites de peso y precio indicados para la correspondencia doméstica, con el fin de asegurar la prestación del servicio universal.

Desde el 1 de enero de 2008, el mercado postal en Alemania fue totalmente liberalizado con lo que se unió a Finlandia, Suecia y el Reino Unido como estados miembro con un mercado postal ya plenamente liberalizado.

Países Bajos tenía prevista la liberalización total del mercado postal antes de lo establecido por las normas comunitarias (concretamente en abril de 2007), ha sido necesario posponer esta etapa del proceso en espera de que los nuevos operadores postales y los sindicatos logren alcanzar un acuerdo en lo referente a la situación legal de los repartidores de correspondencia.

No obstante, en la actualidad existen varios países de la UE donde existe un importante grado de avance en el proceso de reducción del área reservada:

— Austria, Eslovenia, Estonia, Países Bajos y República Checa han eliminado la publicidad directa y la emisión de correspondencia transfronteriza del área reservada.
— Bulgaria, España e Italia, aunque mantienen en el área reservada la emisión de correspondencia transfronteriza, mantienen liberalizados los envíos de publicidad directa.

Otros ejemplos concretos de limitación del área reservada que merece la pena destacar son:

— En España, la correspondencia urbana se encuentra excluida del área reservada.
— En Italia, del mismo modo que en España, y aunque dentro del área reservada, se han alcanzado acuerdos para que una parte del correo interurbano sea repartido por competidores del operador tradicional que presta el SPU.

Licencias y Autorizaciones

Con el fin de garantizar una serie de requisitos fundamentales en los envíos postales (confidencialidad, restricciones de envíos peligrosos, protección de datos, condiciones de protección medioambiental), la regulación comunitaria establece dos tipos de autorizaciones para la realización de actividades postales: autorizaciones generales, para la prestación de servicios postales no incluidos en el SPU, y licencias individuales, para la realización de servicios incluidos en aquél.

Aunque en la mayoría de los estados miembros la obtención de licencia para realizar actividades incluidas en el Servicio Universal es una mera formalidad administrativa, existen algunos, como en el caso de Bulgaria, Estonia, Finlandia, Hungría o Rumanía, donde la autorización para la prestación de servicios recogidos en el SPU lleva aparejada la obligación real de prestar el SPU a todo o una parte sustancial del territorio.

Adicionalmente, además de los requisitos esenciales que recoge la normativa comunitaria, algunos países han establecido en sus legislaciones nacionales condiciones particulares para acceder a las licencias con el fin de salvaguardar el SPU. Estos requerimientos adicionales hacen referencia a la solidez financiera de los operadores y a su capacidad técnica y operativa para prestar el servicio.

Acceso a la red postal

La normativa comunitaria establece que el acceso a la red postal del operador del SPU y a su infraestructura por parte de usuarios y de proveedores de servicios incluidos en el SPU debe de realizarse en condiciones de transparencia y no discriminación.

Pese a que la Directiva no establece la forma en que se debe facilitar el acceso a la red e infraestructura postal de los usuarios y proveedores, en la práctica las regulaciones nacionales han establecido tres tipos de acceso:

— Acceso obligatorio a la red de reparto y regulación ex-ante de las condiciones de acceso.
— Acceso obligatorio mediante negociación directa de las condiciones entre los agentes del mercado, con posibilidad de mediación de las autoridades nacionales de regulación (ex-post). Este es el caso de España.
— Acceso negociado directamente entre los agentes del mercado, con sujeción a las normas de competencia.

En los últimos años los principales cambios que en relación con este factor se han producido en el contexto de los estados miembros de la UE han sido los siguientes:

— La modificación de las condiciones de acceso en el control de precios en Alemania, a raíz de la liberalización del sector postal en 2008, pasando de ex-ante a ex-post.
— El establecimiento de regímenes de acceso obligatorio en Bulgaria, España y Malta, que se unieron a la citada Alemania, Dinamarca, Eslovenia, Francia, Hungría, Portugal y Reino Unido. En su futura Ley Postal, los Países Bajos también establecerán este tipo de régimen de acceso.

Asimismo, se han puesto de manifiesto varios aspectos problemáticos en el acceso a la red postal:

— El acceso físico a los buzones de particulares para el reparto de correspondencia en ciertos edificios a los que sólo se permite acceso el proveedor del SPU (Austria, Eslovaquia, Alemania y Polonia).
— La codificación del sistema postal en Irlanda.

La transparencia y no discriminación en el cálculo de los precios de acceso para Estados Miembro que han establecido un acceso obligatorio a la Red Postal.

Calidad del servicio

Los estándares de calidad del servicio para correspondencia de ámbito nacional son definidos por cada estado miembro. Las Directivas Postales sólo cuantifican condiciones mínimas de calidad en la correspondencia entre estados miembros.

En el ámbito intracomunitario las Directivas Postales establecen como estándares de calidad objetivo la entrega del 85% de la correspondencia antes del tercer día desde su emisión (D+3) y del 97% antes del quinto día (D+5).

Todos los estados miembro, excepto Bulgaria, han establecido objetivos de calidad para el correo intracomunitario idénticos o más exigentes que los fijados por las Directivas Postales. Entre los estados con criterios más exigentes están Austria, Bélgica, Estonia, Letonia y Malta, mientras que Bulgaria, Chipre y Lituania no cumplen los criterios de entrega previstos por las Directivas para las entregas intracomunitarias.

La Directiva Postal 97/67/CE exige que los estados miembros realicen un control de la calidad del servicio postal universal, con carácter independiente y con frecuencia anual. La valoración de la calidad del servicio la lleva a cabo International Post Corporation (IPC) mediante el análisis del plazo de entrega de envíos internacionales a través del Unipost External Monitoring System (UNEX).

Según los datos del informe de dicha institución para el año 2007, todos los estados miembros, excepto Estonia, cumplen los estándares que tiene en cuenta el método UNEX y realizan un control de los plazos de envío a través de una entidad independiente.

El ámbito de referencia del mencionado estudio ha variado en los últimos años. Hasta 2005, se analizaba el funcionamiento de los envíos postales de los integrantes de la UE antes de la ampliación de marzo de 2004, Islandia, Noruega y Suiza (UNEX-18); desde entonces se han tomado la denominada UE25 más Islandia, Noruega, Rumania y Suiza (UNEX-29).

Durante 2007, el correo tradicional en Europa (UNEX-29) continuó teniendo un elevado rendimiento. Se estima que un 94,1% y un 98,7% del total fue repartido en los tres y cinco primeros días, respectivamente, superando los requisitos establecidos en las Directivas Postales.

La evolución reciente de la calidad en la rapidez del servicio (D+3) ha mejorado sustancialmente desde 1998, aunque entre 2006 y 2007 se ha producido un ligero deterioro de 0,1%.

El plazo medio de entrega de los intercambios analizados fue de 2,2 días, lo que supone la reducción en un día con respecto al ratio que existía en el año 1994 y un leve empeoramiento en relación a 2006, cuando el plazo medio de entrega fue de 2,1 días.

Adoptando una visión dinámica en la evolución de la calidad del servicio, el porcentaje acumulado de envíos repartidos cumple con los requerimientos de la normativa comunitaria y ha mejorado sustancialmente desde 1994, especialmente en la rapidez de los envíos (entrega en hasta 3 días).

En el caso de España, el nivel de calidad de los envíos intracomunitarios en el año 2007 se encontraba ligeramente por encima del promedio (83,7%), muy próximo al de otros estados miembros como Polonia, Irlanda, Italia o Países Bajos, bastante mejor que en Gran Bretaña y en la vecina Portugal y algo por debajo de Francia.

Los estados miembros con un nivel más elevado en este indicador de calidad, por encima del 90%, son los países escandinavos y muchos estados de la zona central de Europa. Entre los países con peores ratios de calidad destacan las repúblicas bálticas, Rumanía y las dos pequeñas islas de Malta y Chipre

Implantación

En este apartado se analiza cómo está afectando el desarrollo normativo a las actividades de las respectivas Autoridades Nacionales de Regulación en el Sector Postal y las incertidumbres que están surgiendo con la implantación del citado marco regulatorio.

Transparencia en la contabilidad de los Operadores del Servicio Postal Universal

Los niveles de transparencia y de detalle en la contabilidad analítica y de costes de los operadores nacionales del SPU varían mucho entre países sin que exista una fórmula homogénea para la presentación de la información. A este respecto cabe destacar una serie de aspectos fundamentales que se ponen de manifiesto en el estudio «Main developments in the postal sector (2006-2008)» desarrollado para la Comisión Europea y que se relacionan a continuación:

— Elaboración de contabilidad analítica. Los operadores del SPU cumplen las condiciones que establece la Directiva Postal en cuanto a la confección de contabilidad separada para cada uno de los servicios postales que forman parte del área reservada, por una parte, y para el resto de los servicios, correspondientes al área no reservada, por otra.
— Elaboración de información detallada sobre los costes efectivos por la prestación del SPU. En la práctica, y en la generalidad de los estados, las tarifas del servicio postal universal no parecen estar determinadas por el cálculo de sus costes efectivos, tal y como señala la Directiva Postal que debería ser.
— Capacidad de los organismos reguladores nacionales para exigir estos datos a los operadores. En todos los estados miembros, los reguladores nacionales tienen potestad normativa para recabar este tipo de información a los proveedores del SPU, con la excepción de Países Bajos donde no tendrá dicha capacidad hasta la próxima entrada en vigor de su nueva Ley Postal. No obstante, por el momento se observan bastantes deficiencias en cuanto a la adecuación de los datos sobre los costes en que se incurre por producto.
— Grado de detalle de la información a la que acceden los reguladores. En muchos de los estados miembros la información contable por productos postales que se pone a disposición de la autoridad reguladora no es suficiente para poder determinar si los precios que se aplican al SPU se corresponden con el coste efectivo en que se incurre para su prestación.
— Publicidad de la contabilidad analítica y de los costes. Tan sólo en Dinamarca y en el Reino Unido se hace pública la contabilidad analítica de los operadores del SPU.

En relación con todos los aspectos anteriores, la nueva Directiva Postal (2008) da un paso más y establece claramente la capacidad de los reguladores nacionales para solicitar datos detallados sobre los costes por tipo de producto o servicio postal.

El citado estudio «Main developments in the postal sector (2006-2008)» pone de relieve, además otros aspectos como los siguientes:

— No existe control sobre los precios del correo transfronterizo.
— Se aprecian inexactitudes en la determinación de los volúmenes de correspondencia, algo que resulta clave para poder imputar correctamente los costes unitarios de cada producto.

En el caso de Dinamarca, a título ilustrativo, pese a que el operador del SPU tiene la obligación de llevar una contabilidad analítica separada, no está obligado sin embargo a presentar dicha información a la autoridad reguladora nacional.

Regulación de precios

La inmensa mayoría de los estados miembros de la UE mantiene una política de regulación de los precios del SPU para asegurar que aquéllos resulten asequibles a todos los usuarios. Tan sólo en Alemania, en Portugal y en el Reino Unido se han establecido sistemas de revisión de precios que tienen en cuenta la inflación general.

En aquellos países donde todavía no se ha producido la liberalización plena del sector, es decir, en la práctica totalidad, la política más común en relación con el control de los precios es una regulación «ex-ante» de los mismos en función del coste del servicio.

Uno de los factores que más influencia tienen de cara a la imputación de los costes por tipo de productos o servicios es el volumen de envíos, para lo cual el sector postal no es capaz todavía de establecer un sistema homogéneo a nivel europeo para contabilizar con precisión los distintos tipos de correspondencia (productos).

Actividad de los órganos reguladores nacionales

Todos los estados miembros de la UE han creado sus órganos reguladores independientes de los proveedores del SPU, aunque en algunos casos ambos se encuentran bajo el control jerárquico del mismo departamento ministerial.

Los aspectos más significativos que se han producido recientemente en relación con los órganos reguladores de los países europeos han sido las siguientes:

La creación de la Comisión Austriaca de Control de Telecomunicaciones y «Rundfunk und Telekom Regulierungs GMBH» como regulador, sustituyendo a partir del 1/1/08 al Ministerio de Transportes.

— La reorganización de las agencias reguladoras de Estonia que ha supuesto que el organismo regulador nacional pase a ser la Autoridad Estonia de Competencia.
— Los futuros cambios que se prevén en Países Bajos con la transposición de la nueva Directiva Postal y la nueva Ley Postal nacional.
— La creación y futura puesta en marcha de la Comisión Nacional del Sector Postal en España, como órgano independiente del Ministerio de Fomento.

En general, las funciones que asumen los distintos organismos reguladores nacionales tienen un contenido muy similar. En síntesis, las funciones que resultan comunes a la totalidad de estos organismos se pueden resumir en las siguientes:

— El control de los precios y la fijación de tarifas, aunque con distintos grados de implicación en función de los distintos países.
— La supervisión del cumplimiento por parte del operador del SPU de las condiciones en las que se presta, incluyendo los objetivos de calidad del servicio.
— El establecimiento de sistemas de atención al cliente por quejas y reclamaciones de usuarios y de procedimientos sancionadores.

Otras funciones que asumen los órganos reguladores, aunque no se encuentran extendidas en su generalidad, son las siguientes:

— El control de la obligación de mantener una contabilidad analítica separada por parte del proveedor del SPU.
— La supervisión y revisión periódica de la citada contabilidad analítica.

El requerimiento de información operativa y contable a otros operadores postales.

— La realización de investigaciones de mercado y estudios sobre la percepción del servicio por parte de los usuarios.
— La realización de consultas públicas sobre hechos relevantes para el sector.

Como conclusión general acerca de la actividad de los órganos reguladores, el estudio «Main developments in the postal sector (2006-2008)» realizado para la Comisión de la UE pone de manifiesto que tan sólo el regulador del Reino Unido, Postcomm, está promoviendo activamente la competencia en el mercado postal.

En la actualidad la mayoría de los órganos reguladores centran sus esfuerzos en asegurar la correcta prestación del SPU y en controlar y supervisar al operador de dicho servicio. La plena liberalización del mercado prevista para los próximos años plantea otras muchas cuestiones a las que deberán dar respuesta los órganos reguladores: marco regulatorio, fijación de precios, consultas, retribuciones, reclamaciones de competidores, acceso a bases de datos de direcciones, acceso a terceros, interoperatibilidad, información de mercado, información al consumidor o coste del SPU.

Costes y Financiación del Servicio Postal Universal

Si bien es cierto que las Directivas Postales han establecido los requisitos mínimos que debe tener la prestación del Servicio Postal Universal en cuanto a frecuencia y accesibilidad, no sucede lo mismo en relación con los productos postales que deben incluirse dentro de aquél ni con la delimitación del área reservada al operador del SPU. Por ello existe una amplia diversidad de productos postales incluidos en el SPU de los distintos estados miembros de la UE.

Esta es la causa fundamental por la que la contabilidad analítica y de costes relativa al Servicio Postal Universal presenta grandes diferencias entre los distintos estados miembros, razón por la que hay que tomar con muchas matizaciones y gran cautela la comparación de los datos contables entre países.

En este sentido, las recomendaciones del último estudio de ECORYS apuntan que, si el SPU quedara reducido

únicamente a aquéllos servicios que realmente no puedan ser prestados en régimen de competencia, se facilitaría la homogeneización del mismo, permitiendo que los costes fueran más fácilmente comparables entre los estados miembros.

El tratamiento de los costes y la financiación del SPU en la nueva Directiva Postal

En comparación con las dos anteriores, la Directiva 2008/6/EC presta más atención a la carga financiera derivada de la obligación de prestar el SPU, estableciendo un marco para el cálculo del coste neto que representa esta obligación y métodos potenciales para su financiación, encomendando a los órganos reguladores nacionales la tarea de velar por la prestación eficiente de dicho servicio.

La financiación del SPU ha sido objeto de discusión en los estados miembros y la reciente Directiva Postal incorpora soluciones, de forma que se abre la posibilidad de financiar aquellos servicios que el operador del SPU tenga que prestar en condiciones no competitivas, siempre que la compensación que se realice resulte transparente y no produzca distorsiones en la competencia ni en la demanda de los usuarios.

Evolución de los principales indicadores

Pese a que la sustitución de la correspondencia física tradicional por los medios electrónicos derivados de las nuevas tecnologías de la comunicación es un hecho, el volumen total de correspondencia en la UE ha continuado creciendo desde el año 2004. Entre las causas que explican esta circunstancia se encuentran las siguientes:

— El crecimiento de la actividad económica general.
— La reciente liberalización del mercado en determinados sectores de los servicios públicos (telecomunicaciones y energía principalmente).
— El desarrollo de los mercados financieros (correo transaccional).
— La creciente competencia entre operadores postales.

Se puede apreciar la estrecha relación que existe entre Producto Interior Bruto y el volumen de correspondencia en términos per cápita, donde se pone de manifiesto la estrecha vinculación entre dichas variables, habida cuenta que los estados de mayor producción en términos económicos son también los que mayores volúmenes de correspondencia originan, distinguiéndose claramente los siguientes grupos de países:

— Por un lado, la mayor parte de los estados de más antigüedad en la UE y/o con un nivel de desarrollo económico más maduro (entre ellos Luxemburgo, con un PIB per cápita de casi 70.000 euros).
— Por otro, España, Italia y Grecia, con ratios de PIB situados en el promedio de la UE, que quedan ligeramente descolgados del primer grupo, al generar volúmenes de correspondencia relativamente inferiores para su nivel de PIB per cápita.

Por último, los estados que se han incorporado a la UE en las dos últimas ampliaciones, además de Portugal, cuyos ratios de PIB per cápita y volúmenes de correspondencia han estado tradicionalmente por debajo del promedio comunitario.

A continuación se incluye un análisis de los principales indicadores del mercado postal europeo correspondientes al año 2007. Las fuentes de información utilizadas en dicho análisis han sido las estadísticas de UPU, y de forma complementaria, para aquéllos casos en que dicha información no estaba disponible o no era suficiente, las estadísticas incluidas en otras fuentes como Eurostat, estudios de la Comisión Europea, etc.

La información se refiere, por regla general, a magnitudes y/o indicadores relativos a los operadores postales nacionales que prestan el servicio postal universal en cada país. A través de esta información es posible obtener un enfoque general del escenario actual del mercado postal tradicional europeo y, a su vez, una visión de la posición relativa de los distintos operadores tradicionales del SPU de cada estado miembro.

Magnitudes e indicadores operativos

El indicador más relevante de la actividad postal de un país viene determinado por el promedio de envíos de correspondencia ordinaria (cartas, tarjetas postales, certificados con acuse de recibo, de valor declarado, periódicos, publicidad directa y correo híbrido) por habitante. Durante el año 2007, dicho promedio se ha situado en 215 envíos por habitante, según se desprende de las estadísticas de UPU (Eurostat y Comisión Europea en los casos de Suecia y Bélgica, respectivamente).

Existe un grupo de países, formado por Finlandia, Dinamarca, Austria, Eslovenia y Luxemburgo, con un nivel muy elevado de actividad postal en el año 2007, con ratios en el entorno de 500 envíos por habitante y año.

A continuación, les sigue un conjunto formado por varios estados de la zona más occidental (Reino Unido, Francia, Suecia, Países Bajos, Alemania e Irlanda), y otros que son integrantes recientes de la UE (República Checa y Estonia), cuyo nivel está por encima, o muy próximo, a la media comunitaria.

El resto de los países, entre los que se encuentran Portugal, España o Italia, con 168, 122 y 108 envíos por habitante al año, respectivamente, se encuentran en ratios bastante más reducidos. A la cola de la UE están los dos miembros más recientes, Rumanía y Bulgaria con 35 y 18 envíos por habitante y año, respectivamente.

Por otra parte, un indicador básico sobre la productividad de los operadores postales tradicionales es el

promedio de envíos de correspondencia por empleado y año.

El promedio comunitario en el ejercicio 2007 se situó en 87.884 envíos por empleado. Este ratio presenta grandes diferencias entre unos países y otros: en el caso del operador postal austriaco se llegó a alcanzar una media de más de 250.000 envíos por empleado, mientras que en Bulgaria ese ratio se situó en poco más de 9.000.

En relación con los restantes miembros de la UE, destacan Finlandia y Eslovenia, con alrededor de 150.000 envíos por trabajador, seguidos por países como Reino Unido, Portugal, Alemania, Suecia o Francia, con ratios por encima de 100.000 envíos anuales por trabajador.

En el caso de España, su ratio de 81.340 envíos se sitúa levemente por debajo de la media comunitaria, a un nivel similar al de Países Bajos. Este dato demuestra que, por comparación con los operadores postales de su entorno, en España todavía existe un gran potencial para mejorar la productividad.

En relación con la densidad de la red postal y el grado de accesibilidad de los usuarios se incluye a continuación el análisis de varios indicadores en función de dos factores: el número de buzones y la red de oficinas.

Por una parte, el número de habitantes por buzón, presenta a España con uno de los ratios más elevados de Europa, con 1.340 habitantes por buzón, muy por encima de otros estados miembros representativos como Italia, Países Bajos o Alemania, que presentan ratios de entre 750 y 1.000 habitantes por buzón, siendo el promedio comunitario de 664.

Los países que tienen, desde la perspectiva de este indicador, el acceso más fácil a la red postal son Luxemburgo, Francia y Suecia, este último con un ratio de 312 habitantes por buzón.

Por otro lado, al analizar el área que cubre cada oficina permanente se ponen de relieve diferencias significativas entre los distintos países de la UE, ya que este indicador de accesibilidad postal está directamente relacionado con las características geográficas y con el grado de concentración de la población.

En este sentido, Finlandia, Suecia y España presentan ratios totalmente diferentes al resto de países de la UE.

En el caso de España el ratio es de una oficina permanente por cada 156 km^2, mientras que el promedio en el territorio de la UE-27 equivale a 40 km^2. No obstante hay que tener en cuenta dos aspectos: por una parte, que en España (del mismo modo que en Finlandia y Suecia) la densidad poblacional es de las mas bajas de Europa y, por otra, que el concepto de «oficina permanente» puede diferir entre unos estados y otros de la UE, por lo cual este ratio debería tratarse con cierta cautela.

Finalmente, el número medio de habitantes por oficina permanente sitúa a la red postal española, con 13.692 habitantes de media por oficina, como la más saturada de la UE-27, cuyo promedio en todo su territorio en 2007 fue de 4.548 habitantes. Nuevamente hay que hacer una advertencia en relación al concepto de «oficina permanente» y el distinto significado que desde el punto de vista técnico puede tener en los distintos países de la UE.

Indicadores económicos

La figura que se muestra a continuación sintetiza el valor de tres indicadores económicos básicos (ingresos, gastos y resultados operativos por empleado) para todos los operadores nacionales de la UE, tomando como base información estadística de UPU correspondiente al ejercicio 2007.

A la hora de interpretar los resultados que arrojan dichos indicadores hay que tener en cuenta que el perfil de negocio de algunos operadores postales difiere de forma muy significativa del resto ya que incluyen líneas de negocio muy diferentes de la actividad postal tradicional. Sirvan como ejemplo el alemán Deutsche Post, cuyo grupo incluye la extensa red logística internacional DPWN, el holandés TNT y el francés La Poste, con fuerte especialización en servicios de paquetería y urgente, o el italiano Poste Italiane con gran protagonismo de los servicios financieros y aseguradores

Desarrollo de la competencia

El grado de avance en el desarrollo de la competencia dentro del mercado de la correspondencia de los distintos estados miembros de la UE no es uniforme.

En la mayoría de los mismos, con la excepción del Reino Unido, no existe todavía un nivel de competencia significativa. En los últimos años, quienes más han avanzado al respecto son España, Suecia y, especialmente, Alemania y Países Bajos, donde la cuota de mercado de los competidores del operador postal tradicional en el mercado de la correspondencia está entre el 9 y el 14%.

Dentro de las incorporaciones más recientes a la UE, son Bulgaria, República Checa, Estonia y Rumania los estados donde ha sido más visible el desarrollo de la competencia.

Dentro de este contexto, el estudio «Main developments in the postal sector (2006-2008)», realizado para la Comisión Europea, distingue tres tipos de mercados postales en función de la cuota de mercado alcanzada por los nuevos operadores privados.

Si bien es cierto que la forma y el grado de liberalización difiere en función de los distintos países, se aprecia que en aquéllos donde la liberalización se ha completado, o está más avanzada, la participación de los nuevos operadores es mayor que en los estados donde la apertura del mercado avanza más despacio.

Modelo de negocio de los nuevos competidores

Las estrategias que por regla general están siguiendo los nuevos competidores de los operadores postales tradicionales se pueden clasificar en cuatro categorías:

— Estrategia bajo coste con especialización en determinados segmentos o zonas geográficas.
— Desarrollo de actividades de valor añadido en la parte inferior de la cadena de valor (reparto y distribución).
— Desarrollo de actividades de valor añadido en la zona superior de la cadena de valor (recogida y clasificación).
— Desarrollo de nichos de mercado.

Consolidación en el sector postal

Una de las consecuencias de la progresiva liberalización del mercado de los servicios postales y de la aparición de nuevos competidores es la creación de grupos empresariales de mayor tamaño y con una masa crítica suficiente para prestar servicios en varios países y en distintos segmentos de negocio

Por ello, tanto los operadores tradicionales como los nuevos competidores se hayan inmersos en un proceso de crecimiento y consolidación sectorial. Una de las formas en que se plasma este crecimiento es a través de la adquisición de empresas ubicadas en mercados geográficos o de actividad que resultan más atractivos.

En este sentido, el mercado alemán fue el más activo en 2007, como reacción previa a la liberalización total que este mercado iniciaba en 2008. Tanto el grupo holandés TNT como el grupo privado alemán PIN tomaron posiciones frente a Deutsche Post, el operador tradicional de dicho mercado, adquiriendo empresas de servicios postales.

También se puede comprobar cómo ciertos operadores tradicionales han tomado posiciones en mercados geográficos próximos, como son los casos del grupo holandés TNT en Alemania, el correo austriaco Österreichische Post en los Balcanes (Croacia y Serbia), el correo finlandés Itella en Suecia o el correo sueco Posten en Finlandia.

Necesidades y grado de satisfacción de los usuarios

Las conclusiones que se detallan son el resultado de:

— Un cuestionario electrónico en el contexto del estudio «Main Developments in Postal Sector 2006-2008», y que fue atendido por 267 usuarios, tanto grandes emisores de correspondencia (más de 250.000 envíos anuales) como pequeños (menos de 250.000 envíos anuales).
— Una serie de encuestas de opinión y entrevistas personales con clientes y operadores postales (realizados dentro del mismo contexto).

Alrededor de las dos terceras partes de los usuarios que respondieron a este cuestionario indicaron que se encontraban satisfechos con los servicios que prestaba el operador tradicional del SPU en su país.

Un factor sobre el que inciden los usuarios que son críticos con el funcionamiento de los operadores tradicionales del SPU es que todavía actúan como si funcionasen en régimen monopolista, con una orientación clara a su oferta y no a las necesidades de los usuarios.

Concretamente, la mayoría de los usuarios señalaron que el precio y la calidad del servicio son los aspectos más significativos en su relación con el operador del SPU. También destacan la falta de atención a las necesidades específicas de los grandes emisores de correspondencia y la forma en que se lleva a cabo la tramitación de las quejas de los pequeños consumidores.

Por otra parte, de la serie de encuestas de opinión y entrevistas personales realizadas con clientes y operadores postales, las principales conclusiones que se pueden sacar son las siguientes.

Los medianos y grandes emisores de correspondencia precisan de soluciones específicas y no de servicios estandarizados, por ello demandan una mayor implicación de los operadores postales para que se conviertan en sus socios en la búsqueda de nuevos modelos y líneas de negocio.

Siendo conscientes de la relación entre rapidez, precio y diferenciación de producto, muchos consumidores valoran más una mayor fiabilidad del servicio que la rapidez en el reparto.

La mayor parte de los usuarios considera que la recogida y reparto de correspondencia debería realizarse, como mínimo, 5 ó 6 veces por semana.

Expectativas de la liberalización

En la encuesta electrónica realizada a través de Internet los usuarios identifican como principales beneficios de la futura apertura de la competencia en el mercado la reducción de los precios, el aumento de la variedad de la oferta y la mejora en la orientación al cliente.

Aunque tanto pequeños como grandes emisores de correspondencia coinciden en que la reducción de precios será el principal efecto de la liberalización, son los pequeños emisores quienes mayores expectativas tienen en la mejora de la orientación al consumidor y de la oferta de nuevos servicios.

En las encuestas de opinión, por su parte, se ha identificado que el principal beneficio de la competencia a medio y largo plazo será la presión sostenida en los precios. Otro aspecto positivo de la liberalización será el establecimiento de servicios individualizados según las necesidades específicas de los clientes.

También se supone que los nuevos competidores tenderán a centrarse en determinados nichos de mercado (geográficos, por tipo de correspondencia, industria, destinos, etc.).

En resumen, las cuestiones específicas que inciden o incidirán en la liberalización son:

— Una mayor implicación de los operadores postales con los usuarios empresariales (grandes y medianos emisores) para convertirse en sus socios en la búsqueda de nuevos modelos y líneas de negocio en lugar de ser meros proveedores de servicios estandarizados.
— La necesidad de armonización y estandarización en requisitos como el formato de las direcciones, los códigos de barras y la clasificación del producto en cuestión para facilitar las actividades de emisores que realizan envíos transnacionales de correo, entre otros.
— El aumento de la presión efectiva de la competencia sobre el operador tradicional del SPU para ser capaz de crear una dinámica de cambio en el mercado postal.

Otros temas a considerar son la importancia de la apertura total del mercado, el tratamiento desigual del IVA y que se asegure el acceso.

Tabla 2.2.1. Mercado europeo (operadores tradicionales). Magnitudes operativas. Año 2007

País		«Envios de correspondencia por habitante»	«Nº habitantes por oficina permanente»	«Nº de envíos por empleado»	«Nº de habitantes por empleado»
Alemania	ALE	253	6.107	124.638	494
Finlandia	FIN	549	4.390	171.765	311
Reino Unido	GBR	335	4.418	141.266	423
Suecia	SUE	292	4.303	113.798	390
Holanda	HOL	286	5.212	83.458	291
España	**ESP**	**122**	**13.692**	**81.340**	**866**
Francia	FRA	307	3.612	112.060	365
Italia	ITA	108	4.263	44.043	400
Portugal	POR	168	3.733	132.706	791
Unión Europea-27	**UE**	**215**	**4.548**	**90.451**	**420**

Elaboración: ARUP. Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: UPU.

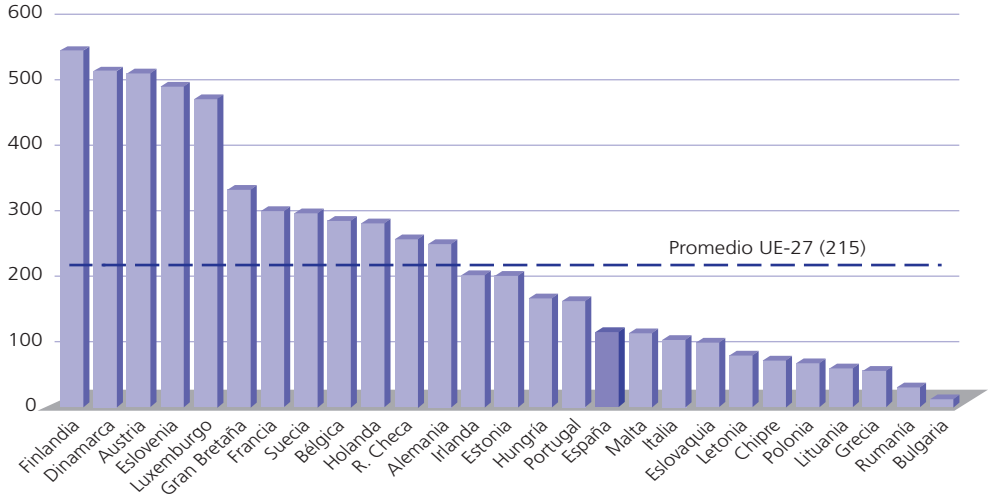
Tabla 2.2.1. Mercado europeo (operadores tradicionales). Magnitudes económicas (en euros). Año 2007

País		Ingreso medio por empleado	Costes medios por empleado	Resultado operativo medio por empleado	Resultado neto por empleado
Alemania	ALE	114.799	109.238	5.561	2.282
Finlandia	FIN	62.777	52.956	9.822	68
Reino Unido	GBR	69.099	63.693	5.406	425
Suecia	SUE	92.960	85.790	7.170	112
Holanda	HOL	73.441	67.906	5.535	671
España	**ESP**	**29.643**	**27.681**	**1.962**	**142**
Francia	FRA	82.139	77.659	4.480	789
Italia	ITA	62.971	59.016	3.955	676
Portugal	POR	46.875	44.097	2.778	67
Unión Europea-27	**UE**	**74.611**	**70.253**	**4.358**	**n.d.**

n.d: no disponible.

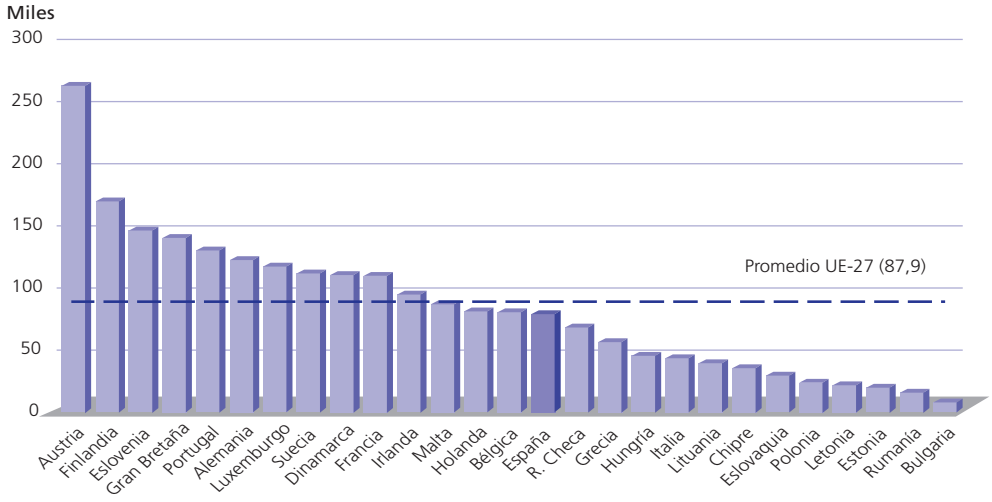
Elaboración: ARUP. Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: UPU.

Gráfico 2.2.1. Enviós de correspondencia por habitante. Año 2007



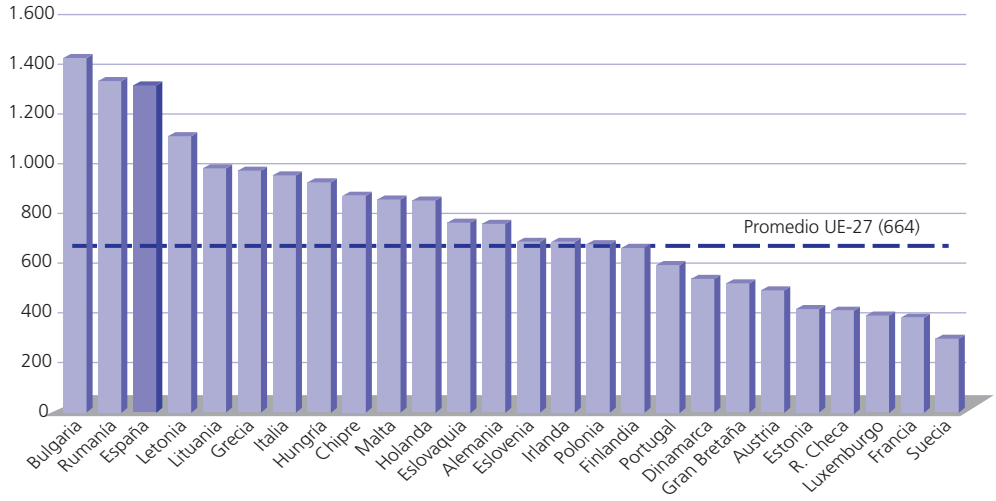
Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: UPU.

Gráfico 2.2.2. Enviós de correspondencia por empleado. Año 2007



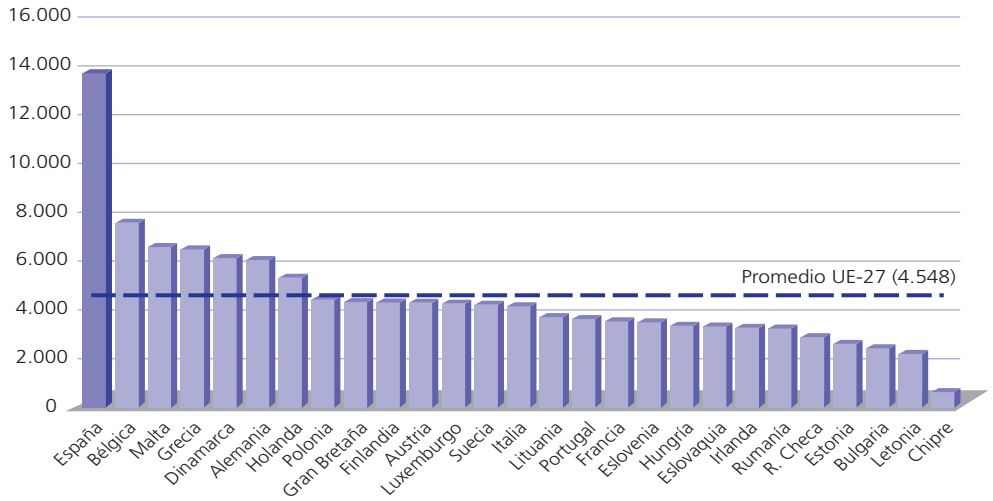
Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: UPU.

Gráfico 2.2.3. Número de habitantes por buzón Año 2007



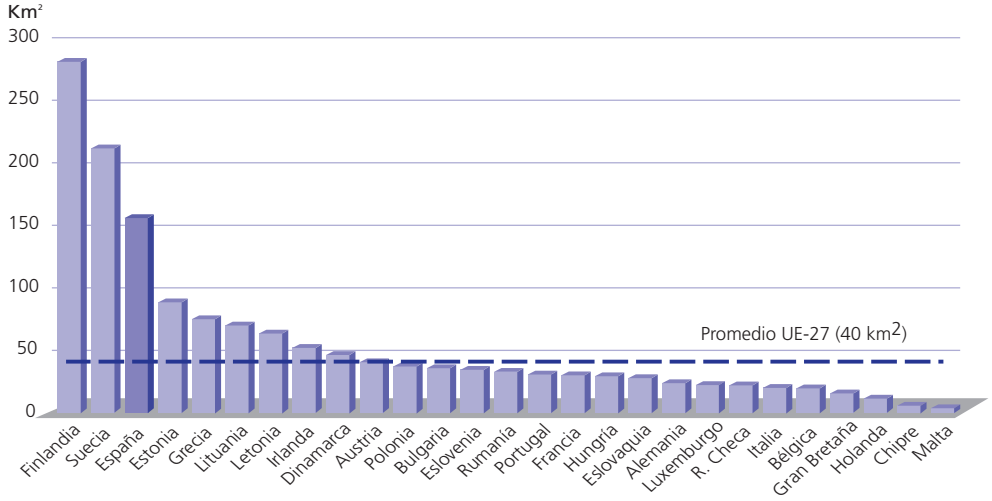
Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: UPU.

Gráfico 2.2.4. Número de habitantes por oficina permanente. Año 2007



Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: UPU.

Gráfico 2.2.5. Área cubierta por oficina permanente. Año 2007



Subdirección General de Régimen Postal. Subsecretaría. Ministerio de Fomento.
Fuente: UPU.

3

El Marco Legislativo

1. El Marco Legislativo del transporte, las infraestructuras y los servicios postales en el año 2008 y primer semestre de 2009

A continuación se comentan sucintamente las disposiciones propias del Departamento, así como las de carácter general señaladas en el Anexo Legislativo, durante el periodo de referencia, pudiendo destacarse los siguientes aspectos:

- Tratado de Lisboa que modifica el Tratado de la Unión Europea y Tratado Constitutivo de las Comunidades Europeas.
- Ley Poder Judicial (modificación).
- Convocatoria de elecciones.
- Instrucción del Hormigón Estructural.
- Comité Organizador de la Presidencia Española del Consejo de la Unión Europea.
- Transporte por carretera.
- Seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.
- Medidas y normas de seguridad de prevención de la contaminación para buques.
- Régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público.
- Medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo.
- Modificaciones en el Reglamento de Circulación Aérea.
- Regulación de la prestación de los servicios postales.

1.1. Normativa estatal

1.1.1. Generalidades

En este apartado hay que señalar la Ley Orgánica 1/2008, de 22 de julio, por la que se autoriza la ratificación pro España del Tratado de Lisboa, por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, firmado en la capital portuguesa el 13 de diciembre de 2007, la Ley Orgánica 2/2008, de 4 de diciembre, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, complementaria de la Ley para la Ejecución en la Unión Europea de Resoluciones que impongan sanciones pecuniarias, y el Real Decreto 1722/2008, de 20 de octubre, por el que se crea el Comité Organizador de la Presidencia Española del Consejo de la Unión Europea.

Asimismo señalar el Real Decreto 33/2008, de 14 de enero, de disolución del Congreso de los Diputados y del Senado y de convocatoria de elecciones; Real Decreto 431/2008, de 11 de abril, por el que se nombra Presidente del Gobierno a D. José Luis Rodríguez Zapatero, el Real Decreto 432/2008, de 12 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, el Real Decreto 433/2008, de 12 de abril, sobre las Vicepresidencias del Gobierno, el Real Decreto 438/2008, de 14 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, (corrección de errores BOE de 17-04-08 y 22-05-08), el Real Decreto 1662/2008, de 17 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 432/2008, de 12 de abril, por el que se reestructuran los Departamentos Ministeriales, y la Orden PRE/987/2008, de 8 de abril, por la que se amplía el ámbito de aplicación de la Orden PRE/1563/2006, de 19 de mayo, por la que se regula el procedimiento para la remisión telemática de las disposiciones y actos administrativos de los departamentos ministeriales que deban publicarse en el «Boletín Oficial del Estado».

Igualmente destacar el Real Decreto-Ley 1/2008, de 18 de enero, por el que se determina el Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM) para 2008 y se concede un crédito extraordinario en el Presupuesto del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, por importe de 200.000.000 euros con destino a la acogida e integración de inmigrantes, así como al refuerzo educativo de los mismos, el Real Decreto-Ley 2/2008, de 21 de abril, de medidas de impulso a la actividad económica.

También deben tenerse en cuenta el Real Decreto 1247/2008, de 18 de julio, por el que se aprueba la Instrucción de Hormigón Estructural (EHE-08), la Orden FOM/956/2008, de 31 de marzo, por la que se aprueba la política de difusión pública de la información geográfica generada por la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, la Orden FOM/1452/2008, de 28 de abril, por la que se regula la asignación de recursos a los programas financiados con cargo al uno por ciento cultural del Ministerio de Fomento, la Orden FOM/2522/2008, de 22 de julio, por la que se convoca el Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento correspondiente al año 2007, y la Orden FOM/3298/2008, de 11 de noviembre, por la que se aprueban las bases reguladoras y de realiza la convocatoria del Certamen Artístico del Ministerio de Fomento para el año 2008.

Finalmente indicar la Orden PRE/545/2008, de 29 de febrero, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas públicas a la ciencia y tecnología en la línea instrumental de actuación de utilización del conocimiento y transferencia tecnológica, enmarcada en el Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011; la Orden PRE/621/2008, de 7 de marzo, por la que se regulan las bases, el régimen de ayudas y la gestión de la línea instrumental de actuación de proyectos de I+D+i, en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011; la Orden PRE/660/2008, de 7 de marzo, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas públicas a la ciencia y tecnología en la línea instrumental de actuación de infraestructuras científico-tecnológicas, del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011; la Orden PRE/998/2008, de 8 de abril, por la que se efectúa la convocatoria del año 2008, para la concesión de las ayudas del Programa Nacional de Proyectos de Investigación aplicada en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011; la Orden PRE/1007/2008, de 11 de abril, por la que se efectúa la convocatoria del año 2008, para la concesión de las ayudas del Programa Nacional de Proyectos de Desarrollo Experimental en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011; la Orden FOM/1904/2008, de 16 de junio, por la que se modifica la Orden FOM/2107/2007, de 3 de julio, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de ayudas a programas piloto que promuevan la movilidad sostenible en ámbitos urbanos y metropolitanos; la Orden FOM/2219/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las bases reguladoras, y se realiza la convocatoria para el año 2008, de las Subvenciones para la realización de estudios y acciones de difusión relacionados con el transporte, sus infraestructuras, y las demás competencias del Ministerio de Fomento, la Orden FOM/2388/2008, de 24 de julio, por la que se publica la convocatoria para el año 2008 de las ayudas a programas piloto que promuevan la movilidad sostenible en ámbitos urbanos y metropolitanos; la Orden PRE/2429/200, de 14 de agosto, por la que se efectúa la convocatoria de año 2008, para la concesión de las ayudas públicas en investigación, desarrollo e innovación en energía y cambio climático en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011.

Ya en el primer semestre del año 2009, resaltar el Real Decreto 364/2009, de 20 de marzo, por el que se modifica el Estatuto del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, aprobado por Real Decreto 1136/2002, de 31 de octubre; el Real Decreto 547/2009, de 7 de abril, por el que se dispone el cese de doña Magdalena Álvarez Arza como Ministra de Fomento, el Real Decreto 555/2009, de 7 de abril, por el que se nombra Ministro de Fomento a don José Blanco López; el Real Decreto 1037/2009, de 29 de junio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento; la Orden FOM/3863/2008, de 22 de diciembre, por la que se conceden las ayudas del Subprograma Nacional para la movilidad sostenible y el cambio modal en el transporte, Acción Estratégica Energía y Cambio Climático, en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011; la Orden FOM/3926/2008, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/450/2005, de 10 de febrero, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de becas por el Instituto Geográfico Nacional, la Orden FOM/3954/2008, de 26 de diciembre, por la que se conceden las subvenciones a que se refiere la Orden FOM/2219/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las bases y se realiza la convocatoria para el año 2008, de subvenciones para la realización de actividades relacionadas con las infraestructuras, los sistemas de transportes y demás competencias del Departamento; la Orden FOM/999/2009, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de becas «Ministerio de Fomento-Fulbright», y la Orden FOM/1068/2009, de 28 de abril, por la que se convocan becas Ministerio de Fomento-Fulbright para el período 2009-2010.

1.1.2. Transporte terrestre e infraestructuras

En el apartado del Transporte Terrestre cabe destacar la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, la Orden FOM/319/2008, de 8 de febrero, por la que se modifican los anexos VI de los Reales Decretos 354/2006 y 355/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, y sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, respectivamente; la Orden PRE/1664/2008, de 13 de junio, por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros por el se toma conocimiento del Acuerdo de la Administración General del Estado con el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera de 11 de junio de 2008; la Orden PRE/1773/2008, de 20 de junio, por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se toma conocimiento del Acuerdo de la Administración General del Estado con el Departamento de Transporte de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera de 19 de junio de 2008; la Orden FOM/2184/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden de 25 de abril de 1997, del Ministerio de Fomento, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera; la Orden FOM/2180/2008, de 22 de julio, por la que se establece una cláusula de actualización automática de precios de los transportes públicos de viajeros por carretera; la Orden FOM/2181/2008, de 22 de julio, por la que se dictan reglas sobre la realización de transportes de cabotaje en España; la Orden FOM/2183/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 1997, en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús; la Orden FOM/2185/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera, y la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

También ínteresa reseñar la Orden FOM/3983/2007, de 27 de diciembre, por la que se convoca para el año 2008 el otorgamiento de ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad; la Orden FOM/4098/2007, de 28 de diciembre, por la que se convoca para el año 2008 ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operen en el sector del transporte por carretera; la Orden FOM/4103/2007, de 28 de diciembre, por la que se convocan para el año 2008 ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera, la Orden FOM/2218/2008, de 23 de julio, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.

Asimismo se pueden citar, la Orden FOM/3233/2008, de 27 de octubre, por la que se convocan ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad y la Orden FOM/3591/2008, de 27 de noviembre, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas a la formación en relación con el transporte por carretera,

En el aspecto tarifario hacer notar la Orden FOM/2039/2008, de 3 de julio, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera, y la Orden FOM/2182/2008, de 22 de julio, sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo.

En el primer semestre del año 2009, cabe señalar el Real Decreto 363/2009, de 20 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1559/2005, de 23 de diciembre, sobre condiciones básicas que deben cumplir los centros de limpieza y desinfección de los vehículos dedicados al

transporte por carretera en el sector ganadero y el Real Decreto 751/2006, de 16 de junio, sobre autorización y registro de transportistas y medios de transporte de animales y por el que se crea el Comité español de bienestar y protección de los animales de producción; el Acuerdo Multilateral RID 3/2007 en virtud de la Sección 1.5.1 del Reglamento del Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID); la Orden FOM/3914/2008, de 4 de diciembre, por la que se convoca para el año 2009 el otorgamiento de ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operen en el sector del transporte por carretera, la Orden FOM/65/2009, de 12 de enero, por la que se convocan ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera; la Orden FOM/207/2009, de 26 de enero, por la que se regula el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo; la Orden FOM/287/2009, de 9 de febrero, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de prestación de caución a favor de personas no residentes en territorio español que cometan infracciones en España en materia de transporte; la Orden FOM/1370/2009, de 7 de mayo, por la que se otorgan las ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operan en el sector del transporte por carretera reguladas por la Orden FOM/3743/2004, de 28 de octubre; la Orden FOM/1371/2009, de 7 de mayo, por la que se otorgan las ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad, reguladas por la Orden FOM/2218/2008, de 23 de julio, y la Orden FOM/1387/2009, de 14 de mayo, por la que se convocan ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.

1.1.3. Transporte marítimo e infraestructuras

Por lo que se refiere al transporte marítimo, cabe destacar el Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas; el Instrumento de Aceptación por España de las Enmiendas al Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), relativas a la institucionalización del Comité de Facilitación; el Instrumento de ratificación del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001), hecho en Londres el 23 de marzo de 2001, el Real Decreto 323/2008, de 29 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 2062/1999, de 30 de diciembre, por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, las Enmiendas de 2006 al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) y Real Decreto 1795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de los buques.

Asimismo cabe señalar, la Orden FOM/93/2008, de 23 de enero, por la que se regula la composición y funciones de los equipos de evaluación ante emergencias marítimas; la Orden FOM/884/2008, de 25 de marzo, por la que se modifica la Orden FOM/3302/2005, de 14 de octubre, por la que se regula la prueba o curso de actualización preciso para obtener la revalidación de las tarjetas profesionales de la marina mercante; la Orden FOM/938/2008, de 27 de marzo, que aprueba el pliego de condiciones generales par el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario estatal; la Orden PRE/2986/2008, de 14 de octubre, por la que se publica el Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos por el que se establece el procedimiento para la concesión de avales del Estado para la financiación de operaciones de crédito destinadas a la renovación y modernización de la flota mercante española, y el Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para ejecución del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1992.

Igualmente se puede significar, la Orden FOM/982/2008, de 18 de marzo, por la que se convocan becas en la especialidad profesional marítima; la Orden FOM/983/2008, de 18 de marzo, por la que se publica la convocatoria de becas en la especialidad profesional marítima para alumnos de las escuelas de ingeniería naval o ingeniería naval y oceánica; la Orden PRE/2102/2008, de 10 de julio, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas a los tripulantes de buques españoles que faenan en aguas de Mauritania, por paralización de su actividad; la Orden FOM/2381/2008, de 30 de julio, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones públicas a las empresas navieras españolas, para compensar parcialmente las inversiones realizadas en la implantación del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, la Orden FOM/2531/2008, de 29 de agosto, por la que se convocan subvenciones a las empresas navieras españolas para compensar parcialmente las inversiones realizadas en la implantación del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, para el ejercicio presupuestario de 2008.

Ya en el primer semestre del año 2009, señalar el Real Decreto 38/2009, de 23 de enero, por el que se regulan las pruebas a las que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote y se autoriza su realización a empresas especializadas; el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el anexo I del Tratado

Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias; la Orden FOM/4003/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las normas y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias; la Orden FOM/339/2009, de 9 de febrero, por la que se modifica el anexo de la Orden de 28 de abril de 1994, por la que se adscriben a las Autoridades Portuarias las instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima incluidas en su ámbito geográfico y se determinan las zonas de inspección del funcionamiento de las señales marítimas; la Orden FOM/839/2009, de 16 de marzo, por la que se convocan subvenciones a las empresas navieras españolas para compensar parcialmente las inversiones realizadas en la implantación del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, para el ejercicio presupuestario de 2009; la Orden FOM/850/2009, de 18 de marzo, por la que se convocan becas en la especialidad profesional marítima para alumnos de las escuelas de ingeniería naval o ingeniería naval y oceánica; la Orden FOM/851/2009, de 18 de marzo, por la que se convocan becas en la especialidad profesional marítima.

1.1.4. Transporte aéreo e infraestructuras

En el sector del transporte aéreo subrayar, el Real Decreto 1762/2007, de 28 de diciembre, por el que se determinan los requisitos relativos a la lista maestra de equipo mínimo y la lista de equipo mínimo, exigidos a las aeronaves civiles dedicadas al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos; el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea; y el Real Decreto 1615/2008, de 3 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

En cuanto a Ordenes Ministeriales, la Orden FOM/625/2008, de 28 de febrero, por la que se modifica la Orden FOM/2140/2005, de 27 de junio, por la que se regulan los encargos a realizar por la Sociedad Estatal de Enseñanzas Aeronáuticas Civiles, S.A., para la ejecución de actuaciones materiales propias de la inspección aeronáutica, la Orden PRE/697/2008, de 12 de marzo, por la que se introducen modificaciones en el Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a las comunicaciones, la Orden FOM/1267/2008, de 28 de abril, por la que se modifican la Orden de 21 de marzo de 2000 y la Orden FOM/2157/2003, de 18 de julio, que regulan diversos requisitos de las licencias de la tripulación de vuelo de aviones y helicópteros civiles, relativos a la organización médico-aeronáutica y a la autorización de los centros médico-aeronáuticos y médicos examinadores.

En el primer semestre del año 2009, es de significar el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica. (Corrección de errores BOE 01-05-09); el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias; el Real Decreto 241/2009, de 2 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 270/2000, de 25 de febrero, por el que se determinan las condiciones para el ejercicio de las funciones del personal de vuelo de las aeronaves civiles, para introducir el título aeronáutico y la licencia de piloto de avión con tripulación múltiple y el requisito de competencia lingüística; el Real Decreto 714/2009, de 24 de abril, relativo a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan aeropuertos situados en territorio español; la Orden FOM/3865/2008, de 18 de diciembre, por la que se modifica el anexo del Real Decreto 279/2007, de 23 de febrero, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por helicópteros civiles.

1.1.5. Transporte por cable e infraestructuras

Cabe reseñar, la Resolución de 1 de abril de 2008, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se publica el Acuerdo para encomienda de gestión a Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. para la asistencia a los técnicos responsables del transporte por cable.

1.1.6. Servicios postales

En este apartado hay que señalar la Orden FOM/28/2008, de 17 de enero, por la que se dictan normas sobre la colaboración del servicio de correos en las elecciones al Congreso de los Diputados y al Senado, y en las elecciones al Parlamento de Andalucía, y la Orden FOM/3800/2008, de 26 de diciembre, por la que se autorizan los precios de los servicios postales reservados al operador responsable de la prestación del servicio público universal, Correos y Telégrafos, S.A.

En el primer semestre de 2009, hay que destacar la Orden FOM/66/2009, de 19 de enero, por la que se dictan normas sobre la colaboración del servicio de correos en las elecciones al Parlamento de Galicia; la Orden FOM/67/2009, de 19 de enero, por la que se dictan normas sobre la colaboración del servicio de correos en las elecciones al Parlamento Vasco; y la Orden FOM/954/2009, de 16 de abril, por la que se dictan normas sobre la colaboración del servicio de correos en las elecciones de diputados al Parlamento Europeo. (Corrección de errores BOE 25-04-09).

1.2. Normativa de la Unión Europea

1.2.1. Generalidades

En el aspecto general cabe resaltar la Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2007, por la que se modifica el Acuerdo Interinstitucional de 17 de mayo de 2006 sobre disciplina presupuestaria y buena gestión financiera en relación con el marco financiero plurianual. (08/L 6); la Aprobación definitiva del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2008. (08/L 71); la Decisión de la Comisión, de 30 de abril de 2008, que exime a los servicios de mensajería y entrega urgente en Italia de la aplicación de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales [notificada con el número C (2008) 1642]. (08/L 132); y el Reglamento (CE) nº 569/2008 del Consejo, de 12 de junio de 2008, por el que se modifica el Reglamento nº 11 relativo a la supresión de discriminaciones en materia de precios y condiciones de transporte, en aplicación del artículo 79, apartado 3, del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea. (08/L 161).

Asimismo, resaltar la Decisión de la Comisión, de 18 de agosto de 2008, relativa a la ayuda financiera de la Comunidad en 2008 para un estudio sobre el transporte de animales. (08/L 232); la Directiva 2008/58/CE de la Comisión, de 21 de agosto de 2008, por la que se adapta al progreso técnico por trigésima vez la Directiva 67/548/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas en materia de clasificación, embalaje y etiquetado de las sustancias peligrosas. (08/L 246).

En el primer semestre de 2009, cabe mencionar la Decisión de la Comisión, de 22 de diciembre de 2008, por la que se establece que el artículo 30, apartado 1, de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales, no es aplicable a la producción de electricidad en la República Checa [notificada con el número C(2008) 8569]. (09/L19); la Aprobación definitiva del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2009. (09/L69). (Corrección de errores «09/L157» 19-06-09); y la Decisión nº 357/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de abril de 2009, relativa a un procedimiento de examen y consulta previos para determinadas disposiciones legales, reglamentarias o administrativas previstas por los Estados miembros en el sector de los transportes (Versión codificada). (09/L109).

1.2.2. Transporte terrestre e infraestructuras

En este ámbito, señalar la Decisión de la Comisión, de 20 de diciembre de 2007, relativa a la especificación técnica de interoperatibilidad sobre seguridad en los túneles en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad [notificada con el número C(2007=6450]. (08/L 64); 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 [notificada con el número C(2007) 6633]. (08/L 64); la Decisión de la Comisión, de 20 de diciembre de 2007, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de infraestructura del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad [notificada con el número C(2007) 6440]. (08/L 77); la Decisión de la Comisión, de 1 de febrero de 2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema «explotación» del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad adoptado según lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 96/48/CE, y por la que se deroga la Decisión 2002/734/CE de la Comisión de 30 de mayo de 2002 [notificada con el número C(2008)356]. (08/L 84). (Corrección de errores 08/L 104 de 14-04-08); la Decisión de la Comisión, de 21 de febrero de 2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad [notificada con el número C(2008) 648]. (08/L 84); 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 [notificada con el número C(2008) 807]. (08/L 104); la Posición Común (CE) nº 5/2008, de 3 de marzo de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 881/2004 por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (Reglamento de la Agencia). (08/C 93E); la Posición Común (CE) nº 10/2008, de 7 de abril de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas. (08/C 117E); la Posición Común (CE) nº 12/2008, de 3 de marzo de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria). (08/C 122E); la Directiva 2008/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se modifica la Directiva 95/50/CE del Consejo relativa a procedimientos uniformes de control del trans-

porte de mercancías peligrosas por carretera en lo relativo a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión. (08/L 162).

Igualmente destacar, la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (Texto refundido). (08/ L 191); la Decisión de la Comisión, de 11 de julio de 2008, por la que se modifica la Decisión 2007/60/CE en lo que se refiere a las tareas y al período de funcionamiento de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte. (08/L 190); la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas. (08/L 260); el Reglamento (CE) nº 1060/2008 de la Comisión, de 7 de octubre de 2008, que sustituye los anexos I, III, IV, VI, VII, XI y XV de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco). (08/L 292); el Reglamento (CE) nº 1100/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, sobre la eliminación de controles practicados en las fronteras de los Estados miembros en el transporte por carretera y por vía navegable (Versión codificada). (08/L 304); la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. (08/L 319); la Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria). (08/L 345); la Directiva 2008/114/CE del Consejo, de 8 de diciembre de 2008, sobre la identificación y designación de infraestructuras críticas europeas y la evaluación de la necesidad de mejorar su protección. (08/L 345); y el Reglamento (CE) nº 1335/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 881/2004 por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (Reglamento de la Agencia). (08/L 354).

En el primer semestre del año 2009, subrayar la Directiva 2008/4/CE de la Comisión, de 23 de enero de 2009, relativa a las medidas para prevenir y detectar la manipulación de los datos de los tacógrafos, por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 del Consejo en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo. (09/L21); la Recomendación de la Comisión, de 23 de enero de 2009, sobre directrices de buenas prácticas en materia de inspecciones de los aparatos de control realizadas con ocasión de controles en carretera o por talleres autorizados [notificada con el número C(2009) 108]. (09/L21); el Reglamento (CE) nº 68/2009 de la Comisión, de 23 de enero de 2009, por el que se adapta por novena vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera. (09/L21); la Directiva 2009/5/CE de la Comisión, de 30 de enero de 2009, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera. (09/L29); Reglamento (CE) nº 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE. (09/L35); la Decisión de la Comisión, de 23 de enero de 2009, por la que se modifican las Decisiones 2006/861/CE y 2006/920/CE sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad referentes a subsistemas del sistema ferroviario transeuropeo convencional [notificada con el número C(2009) 38]. (09/L45); la Decisión de la Comisión, de 25 de enero de 2006, relativa a la ayuda estatal C 54/03 (ex N 194/02) que la República Federal de Alemania tiene previsto ejecutar consistente en un sistema de reembolso de peajes vinculado a la introducción de un gravamen a los vehículos pesados de transporte de mercancías por el uso de las autopistas alemanas [notificada con el número C(2006) 89]. (09/L50); el Reglamento (CE) nº 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (Versión codificada). (09/L61); la Decisión de la Comisión, de 4 de marzo de 2009, por la que se autoriza a los Estados miembros a aprobar determinadas excepciones conforme a lo dispuesto en la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas [notificada con el número C(2009) 1327]. (09/L70); la Posición Común (CE) nº 5/2009, de 9 de enero de 2009, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo. (09/C62E); la Posición Común (CE) nº 6/2009, de 9 de enero de 2009, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses (versión refundida). (09/C62E); la Posición Común (CE) nº 7/2009, de 9 de enero de 2009, aprobada por el Consejo de confor-

midad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (versión refundida). (09/C62E); la Posición Común (CE) nº 12/2009, de 9 de enero de 2009, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las condiciones de acceso a las redes de transporte de gas natural y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 1775/2005 (1). (09/C75E); la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. (09/L120); el Reglamento (CE) nº 399/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1172/98 del Consejo, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera, en lo que se refiere a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión. (09/L126); la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. (09/L120); y el Reglamento (CE) nº 399/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1172/98 del Consejo, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera, en lo que se refiere a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión. (09/L126).

1.2.3. Transporte marítimo e infraestructuras

En este sector, citar el Acuerdo sobre transporte marítimo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno de la República Popular China, por otra. (08/L 46); la Decisión del Consejo, de 28 de enero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo sobre transporte marítimo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno de la República Popular China, por otra. (08/L 46); la Decisión del Consejo, de 28 de enero de 2008, relativa a la celebración del Protocolo que modifica el Acuerdo sobre transporte marítimo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República Popular China, por otra, para tener en cuenta la adhesión a la Unión Europea de la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, la República de Eslovenia y la República Eslovaca. (08/C 46); el Reglamento (CE) nº 181/2008 de la Comisión, de 28 de febrero de 2008, por el que se establecen determinadas medidas de aplicación del Reglamento (CE) nº 718/1999 del Consejo relativo a una política de capacidad de las flotas comunitarias de navegación interior para fomentar el transporte por vía navegable (Versión codificada). (08/L 56); el Reglamento (CE) nº 324/2008 de la Comisión, de 9 de abril de 2008, por el que se fijan los procedimientos revisados para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima. (08/L 98); la Directiva 2008/59/CE del Consejo, de 12 de junio de 2008, que adapta la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior como consecuencia de la adhesión de la República de Bulgaria y Rumanía. (08/L 166); y la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina). (08/L 164).

Igualmente, señalar la Directiva 2008/67/CE de la Comisión, de 30 de junio de 2008, por la que se modifica la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos. (08/L 171); la Decisión del Parlamento Europeo, de 24 de abril de 2007, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2005. (08/L 187); Posición Común (CE) nº 16/2008, de 6 de junio de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (Texto refundido). (08/C 184E); la Posición Común (CE) nº 17/2008, de 6 de junio de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE y 2002/59/CE. (08/C 184E); la Posición Común (CE) nº 18/2008, de 6 de junio de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (Texto refundido). (08/C 190E); la Posición Común (CE) nº 19/2008, de 6 de junio de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.

(08/C 190E); la Posición Común (CE) nº 20/2008, de 6 de junio de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (Texto refundido). (08/C 198E); la Directiva 2008/87/CE de la Comisión, de 22 de septiembre de 2008, que modifica la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. (08/L 255); la Decisión de la Comisión, de 29 de octubre de 2008, referente a las disposiciones de aplicación de la Directiva 95/64/CE del Consejo sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros [notificada con el número C(2008) 6203] (Versión codificada). (08/L 306); la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas (versión refundida). (08/L 323); la Posición Común (CE) nº 29/2008, de 9 de diciembre de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo. (08/C 330E) y la Posición Común (CE) nº 30/2008, de 9 de diciembre de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (08/C 330E).

En el primer semestre del año 2009 indicar, la Directiva 2008/126/CE de la Comisión, de 19 de diciembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. (09/L32); el Reglamento (CE) nº 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (Versión codificada). (09/L61); el Reglamento (CE) nº 246/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea (consorcios) (Versión codificada). (09/L79); la Directiva 2009/46/CE de la Comisión, de 24 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. (09/L109); la Directiva 2009/26/CE de la Comisión, de 6 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos. (09/L113); la Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE. (09/L124); la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas. (09/L131); la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto. (09/L131); la Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. (09/L131); la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (09/L131); la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo. (09/L131); la Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (09/L131); el Reglamento (CE) nº 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques. (09/L131); el Reglamento (CE) nº 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente. (09/L131); la Directiva 2009/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros (versión refundida). (09/L141); la Decisión del Consejo, de 4 de noviembre de 2008, relativa a la firma de un Protocolo que modifica el Acuerdo sobre transporte marítimo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno de la República Popular China, por otra. (09/L144); la Directiva 2009/56/CE de la Comisión, de 12 de junio de 2009, que corrige, en lo que se refiere a su fecha de transposición, la Directiva 2008/126/CE, por la que se modifica la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. (09/L150); y 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 (Versión refundida). (09/L163).

1.2.4. Transporte aéreo e infraestructuras

En este sector, destaca el Reglamento (CE) nº 8/2008 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión. (08/L 10); el Reglamento (CE) nº 23/2008 de la Comisión, de 11 de enero de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 622/2003 por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea. (08/L9).

Asimismo es de subrayar, el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE. (08/L 79); el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 2320/2002. (08/L 97); la Decisión de la Comisión, de 7 de abril de 2008, sobre las condiciones armonizadas de utilización del espectro para el funcionamiento de los servicios de comunicaciones móviles en las aeronaves (servicios de MCA) en la Comunidad [notificada con el número C(2008) 1256]. (08/L 98); el Reglamento (CE) nº 331/2008 de la Comisión, de 11 de abril de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (08/L 102): el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Panamá sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 106); la Decisión del Consejo, de 18 de febrero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Panamá sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 106); la Directiva 2008/49/CE de la Comisión, de 16 de abril de 2008, por la que se modifica el anexo II de la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la realización de inspecciones en pista a las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad. (08/L 109); el Reglamento (CE) nº 351/2008 de la Comisión, de 16 de abril de 2008, por el que se aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a la asignación de prioridad en las inspecciones en pista de las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad. (08/L 109); el Reglamento (CE) nº 358/2008 de la Comisión, de 22 de abril de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 622/2003 por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea. (08/L 111); la Decisión del Consejo, de 29 de abril de 2008, por la que se modifica el anexo 3, parte I, de la Instrucción consular común, sobre los nacionales de terceros países sujetos a la obligación de visado aeroportuario. (08/L 129); la Posición Común (CE) nº 13/2008, de 18 de abril de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. (08/C 122E); la Posición Común (CE) nº 14/2008, de 18 de abril de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (Texto refundido). (08/C 129E); el Reglamento (CE) nº 482/2008 de la Comisión, de 30 de mayo de 2008, por el que se establece un sistema de garantía de la seguridad del software que deberán implantar los proveedores de servicios de navegación aérea y por el que se modifica el anexo II del Reglamento (CE) nº 2096/2005. (08/L 141).

Destacar también, el Reglamento (CE) nº 668/2008 de la Comisión, de 15 julio de 2008, que modifica los anexos II a V del Reglamento (CE) nº 2096/2005 por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, en lo que se refiere a los métodos de trabajo y procedimientos operativos. (08/L 188); el Reglamento (CE) nº 715/2008 de la Comisión, de 24 de julio de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (08/L 197); el Reglamento (CE) nº 820/2008 de la Comisión, de 8 de agosto de 2008, por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (08/L 221); la Posición Común (CE) nº 22/2008, de 23 de junio de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las tasas aeroportuarias. (08/C 254E); el Reglamento (CE) nº 1056/2008 de la Comisión, de 27 de octubre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003 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. (08/L 283); el Reglamento (CE) nº 1057/2008 de la Comisión, de 27 de octubre de 2008, por el que se modifica el anexo, apéndice II, del Reglamento (CE) nº 1702/2003 en lo que respecta al certificado de revisión de la aeronavegabilidad (Formulario EASA 15a). (08/L 283); el Reglamento (CE) nº 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 (versión refundida). (08/L 293); el Reglamento (CE) nº 1131/2008 de la Comisión, de 14 de noviembre

de 2008, que modifica el Reglamento (CE) no 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (08/L 306); el Reglamento (CE) nº 1356/2008 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 593/2007 relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea. (08/L 350); y el Reglamento (CE) nº 1361/2008 del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 219/2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR). (08/L 352).

En el primer semestre del año 2009, subrayar la Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. (09/L8); el Reglamento (CE) nº 29/2009 de la Comisión, de 16 de enero de 2009, por el que se establecen requisitos relativos a los servicios de enlace de datos para el cielo único europeo. (09/L13). (Corrección de errores «09/L13» 24-04-09); el Reglamento (CE) nº 30/2009 de la Comisión, de 16 de enero de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1032/2006 en lo relativo a los requisitos para los sistemas automáticos de intercambio de datos de vuelo que dan soporte a los servicios de enlace de datos. (09/L13). (Corrección de errores «09/L153» 17-06-09); el Reglamento (CE) nº 80/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva y por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 2299/89 del Consejo. (09/L35); la Decisión del Consejo, de 24 de julio de 2008, sobre la firma y aplicación provisional de un memorándum de cooperación entre la Organización de Aviación Civil Internacional y la Comunidad Europea sobre auditorías e inspecciones de la seguridad y asuntos relacionados. (09/L36); la Decisión de la Comisión, de 11 de marzo de 2009, relativa a la publicación con una restricción de la referencia de la norma EN 12312-9:2005 «Equipos de tierra para aeronaves — Requisitos específicos — Parte 9: Cargadoras de contenedores/palets» de conformidad con la Directiva 98/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2009) 1551]; la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias. (09/L70); el Reglamento (CE) nº 262/2009 de la Comisión, de 30 de marzo de 2009, por el que se establecen requisitos para la atribución y utilización coordinadas de los códigos de interrogador en modo S para el cielo único europeo. (09/L84); la Decisión del Consejo, de 15 de septiembre de 2008, relativa a la firma del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Estado de Israel sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (09/L90); el Reglamento (CE) nº 272/2009 de la Comisión, de 2 de abril de 2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil establecidas en el anexo del Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. (09/L91); la Decisión del Consejo, de 30 de marzo de 2009, por la que se refrenda el Plan maestro de gestión del tránsito aéreo europeo del proyecto de Investigación sobre gestión de tránsito aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR). (09/L95; el Reglamento (CE) nº 298/2009 de la Comisión, de 8 de abril de 2009, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (09/L95); la Decisión de la Comisión, de 8 de junio de 2009, sobre la interpretación detallada de las actividades de aviación relacionadas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2009) 4293]. (09/L149); el Reglamento (CE) nº 483/2009 de la Comisión, de 9 de junio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) no 820/2008 por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (09/L145); el Reglamento (CE) nº 487/2009 del Consejo, de 25 de mayo de 2009, relativo a la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo (Versión codificada). (09/L148); y el Reglamento (CE) nº 545/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2009 por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 95/93 relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios. (09/L167).

1.2.5. Transporte por cable e infraestructuras

En el primer semestre del año 2009, cabe destacar la Comunicación de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 2000/9/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las instalaciones de transporte de personas por cable. (09/C51).

1.2.6. Servicios postales

En lo referente a este apartado señalar la Directiva 2008/6/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, por la que se modifica la Directiva 97/67/CE en relación con la plena realización del mercado interior de servicios postales comunitarios. (08/L 52); la Decisión de la Comisión, de 10 de octubre de 2007, relativa a las ayudas estatales concedidas por Francia con respecto al modo de financiación de las jubilaciones de los funcionarios del Estado adscritos a La Poste [notificada con el número C (2007) 4545]. (08/L 63); y la Decisión de la Comisión, de 30 de abril de 2008, que exime a los servicios de mensajería y entrega urgente en Italia de la aplicación de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la coordinación de los proce-

dimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales [notificada con el número C (2008) 1642]. (08/L 132).

En el primer semestre de 2009, cabe destacar la Decisión de la Comisión, de 22 de diciembre de 2008, por la que se establece que el artículo 30, apartado 1, de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales, nº es aplicable a la producción de electricidad en la República Checa [notificada con el número C(2008) 8569]. (09/L19).

2. Anexos legislativos

2.1. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2008

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	1. Generalidades
03-01-08	RESOLUCIÓN de 2 de octubre de 2007, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2006.
09-01-08	RESOLUCIÓN de 1 de diciembre de 2007, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Cataluña, para el desarrollo de la base de datos de ocupación del suelo Corine Land Cover 2006, en España.
15-01-08	REAL DECRETO 33/2008, de 14 de enero, de disolución del Congreso de los Diputados y del Senado y de convocatoria de elecciones.
21-01-08	ORDEN FOM/4081/2007, de 27 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/3740/2007, de 15 de noviembre, por la que se publica la convocatoria de becas para la formación de personal en el Instituto Geográfico Nacional.
30-01-08	REAL DECRETO 66/2008, de 25 de enero, por el que se aprueba la oferta de empleo público para el año 2008. (Corrección de errores B.O.E. 31-01-08).
06-02-08	ORDEN FOM/201/2008, de 23 de enero, por la que se actualiza la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento.
12-02-08	ORDEN FOM/298/2008, de 31 de enero, por la que se establecen las bases de la concesión de los premios por jubilación al personal que se jubile de forma anticipada o por cumplir la edad reglamentaria de 65 años. (Corrección de errores BOE de 27-02-08).
15-02-08	RESOLUCIÓN de 24 de enero de 2008, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el desarrollo de la base de datos de ocupación del suelo Corine Land Cover 2006 en España.
18-02-08	RESOLUCIÓN de 19 de septiembre de 2007, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2006.
18-02-08	RESOLUCIÓN de 24 de octubre de 2007, del Ministerio de Asuntos Exteriores, relativa al Acuerdo sobre transportes internacionales de Mercancías Perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en esos transportes (ATP), y sus Anejos hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 22 de noviembre de 1976 y 26 de noviembre de 2004) con las modificaciones introducidas el 30 de abril de 2007.
29-02-08	ORDEN FOM/515/2008, de 19 de febrero, por la que se actualiza la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento.
01-03-08	ORDEN PRE/545/2008, de 29 de febrero, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas públicas a la ciencia y tecnología en la línea instrumental de actuación de utilización del conocimiento y trans-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	ferencia tecnológica, enmarcada en el Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011.
05-03-08	RESOLUCIÓN de 14 de febrero de 2008, de la Dirección General de Desarrollo Industrial, por la que se publican las ayudas concedidas durante 2007, a proyectos tractores del programa de Fomento de la investigación técnica dentro del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (2004-2007), en la parte dedicada al fomento de la investigación técnica.
05-03-08	RESOLUCIÓN de 14 de febrero de 2008, de la Dirección General de Desarrollo Industrial, por la que se publican las ayudas concedidas durante 2007 para el fomento y la implantación de sistemas de gestión de I+D+i.
05-03-08	RESOLUCIÓN de 14 de febrero de 2008, de la Dirección General de Desarrollo Industrial, por la que se publican las ayudas concedidas durante 2007, a acciones complementarias de cooperación internacional del programa de Fomento de la investigación técnica dentro del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (2004-2007), en la parte dedicada al fomento de la investigación técnica.
08-03-08	ORDEN PRE/621/2008, de 7 de marzo, por la que se regulan las bases, el régimen de ayudas y la gestión de la línea instrumental de actuación de proyectos de I + D + i, en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011.
12-03-08	ORDEN PRE/660/2008, de 7 de marzo, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas públicas a la ciencia y tecnología en la línea instrumental de actuación de infraestructuras científico-tecnológicas, del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011.
18-03-08	ORDEN FOM/730/2008, de 26 de febrero, por la que se modifica la Orden FOM/3740/2007, de 15 de noviembre, por la que se publica la convocatoria de becas para la formación de personal en el Instituto Geográfico Nacional.
18-03-08	RESOLUCIÓN de 27 de febrero de 2008, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunitat Valenciana, para el desarrollo del Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo en España.
01-04-08	RESOLUCIÓN de 27 de marzo de 2008, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se publica el acuerdo de encomienda de gestión entre el Ministerio de Fomento y el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas para la realización de trabajos en los terrenos denominados «Acuartelamiento Campamento Benítez» en Málaga.
02-04-08	ORDEN FOM/901/2008, de 31 de marzo, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de becas «Ministerio de Fomento-Fulbright». (Corrección de errores BOE de 12-04-08).
08-04-08	Orden FOM/956/2008, de 31 de marzo, por la que se aprueba la política de difusión pública de la información geográfica generada por la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional.
11-04-08	ORDEN FOM/995/2008, de 31 de marzo, por la que se delega la competencia para ejercer el protectorado de la Fundación Transporte y Formación.
11-04-08	ORDEN PRE/987/2008, de 8 de abril, por la que se amplía el ámbito de aplicación de la Orden PRE/1563/2006, de 19 de mayo, por la que se regula el procedimiento para la remisión telemática de las disposiciones y actos administrativos de los departamentos ministeriales que deban publicarse en el «Boletín Oficial del Estado».
11-04-08	ORDEN PRE/998/2008, de 8 de abril, por la que se efectúa la convocatoria del año 2008, para la concesión de las ayudas del Programa Nacional de Proyectos de Investigación aplicada en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011.
12-04-08	REAL DECRETO 431/2008, de 11 de abril, por el que se nombra Presidente del Gobierno a don José Luis Rodríguez Zapatero.
12-04-08	ORDEN PRE/1007/2008, de 11 de abril, por la que se efectúa la convocatoria del año 2008, para la concesión de las ayudas del Programa

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	Nacional de Proyectos de Desarrollo Experimental en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011. (Corrección de erratas B.O.E. de 26-04-08).
14-04-08	REAL DECRETO 432/2008, de 12 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales.
14-04-08	REAL DECRETO 433/2008, de 12 de abril, sobre las Vicepresidencias del Gobierno.
16-04-08	REAL DECRETO 438/2008, de 14 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales. (Corrección de errores BOE de 17-04-08 y 22-05-08).
19-04-08	ORDEN FOM/1088/2008, de 11 de abril, por la que se convocan becas «Ministerio de Fomento-Fulbright» para el período 2008-2009.
22-04-08	REAL DECRETO-LEY 2/2008, de 21 de abril, de medidas de impulso a la actividad económica.
26-04-08	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Ministerio de Fomento.
30-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de encomienda de gestión entre el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y el Ministerio de Fomento para la coedición de la obra «Territorio y actividad económica».
09-05-08	ORDEN EHA/1301/2008, de 6 de mayo, por la que se dictan las normas para la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado para 2009.
09-05-08	ORDEN EHA/1302/2008, de 7 de mayo, por la que se dictan las normas para la elaboración de los escenarios presupuestarios, para el período 2009-2011.
10-05-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría de Fomento, por la que se publica el Convenio de colaboración, entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura y Turismo del Principado de Asturias, para la financiación de las obras del Centro de Arte Rupestre «Tito Bustillo» en Ribadesella.
12-05-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría de Fomento, por la que se publica el Convenio de colaboración, entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón, para la financiación de las obras de restauración del Arco de la Villa, en el Pueblo Viejo de Belchite (Zaragoza).
12-05-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría de Fomento, por la que se publica el Convenio de colaboración, entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón, para la financiación de las obras de restauración, recuperación y acondicionamiento del Camino de Santiago en Aragón.
12-05-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría de Fomento, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón, para la financiación de las obras de cubrimiento del yacimiento arqueológico «La Loma de Regadío» en Urrea de Gaén (Teruel).
15-05-08	RESOLUCIÓN de 23 de abril de 2008, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, para el desarrollo de la base de datos de ocupación del suelo Corine Land Cover 2006 en España.
20-05-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón, para la financiación de las obras de restauración de la iglesia de Santiago el Mayor en Montalbán (Teruel).
21-05-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
21-05-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
21-05-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Galicia.
22-05-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
22-05-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalidad de Cataluña.
22-05-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Extremadura.
24-05-08	REAL DECRETO 869/2008, de 23 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de la Presidencia. (Corrección de errores B.O.E. 31-05-08).
28-05-08	RESOLUCIÓN de 24 de abril de 2008, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Foral de Navarra para el desarrollo de la base de datos de ocupación del suelo Corine Land Cover 2006 en España.
28-05-08	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2008, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se publica la encomienda de gestión a Ingeniería y Economía del Transporte, S. A., para el desarrollo de la Ley 30/2007, de 31 de octubre, de Contratos del Sector Público, en lo relativo al diseño de un sistema tarifario y la realización del marco reglamentario para su implantación.
28-05-08	ORDEN FOM/1452/2008, de 28 de abril, por la que se regula la asignación de recursos a los programas financiados con cargo al uno por ciento cultural del Ministerio de Fomento.
30-05-08	RESOLUCIÓN de 12 de mayo de 2008, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se convocan becas de formación de personal investigador en actividades y materias de la competencia de dicho organismo.
03-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Mujer de la Ciudad Autónoma de Ceuta para la financiación de la rehabilitación de la antigua estación de ferrocarril Ceuta-Tetuán.
03-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura de la Comunidad Autónoma de Andalucía para la financiación de la consolidación del mercado de abastos en Calañas.
03-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura de la Comunidad Autónoma de Andalucía para la financiación de la rehabilitación del Arquillo de la Pescadería en Aznalcázar.
03-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Comunidad Autónoma de Aragón para la financiación de la restauración de la Iglesia Parroquial de Santa María Magdalena en Zaragoza.
03-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Comunidad Autónoma de Aragón para la financiación de la restauración del salón del Tanto Monta en el predio de la Catedral de Huesca.
03-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha para la financiación de la consolidación de la Iglesia y Muros de la fortaleza del sacro convento-castillo «Calatrava la Nueva», en Aldea del Rey.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
03-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha para la financiación de obras del yacimiento arqueológico de la Motilla del Azuer en Daimiel.
03-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Vivienda y Obras Públicas de la Comunidad Autónoma de La Rioja para la financiación de la rehabilitación del Puente de Briñas en Haro.
03-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Comunidad Autónoma de La Rioja para la financiación de la restauración de la Muralla inferior del recinto fortificado de San Vicente de la Sonsierra.
03-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de las Illes Balears para la financiación de las obras de la restauración de la lonja gótica en Palma de Mallorca.
03-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura, Comunicación y Turismo de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias para la financiación de obras del Centro de Arte Rupestre «Tito Bustillo», en Ribadesella.
10-06-08	REAL DECRETO 964/2008, de 6 de junio, por el que se nombra Secretario General Técnico del Ministerio de Fomento a don José María Ramírez Loma.
12-06-08	RESOLUCIÓN de 29 de mayo de 2008, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se publica la convocatoria para el año 2008, de la concesión de ayudas para la realización de proyectos de investigación.
12-06-08	RESOLUCIÓN de 22 de mayo de 2008, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con el Gobierno de Aragón, para el desarrollo de la base de datos de ocupación del suelo Corine Land Cover 2006 en España.
12-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Comunidad Autónoma de Canarias.
12-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.
12-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Instituto Catalán del Suelo.
12-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Galicia.
18-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de junio de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión entre los Ministerios de Fomento y de Defensa.
24-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad de Madrid, para la financiación de las actuaciones en el Yacimiento «El Llano de la Horca», en Santorcaz.
25-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Fomento de la Ciudad de Ceuta, para la restauración del Revellín de San Pablo en las Murallas Reales.
25-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Fomento de la Ciudad de Melilla, para la restauración de los antiguos Almacenes Las Peñuelas.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
25-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Comunidad Autónoma de La Rioja, para la adecuación del entorno de la Ermita de Santa María de Arcos en Tricio.
25-06-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para la rehabilitación del Convento de la Merced.
01-07-08	ORDEN FOM/1904/2008, de 16 de junio, por la que se modifica la Orden FOM/2107/2007, de 3 de julio, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de ayudas a programas piloto que promuevan la movilidad sostenible en ámbitos urbanos y metropolitanos.
10-07-08	ORDEN FOM/2003/2008, de 7 de julio, por la que se aprueba la concesión de becas en «Ministerio de Fomento/Fulbright», para el período 2008/2009.
11-07-08	RESOLUCIÓN de 9 de junio de 2008, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Galicia para el desarrollo de la base de datos de ocupación del suelo Corine Land Cover 2006 en España.
28-07-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Extremadura para el desarrollo de la base de datos de ocupación del suelo Corine Land Cover 2006.
29-07-08	ORDEN FOM/2219/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las bases reguladoras, y se realiza la convocatoria para el año 2008, de las Subvenciones para la realización de estudios y acciones de difusión relacionados con el transporte, sus infraestructuras, y las demás competencias del Ministerio de Fomento.
31-07-08	LEY ORGÁNICA 1/2008, de 30 de julio, por la que se autoriza la ratificación por España del Tratado de Lisboa, por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, firmado en la capital portuguesa el 13 de diciembre de 2007.
12-08-08	ORDEN FOM/2388/2008, de 24 de julio, por la que se publica la convocatoria para el año 2008 de las ayudas a programas piloto que promuevan la movilidad sostenible en ámbitos urbanos y metropolitanos.
15-08-08	ORDEN PRE/2429/2008, de 14 de agosto, por la que se efectúa la convocatoria del año 2008, para la concesión de las ayudas públicas en investigación, desarrollo e innovación en energía y cambio climático en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011.
22-08-08	REAL DECRETO 1247/2008, de 18 de julio, por el que se aprueba la instrucción de hormigón estructural (EHE-08).
04-09-08	ORDEN FOM/2522/2008, de 22 de julio, por la que se convoca el Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento correspondiente al año 2007.
24-09-08	RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2008, de la Presidencia de la Comisión Nacional de la Competencia, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2007.
04-10-08	REAL DECRETO-LEY 5/2008, de 3 de octubre, por el que se autoriza a la Administración General del Estado a formalizar un contrato de garantía con el Banco Europeo de Inversiones y se amplía el límite para el otorgamiento de avales fijado en el artículo 54 de la Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2008.
18-10-08	REAL DECRETO 1662/2008, de 17 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 432/2008, de 12 de abril, por el que se reestructuran los Departamentos Ministeriales.
21-10-08	REAL DECRETO 1722/2008, de 20 de octubre, por el que se crea el Comité Organizador de la Presidencia Española del Consejo de la Unión Europea.
25-10-08	REAL DECRETO 1730/2008, de 24 de octubre, por el que se nombra Subsecretario de Fomento a don José María Ramírez Loma.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
25-10-08	REAL DECRETO 1731/2008, de 24 de octubre, por el que se nombra Secretario General Técnico del Ministerio de Fomento a don José María Collado González.
31-10-08	ORDEN FOM/3087/2008, de 28 de octubre, por la que se designa al Secretario de Estado de Transportes para ejercer la competencia de la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento.
17-11-08	ORDEN FOM/3298/2008, de 11 de noviembre, por la que se aprueban las bases reguladoras y se realiza la convocatoria del Certamen Artístico del Ministerio de Fomento para el año 2008.
19-11-08	RESOLUCIÓN de 14 de octubre de 2008, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se publica la concesión de becas de formación de personal investigador en actividades y materias de la competencia del organismo.
20-11-08	RESOLUCIÓN de 23 de septiembre de 2008, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2007.
20-11-08	RESOLUCIÓN de 29 de septiembre de 2008, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2007.
01-12-08	RESOLUCIÓN de 22 de octubre de 2008, de la Secretaría de Estado de Transporte, de prórroga de homologación del curso a impartir por la Asociación Española de Terminales Receptoras de Graneles Químicos, Líquidos y Gases.
05-12-08	LEY ORGÁNICA 2/2008, de 4 de diciembre, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, complementaria de la Ley para la ejecución en la Unión Europea de Resoluciones que impongan sanciones pecuniarias.
24-12-08	LEY 2/2008, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2009. (Corrección de errores BOE de 06-03-09).
31-12-08	ORDEN FOM/3806/2008, de 18 de diciembre, por la que se aprueban las tarifas de aplicación a la Administración General del Estado para la realización de encomiendas de gestión a las sociedades mercantiles estatales INECO y TIFSA.

2. Transporte terrestre e infraestructuras

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
09-01-08	ORDEN FOM/3983/2007, de 27 de diciembre, por la que se convoca para el año 2008 el otorgamiento de ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.
22-01-08	ORDEN FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.
22-01-08	RESOLUCIÓN de 10 de enero de 2008, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, relativo a la delegación de competencias para la realización de actos en materia de gestión, liquidación, recaudación y cobro de tasas.
24-01-08	ORDEN FOM/4098/2007, de 28 de diciembre, por la que se convoca para el año 2008 ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operen en el sector del transporte por carretera.
25-01-08	RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2007, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, por la que se encomienda al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la ejecución de inversiones contempladas en el Contrato-Programa Administración General del Estado-ADIF 2007-2010 en la Red Ferroviaria de Interés General de titularidad del Estado.
25-01-08	ORDEN FOM/4103/2007, de 28 de diciembre, por la que se convocan para el año 2008 ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera.
26-01-08	REAL DECRETO 1719/2007, de 14 de diciembre, por el que se aprueba el cambio de titularidad de un tramo de la carretera N-260 entre Olot y Ripoll, a favor de la Generalitat de Cataluña; un tramo de la carretera C-26 entre Olot y Ripoll, a favor del Ministerio de Fomento y de varios tramos de las carreteras N-II y N-260 a favor de la Generalitat de Cataluña.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
09-02-08	RESOLUCIÓN de 21 de enero de 2008, de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, por la que se publica el Convenio de colaboración, entre la Administración General del Estado y la Generalitat de Cataluña, por el que se determina la cuantía a transferir a ésta como consecuencia de la aplicación de lo establecido en el artículo 8 del Real Decreto Ley 6/1999, de 16 de abril, correspondiente al ejercicio de 2006.
14-02-08	ORDEN FOM/319/2008, de 8 de febrero, por la que se modifican los anexos VI de los Reales Decretos 354/2006 y 355/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, y sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, respectivamente.
23-02-08	RESOLUCIÓN de 14 de febrero de 2008, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2008.
01-03-08	RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2008, de la Dirección General de Carreteras, por la que se publica el Convenio entre el Ministerio de Fomento y el Principado de Asturias para la cesión al Principado de Asturias de la titularidad de los tramos de la vía A-66 a, comprendidos entre la A-66 y el tramo cedido al Ayuntamiento de Oviedo.
03-03-08	RESOLUCIÓN de 11 de febrero de 2008, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se convocan pruebas de constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transporte por carretera, a celebrar en la Comunidad Autónoma del País Vasco.
18-03-08	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2008, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se publica el Acuerdo para encomienda de gestión, del Ministerio de Fomento a Ingeniería y Economía del Transporte, para apoyo en la gestión de expedientes de obra y en la dirección de obras pertenecientes a actuaciones en grandes ejes.
31-03-08	RESOLUCIÓN de 4 de marzo de 2008, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se modifica la de 11 de febrero de 2008, por la que se convocan pruebas de constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transporte por carretera, a celebrar en la Comunidad Autónoma del País Vasco.
10-04-08	RESOLUCIÓN de 8 de abril de 2008, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la actualización para el año 2008, del Documento de Declaración sobre la Red.
11-04-08	RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2008, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se publica el Acuerdo de prórroga de la encomienda de gestión a Ingeniería y Economía del Transporte S.A., para la elaboración de un plan para el control integral de las subvenciones a la formación.
11-04-08	RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2008, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se publica el Acuerdo de prórroga de la encomienda de gestión a Ingeniería y Economía del Transporte S.A., para la elaboración de un plan para la renovación de las concesiones de transporte regular permanente de transporte de viajeros por carretera, de uso general y el apoyo a dicha renovación.
28-04-08	RESOLUCIÓN de 15 de abril de 2008, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda, para el mantenimiento y la evolución de la infraestructura del sistema de control del tacógrafo digital y su adaptación a la Ley 11/2007, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.
02-05-08	RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2008, de la Presidencia del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publican las bases reguladoras de la concesión de becas de aspirantes a ingreso con la categoría de Factor de Circulación de Entrada en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
09-05-08	RESOLUCIÓN de 15 de abril de 2008, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se convocan exámenes para la obtención y renovación de los Certificados de Consejeros

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
21-05-08	RESOLUCIÓN de 29 de abril de 2008, de la Presidencia de Renfe-Operadora, sobre delegación de competencias.
29-05-08	RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 2008, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión por el Ministerio de Fomento a Ingeniería y Economía del Transporte, S. A., para el desarrollo de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en materia de transporte de viajeros.
31-05-08	RESOLUCIÓN de 26 de mayo de 2008, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se determina el Tribunal calificador y se hace pública la fecha, hora y lugar de realización de los ejercicios para la constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transporte por carretera a celebrar en la Comunidad Autónoma del País Vasco.
10-06-08	RESOLUCIÓN de 20 de mayo de 2008, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión suscrito con Tecnología e Investigación Ferroviaria, S. A., para la creación de una Secretaría Técnica de apoyo a los grupos de trabajo del Ministerio de Fomento en los temas de seguridad e interoperabilidad.
10-06-08	RESOLUCIÓN de 26 de mayo de 2008, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión suscrito con Ingeniería y Economía del Transporte, S. A., para la asistencia a los técnicos responsables de la investigación de accidentes ferroviarios.
12-06-08	REAL DECRETO 948/2008, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, la Generalitat de Cataluña y Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, para la mejora de la interconexión entre la autopista AP-7 y la carretera B-224.
14-06-08	ORDEN PRE/1664/2008, de 13 de junio, por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se toma conocimiento del Acuerdo de la Administración General del Estado con el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera de 11 de junio de 2008.
16-06-08	ORDEN FOM/1708/2008, de 5 de junio, por la que se otorgan las ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operan en el sector del transporte por carretera reguladas por la Orden FOM/3743/2004, de 28 de octubre.
21-06-08	ORDEN PRE/1773/2008, de 20 de junio, por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se toma conocimiento del Acuerdo de la Administración General del Estado con el Departamento de Transporte de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera de 19 de junio de 2008.
30-06-08	RESOLUCIÓN de 3 de junio de 2008, de la Dirección General de Carreteras, por la que se publica la encomienda de gestión a Ingeniería y Economía del Transporte, S.A., para la «Asistencia técnica para la elaboración de informes previos de contratos de obras y asistencias técnicas en fase de licitación de la Dirección General de Carreteras».
01-07-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Dirección General de Carreteras, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión suscrito con el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, para la realización en 2008, de trabajos de asistencia técnica, investigación y desarrollo tecnológico en materias competencia de la Dirección General de Carreteras.
02-07-08	RESOLUCIÓN de 16 de junio de 2008, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, relativo a la delegación de competencias para iniciar, instruir y resolver expedientes de deslinde administrativo.
12-07-08	ORDEN FOM/2039/2008, de 3 de julio, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera.
18-07-08	ORDEN FOM/2131/2008, de 4 de julio, por la que se otorgan ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad, reguladas por la Orden FOM/3539/2007, de 16 de noviembre.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
25-07-08	ORDEN FOM/2180/2008, de 22 de julio, por la que se establece una cláusula de actualización automática de precios de los transportes públicos de viajeros por carretera.
25-07-08	ORDEN FOM/2181/2008, de 22 de julio, por la que se dictan reglas sobre la realización de transportes de cabotaje en España.
25-07-08	ORDEN FOM/2182/2008, de 22 de julio, sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo.
25-07-08	ORDEN FOM/2183/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 1997, en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús.
25-07-08	ORDEN FOM/2184/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden de 25 de abril de 1997, del Ministerio de Fomento, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.
25-07-08	ORDEN FOM/2185/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera.
29-07-08	ORDEN FOM/2218/2008, de 23 de julio, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.
02-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que publica el Acuerdo de encomienda de gestión suscrito con Ingeniería y Economía del Transporte, S. A., para apoyo en el control de calidad de los proyectos.
08-08-08	ORDEN FOM/2371/2008, de 29 de julio, por la que se corrige error en la Orden FOM/2131/2008, de 4 de julio, por la que se otorgan las ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad, reguladas por la Orden FOM/3539/2007, de 16 de noviembre.
09-08-08	RESOLUCIÓN de 18 de julio de 2008, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se publica el Tribunal y se señala el lugar, fecha y horas para la realización de los exámenes para la obtención y renovación de los Certificados de Consejeros de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, convocados por Resolución de 15 de abril de 2008.
13-08-08	ORDEN FOM/2415/2008, de 21 de julio, por la que se otorgan las ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera, reguladas por la Orden FOM/3574/2004, de 20 de octubre.
16-09-08	REAL DECRETO 1467/2008, de 29 de agosto, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado e Iberpistas, S. A., Concesionaria del Estado, Sociedad Unipersonal, para la mejora del tramo San Rafael-Villacastín de la autopista AP-6.
07-10-08	RESOLUCIÓN de 21 de julio de 2008, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, sobre delegación de atribuciones en el Subdirector General de Conservación y Explotación, Jefes de Demarcación de Carreteras y órganos inferiores en materia de conservación y explotación.
14-10-08	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias para la ordenación de gastos y pagos.
17-10-08	REAL DECRETO 1641/2008, de 3 de octubre, por el que se aprueba el convenio entre la Administración General del Estado, la Junta de Galicia y «Autopista Central Gallega, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», por el que se modifican determinados términos de la concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista AP-53, Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo, que ostenta dicha sociedad, por la conexión con la autovía AG-59 y su utilización libre de peaje para los movimientos AG-59-Santiago de Compostela e inverso.
25-10-08	RESOLUCIÓN de 3 de junio de 2008, de la Dirección General de Carreteras, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A., para la asistencia técnica para el seguimiento, comprobación y elaboración de informes previos a la supervisión de proyectos de trazado

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	y construcción de las actuaciones incluidas en los convenios entre la Administración General del Estado y los Consejos Insulares de Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera en materia de carreteras.
25-10-08	RESOLUCIÓN de 15 de septiembre de 2008, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se publica el acuerdo de prórroga de la encomienda de gestión del Ministerio de Fomento a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda para el despliegue de la infraestructura necesaria del sistema de cualificación inicial y formación continua de los conductores profesionales.
29-10-08	RESOLUCIÓN de 1 de julio de 2008, de RENFE-Operadora, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2007.
29-10-08	ORDEN FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado.
30-10-08	RESOLUCIÓN 15 de julio de 2008, de Ferrocarriles de Vía Estrecha, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2006.
12-11-08	ORDEN FOM/3233/2008, de 27 de octubre, por la que se convocan ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.
22-11-08	SENTENCIA de 17 de octubre de 2007, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, por la que se fija la siguiente doctrina legal: «Las Administraciones autonómicas que hayan asumido las competencias correspondientes en materia de transportes terrestres son asimismo competentes para sancionar las infracciones muy graves tipificadas en el artículo 140.b) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (ulteriormente artículo 140.20 tras la reforma por la Ley 29/2003, de 8 de octubre) que impliquen un exceso sobre los tiempos máximos de conducción o una minoración sobre los tiempos de descanso reglamentariamente establecidos».
28-11-08	RESOLUCIÓN de 17 de octubre de 2008, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se modifica la de 15 de octubre de 2007, por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario a impartir en los centros de homologación de formación de personal ferroviario.
29-11-08	REAL DECRETO 1987/2008, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado, el Gobierno de Aragón y Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, para el enlace de la autopista de conexión entre las carreteras N-232 y N-II. Tramo: El Burgo de Ebro-Villafranca de Ebro, con la autopista AP-2, Zaragoza-Mediterráneo.
11-12-08	RESOLUCIÓN de 22 de julio de 2008, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
11-12-08	ORDEN FOM/3591/2008, de 27 de noviembre, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera.
18-12-08	RESOLUCIÓN de 11 de noviembre de 2008, de Ferrocarriles de Vía Estrecha, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
30-12-08	RESOLUCIÓN de 11 de diciembre de 2008, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la Actualización del Documento de Declaración sobre la Red 2008.
31-12-08	RESOLUCIÓN de 16 de diciembre de 2008, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de delegación de la competencia para la constitución de derechos reales de servidumbre.
31-12-08	RESOLUCIÓN de 16 de diciembre de 2008, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se revoca determinada competencia delegada al Presidente de ADIF.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia

3. Transporte marítimo e infraestructuras

03-01-08	RESOLUCIÓN de 3 de agosto de 2007, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2006.
09-01-08	RESOLUCIÓN de 9 de julio de 2007, de la Autoridad Portuaria de Pasajes, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2006.
09-01-08	RESOLUCIÓN de 1 de octubre de 2007, de la Autoridad Portuaria de Sevilla, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2006.
10-01-08	RESOLUCIÓN de 6 de marzo de 2007, de la Autoridad Portuaria de Bilbao, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2005
10-01-08	RESOLUCIÓN de 27 de febrero de 2007, de la Autoridad Portuaria de Castellón, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2005.
10-01-08	RESOLUCIÓN de 15 de marzo de 2007 de la Autoridad Portuaria de Santander, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2005.
12-01-08	RESOLUCIÓN de 31 de octubre de 2007, de la Autoridad Portuaria de Castellón, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2006.
12-01-08	RESOLUCIÓN de 27 de septiembre de 2007, de la Autoridad Portuaria de Santander, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2006.
21-01-08	RESOLUCIÓN de 16 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan exámenes teóricos ordinarios para la obtención de titulaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo y motos náuticas.
30-01-08	ORDEN FOM/93/2008, de 23 enero, por la que se regula la composición y funciones, de los equipos de evaluación ante emergencias marítimas. (Corrección de errores BOE de 12-02-08).
30-01-08	RESOLUCIÓN de 28 de diciembre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Oficial Náutico-Pesquera de Ferrol, para impartir cursos de especialidad marítima.
30-01-08	RESOLUCIÓN de 10 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la empresa Ensino Profesional Galego, para impartir cursos de especialidad marítima.
01-02-08	RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se actualiza el anexo II del Real Decreto 544/2007, de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la lista séptima del Registro de matrícula de buques.
05-02-08	RESOLUCIÓN de 2 de octubre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro de Investigación y Formación Pesquera y Agraria de Huelva, para impartir cursos de especialidad marítima.
05-02-08	RESOLUCIÓN de 3 de octubre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Almería, para impartir curso de especialidad marítima.
06-02-08	RESOLUCIÓN de 27 de septiembre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a Laix Universal para impartir cursos de capacitación.
06-02-08	RESOLUCIÓN de 4 de octubre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Barcelona para impartir curso de especialidad marítima.
06-02-08	RESOLUCIÓN de 5 de octubre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro integral de enseñanza Vicente Gradaille para impartir cursos de especialidad marítima.
06-02-08	RESOLUCIÓN de 16 de octubre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Escuela Técnica Superior de Náutica de la Universidad de Cantabria para impartir cursos de capacitación.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
06-02-08	RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Cartagena para impartir curso de especialidad marítima.
06-02-08	RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Vigo para impartir cursos de especialidad marítima.
06-02-08	RESOLUCIÓN de 20 de noviembre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al Centro CEMA, para impartir curso de especialidad marítima.
06-02-08	RESOLUCIÓN de 26 de noviembre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la empresa Salvacon para impartir cursos de especialidad marítima.
06-02-08	RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera «Nuestra Señora de la Antigua» para impartir cursos de especialidad marítima.
07-02-08	REAL DECRETO 62/2008, de 25 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas.
08-02-08	RESOLUCIÓN de 13 de diciembre de 2007, de la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Alicante, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2006.
12-02-08	ORDEN FOM/297/2008, de 1 de febrero, por la que se aprueba la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Gijón-Musel.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de aptitud para la obtención de los títulos de la Marina Mercante.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a Cantábrica Consultores Marítimos para impartir curso de especialidad marítima.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Techmarine, modelo T-72.01, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Techmarine, modelo T-72.02, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Techmarine, modelo T-72.04, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Techmarine, modelo T-74.05, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Navicom, modelo RT-320, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Magellan, modelo Explorist 200, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Techmarine, modelo T01.02, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Magellan, modelo Explorist 300, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Magellan, modelo Explorist 210, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca «Magellan», modelo Explorist 600, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca «Magellan», modelo Explorist XL, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca «Magellan», modelo Explorist 100, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
14-02-08	INSTRUMENTO DE ACEPTACIÓN por España de las Enmiendas al Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), relativas a la institucionalización del Comité de Facilitación, adoptadas el 7 de noviembre de 1991, por la Asamblea de la Organización por Resolución A.724 (17). (Corrección de errores B.O.E. 24-07-08).
14-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Magellan, modelo Explorist 400, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
14-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Magellan, modelo Explorist 500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
14-02-08	RESOLUCIÓN de 24 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación.
15-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat-C/Mini-C No Solas, marca THRANE & THRANE, modelo TT-3022-(D), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat-C/Mini-C No Solas, marca THRANE & THRANE, modelo TT-3026M ECTRACK, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat-C/Mini-C No Solas, marca THRANE & THRANE, modelo SAILOR 33 FLEET PLUS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Techmarine, modelo S55.02, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	la que se declara la homologación del equipo radiogoniómetro de localización hombre al agua, marca Rhotheta, modelo RT-202, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Techmarine, modelo S55.05, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Techmarine, modelo T55.02, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Techmarine, modelo T55.05, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Geonav, modelo 7 Wide, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca J.R.C., modelo JLR-20, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca J.R.C., modelo JLR-30, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (Sia/Ais No-Solas), marca True Heading, modelo AIS-CTRX (SRT-MTB-OEM), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-02-08	RESOLUCIÓN de 24 de enero de 2008, de la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2006.
15-02-08	RESOLUCIÓN de 29 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Valencia para impartir cursos de especialidad marítima.
18-02-08	RESOLUCIÓN del 14 de mayo de 2007, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2006.
18-02-08	RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela Andaluza de Técnicos en Emergencias para impartir un curso.
19-02-08	INSTRUMENTO de ratificación del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001), hecho en Londres el 23 de marzo de 2001.
19-02-08	RESOLUCIÓN de 27 de junio de 2007, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2006.
20-02-08	RESOLUCIÓN de 21 enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a SIGMA PASCAL para impartir un curso de capacitación para manipulación de mercancías peligrosas.
21-02-08	RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2008, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, por la que se publica la Adenda al Acuerdo de encomienda de gestión suscrito con la Sociedad Remolques Marítimos, S.A., de los servicios de tripulación y mantenimiento de su flota de buques de salvamento y lucha contra la contaminación marina y del fletamento total de buques propiedad de Remolques Marítimos, S.A.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
21-02-08	RESOLUCIÓN de 28 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación al Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Atlántico para impartir cursos de especialidad marítima.
21-02-08	RESOLUCIÓN de 31 de enero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Escola de Capacitacio Nautico Pesquera de Catalunya para impartir los cursos de especialidad marítima.
22-02-08	RESOLUCIÓN de 18 de enero de 2008, de la Autoridad Portuaria de Tarragona, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2006.
22-02-08	RESOLUCIÓN de 31 de enero de 2008, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, por la que se otorgan ayudas para la adquisición de radiobalizas de hombre al agua y chalecos salvavidas y goniómetros de localización y radiobalizas destinadas a los buques pesqueros nacionales.
22-02-08	RESOLUCIÓN de 1 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación al Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Atlántico para impartir cursos de especialidad marítima.
22-02-08	RESOLUCIÓN de 5 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la acreditación a AENOR como entidad auditora de sistemas de calidad en lo que afecta a las disposiciones del Convenio de formación, titulación y guardia para la gente de mar 1978.
25-02-08	RESOLUCIÓN de 29 de enero de 2008, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, por la que se convoca la concesión de ayudas para la adquisición de radiobalizas (GPS) destinadas a los buques pesqueros nacionales.
25-02-08	RESOLUCIÓN de 29 de enero de 2008, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, por la que se convoca la concesión de ayudas para la adquisición e instalación de radiobalizas de hombre al agua y chalecos salvavidas y goniómetros de localización para los tripulantes de los buques de pesca nacionales.
28-02-08	RESOLUCIÓN de 15 de noviembre de 2007, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2006.
29-02-08	RESOLUCIÓN de 6 de marzo de 2007, de la Autoridad Portuaria de Bilbao, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2006.
07-03-08	ORDEN PRE/612/2008, de 29 de febrero, por la que se convocan los Premios de Investigación e Innovación Tecnológica en la Lucha contra la Contaminación Marítima del Litoral para el año 2008.
08-03-08	ORDEN PRE/613/2008, de 7 de marzo, por la que se habilita el Puerto de Santa Cruz de La Palma (La Palma), como puesto fronterizo.
11-03-08	RESOLUCIÓN de 11 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Techmarine, modelo T-74.06, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat F55-No-Solas, marca Thrane & Thrane, modelo Sailor 55 Fleet Plus (TT-3086A), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca NORTHSTAR, modelo RDR 1106, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca NORTHSTAR, modelo RDR 1257, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD clase D (No Solas), marca ICOM, modelo IC-M411, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia	Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por Satelite No-Solas, marca Northstar, modelo M 84, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca EAGLE, modelo EGC-12W, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca LOWRANCE, modelo LGC-2000, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca J.M.C., modelo GP-280, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo LGC-3000, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca J.M.C., modelo NP-20 MAX, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo LGC-12 W, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Northstar, modelo M 121, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Northstar, modelo Explorer 650, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor Navtex, marca McMurdo, modelo NAV6 Dual Navtex System (No-Solas), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Northstar, modelo Explorer 660, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor Navtex, marca McMurdo, modelo NAV6 Plus Navtex System (No-Solas), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo Globalmap 5150C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.	11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (Sia/Ais No-Solas), marca Raymarine, modelo AIS250, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (Sia/Ais No-Solas), marca SIMRAD, modelo AI50, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-03-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de Barco Inmarsat F77-No-Solas, marca Thrane & Thrane, modelo Sailor 77 Fleet Plus (TT-3084A), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-03-08	REAL DECRETO 323/2008, de 29 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 2062/1999, de 30 de diciembre, por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas.
19-03-08	ORDEN FOM/753/2008, de 28 de febrero, por la que se actualiza la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal de la Autoridad Portuaria de Alicante.
25-03-08	RESOLUCIÓN de 29 de enero de 2008, de la Autoridad Portuaria de Avilés, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2006.
25-03-08	RESOLUCIÓN de 27 de febrero de 2008, de la Autoridad Portuaria de Melilla, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2006.
25-03-08	RESOLUCIÓN de 29 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se actualiza el contenido del anexo II de la Orden FOM/2285/2004, de 28 de junio, por la que se regulan las pruebas sobre reconocimiento de la legislación marítima española y el procedimiento de expedición de refrendos a los poseedores de titulaciones profesionales al amparo del convenio STCW 78/95.
26-03-08	RESOLUCIÓN de 9 de marzo de 2007, de la Autoridad Portuaria de Melilla, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2005.
28-03-08	RESOLUCIÓN de 25 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro Lainsa para impartir cursos de especialidad marítima.
28-03-08	RESOLUCIÓN de 29 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al Instituto Politécnico de Formación Profesional Marítimo Pesquero de Canarias, para impartir cursos de especialidad marítima.
28-03-08	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Raymarine, modelo M-92652, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-08	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Furuno, modelo FAR-2157 Blac-Box, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-08	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Furuno, modelo FAR-2167DS-Black-Box (Banda S), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-08	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Raymarine, modelo M-92654, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-08	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Raymarine, modelo M-92655, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-08	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca Simrad, modelo RS87, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-08	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Simrad, modelo HS50, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española
28-03-08	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CE52, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-08	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CP52, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-08	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Raymarine, modelo M-92650, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
01-04-08	RESOLUCIÓN de 29 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece el Rol de Despacho y Dotación para los buques pesqueros y auxiliares de pesca. (Corrección de errores BOE de 01-05-08).
01-04-08	ORDEN FOM/884/2008, de 25 de marzo, por la que se modifica la Orden FOM/3302/2005, de 14 de octubre, por la que se regula la prueba o curso de actualización preciso para obtener la revalidación de las tarjetas profesionales de la marina mercante.
05-04-08	ORDEN FOM/938/2008, de 27 de marzo, que aprueba el pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario estatal.
07-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro «San Nicolás», para impartir cursos de especialidad marítima.
07-04-08	RESOLUCIÓN de 29 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera «Nuestra Señora de la Antigua», para impartir cursos de especialidad marítima.
07-04-08	RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al Centro de Estudios Marítimos del Atlántico, para impartir diversos cursos.
09-04-08	RESOLUCIÓN de 19 de septiembre de 2007, de la Autoridad Portuaria de Baleares, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2006.
10-04-08	ORDEN FOM/982/2008, de 18 de marzo, por la que se convocan becas en la especialidad profesional marítima.
10-04-08	ORDEN FOM/983/2008, de 18 de marzo, por la que se publica la convocatoria de becas en la especialidad profesional marítima para alumnos de las escuelas de ingeniería naval o ingeniería naval y oceánica.
11-04-08	RESOLUCIÓN de 19 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de TEPESA para impartir cursos de especialidad marítima.
11-04-08	RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca KODEN, modelo MDC-2540, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-04-08	RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca ICOM, modelo IC-M601, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-04-08	RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca NAVICOM, modelo RT-300, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-04-08	RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas,

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	marca SIMRAD, modelo CR54, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-04-08	RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca SIMRAD, modelo CA52, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-04-08	RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca SIMRAD, modelo CR52, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-04-08	RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca SIMRAD, modelo CA54, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-04-08	RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro de Formación en Seguridad Marítima y Adiestramiento de la Flota, para impartir cursos de especialidad marítima.
18-04-08	RESOLUCIÓN de 1 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro Can Padro, para impartir los cursos de especialidad marítima.
18-04-08	RESOLUCIÓN de 1 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro Seganosa, para impartir cursos de especialidad marítima.
22-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a luz de navegación, costado babor, roja, marca Mateo Miletich, modelo Babor, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a luz de navegación, de tope, blanca, marca Mateo Miletich, modelo Tope, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a luz de navegación, costado babor, roja, marca Mateo Miletich, modelo Babor Doble, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a luz de navegación, costado estribor, verde, marca Mateo Miletich, modelo Estribor Doble, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a luz de navegación, de alcance, blanca, marca Mateo Miletich, modelo Popa, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a luz de navegación, de alcance, blanca, marca Mateo Miletich, modelo Popa Doble, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a luz de navegación, de remolque, amarilla, marca Mateo Miletich, modelo Remolque, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a luz de navegación, de remolque, amarilla, marca Mateo Miletich, modelo Remolque Doble, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspon-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	diente a luz de navegación, de tope, blanca, marca Mateo Miletich, modelo Tope Doble, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a luz de navegación, todo horizonte, blanca, marca Mateo Miletich, modelo Fondeo, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a luz de navegación, todo horizonte, blanca, marca Mateo Miletch, modelo Fondeo Doble, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a luz de navegación, todo horizonte, roja, marca Mateo Miletich, modelo Sin Gobierno, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a luz de navegación, todo horizonte, roja, marca Mateo Miletich, modelo Sin Gobierno Doble, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a luz de navegación, todo Horizonte, verde, marca Mateo Miletich, modelo Pesca Doble, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación correspondiente a luz de navegación, todo horizonte, verde, marca Mateo Miletich, modelo Pesca, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
25-04-08	RESOLUCIÓN de 28 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Escuela de Investigación y Formación Agraria y Pesquera de Almería, para impartir cursos de especialidad marítima.
25-04-08	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al Centro Formación Internacional Marítimo, para impartir cursos de especialidad marítima. (Corrección de errores BOE de 13-03-08).
25-04-08	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Andaluza de Técnicos en Emergencias, para impartir cursos de especialidad marítima.
25-04-08	RESOLUCIÓN de 3 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Facultad de Náutica de la Universidad Politécnica de Cataluña, para impartir cursos de especialidad marítima.
28-04-08	ORDEN FOM/1176/2008, de 10 de abril, por la que se actualiza la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal de la Autoridad Portuaria de Vigo.
29-04-08	RESOLUCIÓN de 14 de marzo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establecen los cursos de formación permanente y de reciclaje de los Prácticos.
29-04-08	RESOLUCIÓN de 8 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se publica la encomienda de gestión a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, para la grabación de datos para la emisión de tarjetas profesionales e impresión de éstas.
29-04-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se publica la encomienda de gestión al Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas para la prestación de asistencia técnica, investigación y desarrollo tecnológico en materias de la competencia de la Dirección General de la Marina Mercante, correspondiente al período 2008-2010.
29-04-08	ORDEN FOM/1195/2008, de 23 de abril, por la que se aprueba la valoración de la zona de

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	servicio y de los terrenos afectados a la señalización marítima del puerto de Avilés.
05-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2210, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2240, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2260, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2510, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2560, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Eagle, modelo Cuda 250I, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CP44, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CP54, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CE44, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CA44, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Simrad, modelo CE54, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
06-05-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación Escuela Técnica Superior de Náutica, Máquinas y Radio Electrónica de la Universidad de La Laguna para impartir cursos de especialidad marítima.
08-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo FR-2115 B, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo FR-2125 B, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Koden, modelo MDC-2520, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Raymarine, modelo RA1048HD, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
08-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF con LSD clase D (No Solas), marca Raymarine, modelo RAY 215 E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo FR-2135 S-B (Banda S), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Furuno, modelo M-1623, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca Raymarine, modelo RA1072HD, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca JOPIX, modelo NAUTIC, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca FURUNO, modelo GP-320 B, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor direccional de HF, marca Taiyo, modelo TD-A440-2, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor direccional de VHF No-Solas, marca Taiyo, modelo TD-L 1550A, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
14-05-08	RESOLUCIÓN de 17 de octubre de 2007, de la Autoridad Portuaria de Motril, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2006.
15-05-08	RESOLUCIÓN de 25 de abril de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la acreditación a «Det Norske Veritas España, S.L.» como entidad auditora de sistemas de calidad en lo que afecta a las disposiciones del Convenio de formación, titulación y guardia para la gente de mar 1978.
17-05-08	RESOLUCIÓN de 29 de abril de 2008, de la Secretaría General de Transporte, por la que se acuerda iniciar el procedimiento para el otorgamiento de compensaciones a los transportes marítimos y aéreos de mercancías con origen o destino en las Illes Balears realizados en el año 2007.
24-05-08	RESOLUCIÓN de 14 de mayo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje, en los puertos de Pasajes, Huelva, Denia, Palma de Mallorca, Melilla y Arguineguín-Santa Agueda (Gran Canaria). (Corrección de errores BOE de 05-06-08).
26-05-08	RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la acreditación a «Lloyd's Register Quality Assurance Ltd., Operaciones España» como entidad auditora de sistemas de calidad en lo que afecta a las disposiciones del Convenio de formación, titulación y guardia para la gente de mar 1978.
27-05-08	RESOLUCIÓN de 6 mayo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación al Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española para impartir cursos.
27-05-08	RESOLUCIÓN de 6 de mayo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	la que se homologa al Centro de Investigación y Formación Pesquera de Almería para impartir cursos.
05-06-08	REAL DECRETO 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos. (Corrección de errores B.O.E. 18-07-08).
06-06-08	RESOLUCIÓN de 29 de mayo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la acreditación a «Bureau Veritas Certification» como entidad auditora de sistemas de calidad en lo que afecta a las disposiciones del Convenio de formación, titulación y guardia para la gente de mar 1978.
19-06-08	RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al centro «Ozonia Consultores, S. L.», para impartir cursos de especialidad marítima.
19-06-08	RESOLUCIÓN de 16 de mayo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Las Palmas, para impartir curso de especialidad marítima.
19-06-08	RESOLUCIÓN de 16 de mayo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Palma de Mallorca para impartir curso de especialidad marítima.
19-06-08	RESOLUCIÓN de 16 de mayo de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro de Formación Internacional Marítimo para impartir cursos de especialidad marítima.
19-06-08	RESOLUCIÓN de 2 de junio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se modifica la de 14 de mayo de 2008, por la que se convocan pruebas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje en los puertos de Pasajes, Huelva, Denia, Palma de Mallorca, Melilla y Arguineguín-Santa Águeda (Gran Canaria).
23-06-08	RESOLUCIÓN de 5 de junio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se crea el certificado de especialidad de oficial de protección del buque y oficial de la compañía para la protección marítima.
05-07-08	RESOLUCIÓN de 16 de junio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 017/0703-0, correspondiente a balsa salvavidas, marca Eurovinil, modelo Crucero 8P, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
07-07-08	RESOLUCIÓN de 16 de junio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 019/0703-0, correspondiente a balsa salvavidas, marca Eurovinil, modelo Crucero 12P, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
07-07-08	RESOLUCIÓN de 16 de junio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Plastimo, modelo Ibiza 10P, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
07-07-08	RESOLUCIÓN de 16 de junio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación de balsa salvavidas, marca Plastimo, modelo Ibiza 6P, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
07-07-08	RESOLUCIÓN de 16 de junio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 015/0703-0, correspondiente a balsa salvavidas, marca Eurovinil, modelo Crucero 4P, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
07-07-08	RESOLUCIÓN de 16 de junio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 016/0703-0, correspondiente a balsa salvavidas, marca Eurovinil, modelo Crucero 6P, Recreo, No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
07-07-08	RESOLUCIÓN de 16 de junio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación nº 018/0703-0, correspondiente a balsa salvavidas, marca Eurovinil, modelo Crucero 10P, Recreo,

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	No Solas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-07-08	ORDEN PRE/2102/2008, de 10 de julio, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas a los tripulantes de buques españoles, que faenan en aguas de Mauritania, por paralización de su actividad. (Corrección de errores BOE. 19-07-08)
21-07-08	ORDEN PRE/2149/2008, de 17 de julio, por la que se modifica la Orden PRE/2475/2007, de 10 de agosto, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas a los tripulantes de buques españoles que faenan en la costera de la anchoa, por paralización de su actividad.
11-08-08	ORDEN FOM/2381/2008, de 30 de julio, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones públicas a las empresas navieras españolas para compensar parcialmente las inversiones realizadas en la implantación del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.
16-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Koden modelo MDC-2220, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad Shipmate modelo CP-32 (DGPS), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo Etrex Vista HCX, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Magellan, modelo Tritón 200, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Magellan, modelo Tritón 300, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Magellan, modelo Tritón 400, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Magellan, modelo Tritón 500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No-Solas), marca M-Tech, modelo MT-700, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No-Solas), marca Simrad, modelo RS86, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo de radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No-Solas), marca NAVICOM, modelo RT-550, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	receptor de navegación por satélite No-Solas, marca NORTHSTAR, modelo EXPLORER 538, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Northstar, modelo Explorer 567, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
16-08-08	RESOLUCIÓN de 14 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje. (Corrección de errores BOE 14-11-08).
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Garmin modelo GMR 18, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Garmin modelo GMR 24, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca GARMIN, modelo GMR 404, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca «Garmin», modelo GMR 406, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Koden modelo MDC-1010, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca KODEN modelo MDC-1060, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Koden modelo MDC-1520, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Entel, modelo HT-640, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Simrad Shipmate modelo CE-32 (DGPS), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lorenz modelo Compact 7 Sun Color, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lorenz modelo Compact 7 Plus, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, Etrex Summit HC, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo Etrex Legend HCX, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Koden, modelo KBG-3, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo Etrex Venture HC, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Magellán, modelo Tritón 1500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Magellán, modelo Tritón 2000, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo Etrex H, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No-Solas), marca Raymarine, modelo RAY 49 E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Cobra, modelo MRHH 125 EU, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Plastimo, modelo SX-200, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca «Lowrance», modelo Finder H2O, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo Finder GO2, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo Finder Explorer, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo Finder Hunt, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Lowrance, modelo Finder Expedition, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Seiwa, modelo Seahorse, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Northstar, modelo Explorer 657, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Northstar, modelo Explorer 557, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Northstar, modelo Explorer 550, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Raymarine, modelo A65/A60 GPS RS12, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Ashtech, modelo Compas GPS-3011, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Seiwa, modelo Starfish, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Simrad, modelo GS10, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor Direccional de MF No-Solas, marca Taiyo, modelo TD-C358, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
18-08-08	RESOLUCIÓN de 10 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (Sia/Ais No-Solas), marca Navico, modelo Nais-300, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Furuno modelo GP-1650WF, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Lorenz modelo SRD 1, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Lorenz modelo SRD 10, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Lorenz modelo SRD 8, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Lorenz modelo SRD 9, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca RAYMARINE modelo

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	RA2048SHD, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca RAYMARINE modelo RA2072SHD, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca SIMRAD modelo DX42S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca SIMRAD modelo DX64S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca SIMRAD modelo TX06S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca SIMRAD modelo TX10S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca SIMRAD modelo TX25S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Furuno modelo GP-1650WDF, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca FURUNO modelo GP-1650WD, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Receptor de Navegación por Satélite No-Solas, marca Furuno modelo GP-1650W, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca SIMRAD modelo GB60, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca NORTHSTAR modelo 124, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca SIMRAD modelo NX40, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca SIMRAD modelo NX45, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca COMNAV, modelo VECTOR G2/G2B (Compas Satelitario), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	No-Solas, marca SIMRAD, modelo CR44, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española
26-08-08	RESOLUCIÓN de 24 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca J.R.C. modelo JMA-2343, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 24 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca J.R.C. modelo JMA-2344, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 24 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Simrad modelo Antena-Abierta RB-719A, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 24 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radioteléfono de MF/HF No-Solas, marca J.R.C. modelo JSB-196 GM, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 24 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca Midland modelo Neptune 100, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 24 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca Lowrance modelo LVR-250E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
26-08-08	RESOLUCIÓN de 24 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radioteléfono Portátil de VHF No-Solas, marca Midland modelo Pacific, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-08-08	RESOLUCIÓN de 8 de agosto de 2008, de Puertos del Estado, por la que se publica el Acuerdo del Consejo Rector, por el que se aprueba el contenido mínimo de las pruebas de aptitud para acreditar la idoneidad de los trabajadores portuarios.
05-09-08	ORDEN PRE/2523/2008, de 4 de septiembre, por la que se crean los Centros de la Guardia Civil para la vigilancia marítima de costas y fronteras.
05-09-08	ORDEN FOM/2531/2008, de 29 de agosto, por la que se convocan subvenciones a las empresas navieras españolas para compensar parcialmente las inversiones realizadas en la implantación del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, para el ejercicio presupuestario de 2008.
10-09-08	RESOLUCIÓN de 18 de junio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del Centro Metodologías en Protección y Seguridad para impartir los cursos de especialidad marítima de formación básica y avanzado en lucha contra incendios.
10-09-08	RESOLUCIÓN de 30 de junio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Escuela Técnica Superior de Náutica de Santander para impartir diversos cursos.
18-09-08	RESOLUCIÓN de 16 de julio de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas de A Coruña para impartir los cursos de especialidad marítima.
25-09-08	RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la acreditación a «Germanischer Lloyd Certification Services, S. L.» como entidad auditora de sistemas de calidad en lo que afecta a las disposiciones del Convenio de formación, titulación y guardia para la gente de mar 1978.
25-09-08	ORDEN FOM/2693/2008, de 10 de septiembre, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal de la Autoridad Portuaria de Santander.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
25-09-08	ORDEN FOM/2694/2008, de 10 de septiembre, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.
25-09-08	ORDEN. FOM/2695/2008, de 10 de septiembre, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal de la Autoridad Portuaria de Melilla.
30-09-08	RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje, en los puertos de Bilbao y Sevilla.
11-10-08	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2008, de la Secretaría General de Transportes, por la que se publica el cese de actividad de la empresa «Oficina Técnica de Inspección Naval-ITB, S.L.», para actuar como entidad colaboradora de inspección de embarcaciones de recreo.
11-10-08	RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2008, de la Secretaría General de Transportes, por la que se publica el cese de actividad de la empresa «TÜV Internacional-Grupo TÜV Rheiland, S.L.», para actuar como entidad colaboradora de inspección de embarcaciones de recreo.
11-10-08	RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 2008, de la Secretaría General de Transportes, por la que se publica la modificación de la autorización de la empresa «Avant ITB, S. A.», por cambio de denominación a «Iusavant, S. A.», y la extinción de la autorización de «Ius Iberia, S. A.», por la fusión por absorción con «Iusavant, S. A.», como entidad colaboradora de inspección de embarcaciones de recreo.
13-10-08	RESOLUCIÓN de 18 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se modifica el anexo de la Orden FOM/3479/2002, de 27 de diciembre, por la que se regula la firma y visado de documentos a que se refiere el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles.
17-10-08	RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al centro «Ozonia Consultores, S.L.», para impartir cursos.
17-10-08	RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Alicante para impartir cursos.
17-10-08	RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación al Instituto de Formación Profesional Marítimo Pesquero de Santa Cruz de Tenerife para impartir cursos.
17-10-08	RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación al Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Mediterráneo para impartir cursos y se homologa curso.
20-10-08	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2008, de la Autoridad Portuaria de Huelva, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2006.
21-10-08	RESOLUCIÓN de 8 de julio de 2008, de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
21-10-08	RESOLUCIÓN de 14 de julio de 2008, de la Autoridad Portuaria de Pasajes, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
21-10-08	ORDEN PRE/2986/2008, de 14 de octubre, por la que se publica el Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos por el que se establece el procedimiento para la concesión de avales del Estado para la financiación de operaciones de crédito destinadas a la renovación y modernización de la flota mercante española.
23-10-08	RESOLUCIÓN de 1 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela Canaria de Navegación y Seguridad Marítima para impartir cursos.
23-10-08	RESOLUCIÓN de 5 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante,

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Cádiz para impartir cursos.
23-10-08	RESOLUCIÓN 5 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Madrid para impartir cursos.
23-10-08	RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Almería para impartir cursos.
23-10-08	RESOLUCIÓN de 19 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Cartagena para impartir cursos.
25-10-08	RESOLUCIÓN de 5 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Gijón para impartir cursos.
25-10-08	RESOLUCIÓN de 5 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Almería para impartir cursos.
25-10-08	RESOLUCIÓN de 29 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Lowrance, modelo LRA-1800, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
25-10-08	RESOLUCIÓN de 29 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar No-Solas, marca Lowrance, modelo LRA-2400, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
25-10-08	RESOLUCIÓN de 29 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radioteléfono de VHF, con LSD clase D (No Solas), marca Navicom, modelo RT-650, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
25-10-08	RESOLUCIÓN de 29 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca Midland, modelo Atlantic/Atlantic XT, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
25-10-08	RESOLUCIÓN de 29 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 176, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
25-10-08	RESOLUCIÓN de 29 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 176 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
25-10-08	RESOLUCIÓN de 29 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Raymarine, modelo RC435, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
25-10-08	RESOLUCIÓN de 29 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Lorenz, modelo Compact X5, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
25-10-08	RESOLUCIÓN de 29 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo Colorado 300C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
25-10-08	RESOLUCIÓN de 29 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Garmin, modelo GPSMAP 5015, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
25-10-08	RESOLUCIÓN de 29 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Geonav, modelo 6 Sunshine GPS Inside, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-10-08	RESOLUCIÓN de 27 de junio de 2008, de la Autoridad Portuaria de Baleares, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2007.
29-10-08	RESOLUCIÓN de 18 de julio de 2008, de la Autoridad Portuaria de Cartagena, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
29-10-08	RESOLUCIÓN de 30 de agosto de 2008, de la Autoridad Portuaria de Gijón, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
29-10-08	RESOLUCIÓN de 29 de julio de 2008, de la Autoridad Portuaria de Valencia, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2007.
29-10-08	RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Santa Cruz de Tenerife, para impartir curso.
30-10-08	RESOLUCIÓN de 28 de julio de 2008, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio económico 2007.
30-10-08	RESOLUCIÓN de 1 de agosto de 2008, de Puertos del Estado, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
30-10-08	RESOLUCIÓN de 10 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Bermeo para impartir cursos.
30-10-08	RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Tarragona para impartir curso.
30-10-08	RESOLUCIÓN de 18 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Vigo para impartir cursos.
03-11-08	RESOLUCIÓN de 8 de octubre 2008, de la Autoridad Portuaria de Sevilla, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes a 2007.
04-11-08	RESOLUCIÓN de 10 de abril de 2008, de la Autoridad Portuaria de Bilbao, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes a 2007.
04-11-08	RESOLUCIÓN de 14 de mayo de 2008, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes a 2007.
04-11-08	RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 2008, de la Autoridad Portuaria de Avilés, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes a 2007.
04-11-08	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo GPS 72, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-11-08	RESOLUCIÓN de 19 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prórroga la homologación de la Escuela Náutica Baleares para impartir cursos.
05-11-08	RESOLUCIÓN de 25 de septiembre de 2008, de la Secretaría General de Transportes, por la que se autoriza a «Laboratorio de Certificaciones Vega Baja, S.L.» para actuar como entidad colaboradora de inspección de embarcaciones de recreo.
05-11-08	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca FURUNO, modelo M-1715, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-11-08	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca LOWRANCE, modelo LVR-880E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-11-08	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca TTI, modelo TX150M, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-11-08	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo GPSMAP 278, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-11-08	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo GPS GEKO 201, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-11-08	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca FURUNO, modelo GP-3500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-11-08	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca FURUNO, modelo GP-3500 F, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-11-08	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo GEKO 301, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-11-08	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo 17X NMEA 2000, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-11-08	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor direccional de MF/HF No-Solas, marca TAIYO, modelo TD-C358, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
05-11-08	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor direccional de MF/HF No-Solas, marca TAIYO, modelo TD-C338 MKIII, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
07-11-08	ORDEN ARM/3187/2008, de 31 de octubre, por la que se convocan ayudas para la adquisición e instalación de equipos de localización de buques pesqueros vía satélite en buques pesqueros.
08-11-08	RESOLUCIÓN de 14 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Pasajes para impartir cursos.
08-11-08	RESOLUCIÓN de 14 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Escuela Oficial Náutico-Pesquera de Ferrol para impartir cursos.
10-11-08	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Las Palmas para impartir cursos.
12-11-08	ENMIENDAS de 2006 al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 304, de 21 de diciembre de 2005), adoptadas el 18 de mayo de 2006, mediante Resolución MSC 205(81).
18-11-08	REAL DECRETO 1795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de los buques.
18-11-08	RESOLUCIÓN de 3 de noviembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se regula el procedimiento de solicitud y expedición de los certificados de seguros a los que se refiere el Real Decreto 1795/2008, de 31 de octubre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de los buques, y el Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1992.
20-11-08	RESOLUCIÓN de 30 de junio de 2008, de la Autoridad Portuaria de A Coruña, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2007.
20-11-08	RESOLUCIÓN de 3 de julio de 2008, de la Autoridad Portuaria de Almería, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
20-11-08	RESOLUCIÓN de 16 de octubre de 2008, de la Autoridad Portuaria de Vigo, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2007.
26-11-08	RESOLUCIÓN de 23 de octubre de 2008, de la Autoridad Portuaria de Motril, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
01-12-08	RESOLUCIÓN de 22 de octubre de 2008, de la Secretaría de Estado de Transporte, de prórroga de homologación del curso a impartir por la Asociación Española de Terminales Receptoras de Graneles Químicos, Líquidos y Gases.
04-12-08	ORDEN PRE/3518/2008, de 3 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas a los tripulantes de buques pesqueros españoles que faenan en la costera de la anchoa, por paralización de su actividad.
11-12-08	RESOLUCIÓN de 13 de noviembre de 2008, de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2006.
12-12-08	RESOLUCIÓN de 25 de junio de 2008, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
12-12-08	RESOLUCIÓN de 18 de agosto de 2008, de la Autoridad Portuaria de Castellón, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2007.
13-12-08	RESOLUCIÓN de 2 de diciembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje, en el puerto de Algeciras.

4. Transporte aéreo e infraestructuras

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
11-01-08	RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2007, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión por la Dirección General de Aviación Civil a la Sociedad Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica para el desarrollo de medidas y actuaciones establecidas para el sector del transporte aéreo en la estrategia de ahorro y eficiencia energética en España (E4) y en su plan de acción.
11-01-08	RESOLUCIÓN de 26 de diciembre de 2007, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se convocan exámenes prácticos de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves (según normativa nacional) y exámenes teóricos para la Licencia de Mantenimiento de Aeronaves (según Parte 66 del Reglamento (CE) 2042/2003).
16-01-08	RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2007, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se convocan exámenes teóricos durante el año 2008, para la obtención de títulos, licencias y habilitaciones aeronáuticos civiles y se establecen las bases para su desarrollo.
19-01-08	REAL DECRETO 1762/2007, de 28 de diciembre, por el que se determinan los requisitos relativos a la lista maestra de equipo mínimo y la lista de equipo mínimo, exigidos a las aeronaves civiles dedicadas al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos.
14-02-08	REAL DECRETO 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agen-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	cia Estatal de Seguridad Aérea. (Corrección de errores BOE de 13-03-08).
21-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión suscrito con la Sociedad Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A., para prestar asesoramiento técnico-jurídico a la Dirección General de Aviación Civil en materia de seguimiento de normas acordadas por organismos aeronáuticos internacionales y en la formulación de informes y propuestas.
21-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión suscrito con la Sociedad Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica S. A. de determinadas tareas para proporcionar el soporte técnico necesario a la tramitación de expedientes sancionadores en materia de control del transporte aéreo dentro de la Subdirección General de Control del Transporte Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil.
26-02-08	ORDEN FOM/452/2008, de 14 de febrero, por la que se modifica parcialmente el anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas.
28-02-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión a la Sociedad Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S. A., para la elaboración de estadísticas del transporte aéreo, año 2008.
28-02-08	RESOLUCIÓN de 5 de febrero de 2008, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión a la Sociedad Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S. A., para el apoyo del área de estudios y normas.
29-02-08	RESOLUCIÓN de 5 de febrero de 2008, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publica el Acuerdo de Encomienda de Gestión a la Sociedad «Ingeniería y Economía del Transporte S.A.» para la valoración y estudio de las afecciones aeroportuarias en relación con el planeamiento urbanístico.
01-03-08	RESOLUCIÓN de 5 de febrero de 2008, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión a la Sociedad Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A. en relación al proceso de gestión del Foro Consultivo Industrial Nacional.
04-03-08	RESOLUCIÓN de 27 de febrero de 2008, de la Dirección General de Aviación Civil, relativa a la acreditación del nivel de competencia lingüística en idioma inglés de los pilotos civiles de avión y helicóptero.
05-03-08	RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2008, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión suscrito con la Sociedad Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, para la realización de actividades en materia de Convenios Aéreos.
07-03-08	Orden FOM/607/2008, de 19 de febrero, por la que se declara de interés general del Estado la propuesta de nuevo aeropuerto en la comarca de Antequera (Málaga).
10-03-08	ORDEN FOM/625/2008, de 28 de febrero, por la que se modifica la Orden FOM/2140/2005, de 27 de junio, por la que se regulan los encargos a realizar por la Sociedad Estatal de Enseñanzas Aeronáuticas Civiles, S. A. para la ejecución de actuaciones materiales propias de la inspección aeronáutica.
12-03-08	ORDEN FOM/646/2008, de 28 de febrero, por la que se modifica el Reglamento para la construcción de aeronaves por aficionados, aprobado por la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 31 de mayo de 1982.
15-03-08	ORDEN PRE/697/2008, de 12 de marzo, por la que se introducen modificaciones en el Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a las comunicaciones.
20-03-08	ORDEN PRE/760/2008, de 17 de marzo, por la que se crea la Comisión de Seguimiento

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	Ambiental del Aeropuerto de Don Quijote (Ciudad Real).
19-04-08	ORDEN FOM/1085/2008, de 7 de abril, por la que se sustituye el sistema de tarifas máximas por tarifas de referencia en las obligaciones de servicio público en rutas aéreas entre las islas de Baleares.
24-04-08	RESOLUCIÓN de 27 de marzo de 2008, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión suscrito con «Ingeniería y Economía del Transporte S.A.», para la valoración y estudio de las afecciones aeroportuarias en relación con el planeamiento urbanístico.
06-05-08	RESOLUCIÓN de 14 de abril de 2008, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión con Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A., para la realización de actividades en materia de estudios estratégicos y análisis económicos del transporte aéreo.
06-05-08	ORDEN FOM/1267/2008, de 28 de abril, por la que se modifican la Orden de 21 de marzo de 2000, y la Orden FOM/2157/2003, de 18 de julio, que regulan diversos requisitos de las licencias de la tripulación de vuelo de aviones y helicópteros civiles, relativos a la organización médico-aeronáutica y la autorización de los centros médico-aeronáuticos y médicos examinadores.
17-05-08	RESOLUCIÓN de 29 de abril de 2008, de la Secretaría General de Transporte, por la que se acuerda iniciar el procedimiento para el otorgamiento de compensaciones a los transportes marítimos y aéreos de mercancías con origen o destino en las Illes Balears realizados en el año 2007.
28-05-08	RESOLUCIÓN de 29 de abril de 2008, de la Secretaría General de Transportes, por la que se publica la encomienda de gestión a la Sociedad para las Enseñanzas Aeronáuticas Civiles, S.A.
28-05-08	REAL DECRETO 856/2008, de 16 de mayo, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Valencia.
04-07-08	ORDEN PRE/1931/2008, de 30 de junio, por la que se prorrogan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Madrid/Barajas.
12-07-08	RESOLUCIÓN de 29 de abril de 2008, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión con Ingeniería y Economía del Transporte, S. A., para trabajos de apoyo en los procedimientos de tramitación de autorización de puesta en funcionamiento de infraestructuras aeronáuticas y certificación de aeropuertos de interés general.
08-08-08	ORDEN FOM/2362/2008, de 29 de julio, por la que se establecen normas especiales sobre el título y la licencia de piloto de planeador para personas con discapacidades motoras.
24-09-08	RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2008, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se autoriza la puesta en funcionamiento de la pista 04-22 del Aeropuerto de Burgos.
02-10-08	RESOLUCIÓN de 30 de julio de 2008, de la Secretaría General de Transportes, por la que se admite a trámite la solicitud de establecimiento de un aeropuerto en la provincia de Huelva por considerar que puede revestir los caracteres propios de un aeropuerto de interés general.
10-10-08	REAL DECRETO 1615/2008, de 3 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

5. Transporte por cable e infraestructuras

25-04-08	RESOLUCIÓN de 1 de abril de 2008, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se publica el Acuerdo para encomienda de gestión a Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. para la asistencia a los técnicos responsables del transporte por cable.

6. Servicios postales

19-01-08	ORDEN FOM/28/2008, de 17 de enero, por la que se dictan normas sobre la colaboración del servicio de correos en las elecciones al Congreso de los Diputados y al Senado, y en las elecciones al Parlamento de Andalucía.
23-01-08	RESOLUCIÓN de 26 de diciembre de 2007, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y pues-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	ta en circulación de cuatro series de sellos de Correos denominadas «Flora y Fauna 2008», «Ciencia 2008», «Serie Básica 2008» y «Diarios Centenarios 2008».
23-01-08	RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de dos serie de sellos de Correos denominadas «Patrimoni Natural. Trencalòs.-Principat d'Andorra» y «Patrimoni Cultural. Carro Votiu.-Principat d 'Andorra».
15-02-08	RESOLUCIÓN de 11 de febrero de 2008, conjunta de las Subsecretaría de Fomento y de Economía y Hacienda sobre emisión y puesta en circulación de cinco series de sellos de Correos denominadas «Ciencias de la Tierra y del Universo 2008», «Contra la Violencia de Género», «Árboles Monumentales 2008», «Expo Zaragoza 2008» y «Valores Cívicos 2008».
29-02-08	RESOLUCIÓN de 18 de febrero de 2008, conjunta de las Subsecretaría de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de cinco series de sellos de Correos denominadas «Arqueología.-2008», «Naturaleza.-2008», «Salvamento Marítimo.-2008», «Efemérides.-2008» y «50 Aniversario del Parlamento Europeo.-2008».
11-03-08	RESOLUCIÓN de 21 de febrero de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Commemoracions. 15è Aniversari de la Constitució del Principat d'Andorra.-Principat d 'Andorra 2008».
26-03-08	RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de tarjetas prefranqueadas de Correos denominada «Valores Cívicos 2008».
27-03-08	RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de cinco series de sellos de Correos denominadas «Flora y Fauna.-2008», «Arquitectura.-2008», «Juegos y Deportes Tradicionales.-2008», «Europa.-2008» y «Exfilna.-2008».
07-04-08	RESOLUCIÓN conjunta de 13 de marzo de 2008, de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Europa. Cartes.-Principat d'Andorra 2008».
07-04-08	RESOLUCIÓN conjunta de 13 de marzo de 2008, de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de tarjetas prefranqueadas denominada «Patrimonio Nacional».
14-04-08	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de tres series de sobres enteros postales de Correos denominadas «Feria del Sello 2008», «Exfilna 2008» y «Filabarna 2008.
03-05-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de cuatro series de sellos de Correos denominadas «Día del Sello.-2008», «Diarios Centenarios.-2008», «Juegos y Deportes Tradicionales.-2008» y «Juegos y Deportes Tradicionales.-2008».
06-05-08	RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Commemoracions. 25è Aniversari de la Societat Andorrana de Ciències.
14-05-08	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Moda Española, 2008». (Corrección de errores BOE de 01-07-08).
28-05-08	RESOLUCIÓN de 12 de mayo de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de tarjetas prefranqueadas denominada «Arquitectura Postal».
28-05-08	RESOLUCIÓN de 12 de mayo de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Expo Zaragoza 2008».
28-05-08	RESOLUCIÓN de 12 de mayo de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Eco-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	nomía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de tres series de sellos de Correos denominadas «Personajes.-2008», «Juegos y Deportes Tradicionales.-2008» y «Expo Zaragoza 2008».
19-06-08	RESOLUCIÓN de 5 de junio de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de seis series de sellos de Correos denominadas «Flora y Fauna.-2008», «Expo Zaragoza 2008», «Beijing 2008. Juegos Olímpicos», «Juegos y Deportes Tradicionales», «Juegos y Deportes Tradicionales» y «Patrimonio Nacional».
19-06-08	RESOLUCIÓN de 5 de junio de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Beijing 2008. Jocs Olímpics».
28-07-08	RESOLUCIÓN de 9 de julio de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de tres series de sellos de Correos denominadas «Faros.-2008», «Pintura Española.-2008» y «Centenarios.-2008».
29-07-08	RESOLUCIÓN de 9 de julio de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Patrimoni Natural.-2008».
04-08-08	RESOLUCIÓN de 17 de julio de 2008, de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda, por la que se publican las cuentas anuales del ejercicio 2007.
08-08-08	RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Deportes-Fútbol. Europa 2008».
30-09-08	RESOLUCIÓN de 19 de septiembre de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de seis series de sellos de Correos denominadas «Flora y Fauna.-2008», «Juegos y Deportes Tradicionales.-2008», «Micología.-2008», «América UPAEP.-2008», «Castillos.-2008» y «Juegos y Deportes Tradicionales.-2008».
30-09-08	RESOLUCIÓN de 19 de septiembre de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Patrimoni Cultural.-2008».
28-10-08	RESOLUCIÓN de 10 de octubre de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de tres series de sellos de Correos denominadas «Navidad.-2008», «Bailes Populares.-2008» y «Vidrieras.-2008».
30-10-08	RESOLUCIÓN de 10 de octubre de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Nadal.-2008».
31-12-08	Orden FOM/3800/2008, de 26 de diciembre, por la que se autorizan los precios de los servicios postales reservados al operador responsable de la prestación del servicio postal universal, Correos y Telégrafos, S. A.

2.2. Anexo legislativo de la Normativa Estatal. Año 2009 (cerrado a 30 de junio)

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	1. Generalidades
05-01-09	ORDEN. FOM/3863/2008, de 22 de diciembre, por la que se conceden las ayudas del Subprograma Nacional para la movilidad sostenible y el cambio modal en el transporte, Acción Estratégica Energía y Cambio Climático, en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011.
05-01-09	ORDEN. FOM/3864/2008, de 26 de diciembre, de resolución parcial de la convocatoria de ayudas del Programa Nacional de Cooperación público-privada, Subprograma de proyectos relativos a transporte e infraestructuras, dentro de la línea instrumental de articulación e internacionalización del sistema, en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 2008-2011.
13-01-09	Orden FOM/3926/2008, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/450/2005, de 10 de febrero, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de becas por el Instituto Geográfico Nacional.
13-01-09	RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 2008, del Jurado del Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento, por la que se pública la concesión de dicho premio correspondiente al año 2007.
13-01-09	RESOLUCIÓN de 18 de diciembre de 2008, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se publican las ayudas concedidas a proyectos de investigación, en su convocatoria para el año 2008.
13-01-09	RESOLUCIÓN de 18 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se adjudican los premios del Certamen Artístico 2008 del Ministerio de Fomento y sus organismos públicos.
15-01-09	ORDEN FOM/3954/2008, de 26 de diciembre, por la que se conceden las subvenciones a que se refiere la Orden FOM/2219/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las bases y se realiza la convocatoria para el año 2008, de subvenciones para la realización de actividades relacionadas con las infraestructuras, los sistemas de transportes y demás competencias del Departamento.
05-02-09	RESOLUCIÓN de 29 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se incluyen nuevos procedimientos susceptibles de tramitación a través del registro electrónico del Departamento.
09-02-09	RESOLUCIÓN de 19 de enero de 2009, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones de la Administración Foral de Navarra, para el desarrollo del sistema de información sobre ocupación del suelo en España.
09-02-09	ORDEN FOM/205/2009, de 2 de febrero, sobre delegación de competencias en relación con los servicios comunes del Ministerio de Fomento y en el ámbito de la Subsecretaría.
11-02-09	ORDEN FOM/211/2009, de 28 de enero, por la que se modifica la Orden de 14 de marzo de 2001, por la que se regulan la composición y funciones de la Junta de Contratación, la Comisión de Retribuciones y la Comisión de Informática del Ministerio de Fomento.
12-02-09	ORDEN FOM/4055/2008, de 29 de diciembre, por la que se conceden las subvenciones a que se refiere la Orden FOM/2388/2008, de 24 de julio, por la que se publica la convocatoria para el año 2008 de las ayudas a programas piloto que promuevan la movilidad sostenible en ámbitos urbanos y metropolitanos.
03-03-09	REAL DECRETO 248/2009, de 27 de febrero, por el que se aprueba la oferta de empleo público para el año 2009. (Corrección de errores BOE. 22-04-09 y 06-06-09).
24-03-09	ORDEN FOM/716/2009, de 4 de marzo, por la que se regula la composición y funcionamiento de la Comisión Ministerial de Administración Electrónica del Ministerio de Fomento.
31-03-09	REAL DECRETO 364/2009, de 20 de marzo, por el que se modifica el Estatuto del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, aprobado por Real Decreto 1136/2002, de 31 de octubre.
02-04-09	RESOLUCIÓN de 9 de marzo de 2009, del Centro Nacional de Información Geográfica,

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma del País Vasco para el desarrollo de la base de datos de ocupación del suelo Corine Land Cover 2006.
07-04-09	REAL DECRETO 542/2009, de 7 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales. (Corrección de errores BOE 21-04-09).
07-04-09	REAL DECRETO 543/2009, de 7 de abril, sobre las Vicepresidencias del Gobierno.
07-04-09	REAL DECRETO 547/2009, de 7 de abril, por el que se dispone el cese de doña Magdalena Álvarez Arza como Ministra de Fomento.
07-04-09	REAL DECRETO 555/2009, de 7 de abril, por el que se nombra Ministro de Fomento a don José Blanco López.
15-04-09	ORDEN FOM/921/2009, de 27 de marzo, por la que se modifica la Orden FOM/542/2005, de 2 de marzo, por la que se crea la Comisión Calificadora de Documentos Administrativos del Ministerio de Fomento y de sus organismos públicos.
21-04-09	REAL DECRETO 637/2009, de 17 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 542/2009, de 7 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales.
21-04-09	REAL DECRETO 639/2009, de 17 de abril, por el que se establecen las Comisiones Delegadas del Gobierno.
24-04-09	ORDEN EHA/994/2009, de 16 de abril, por la que se dictan las normas para la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado para 2010.
24-04-09	ORDEN FOM/999/2009, de 21 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de becas «Ministerio de Fomento-Fulbright».
02-05-09	ORDEN FOM/1068/2009, de 28 de abril, por la que se convocan becas Ministerio de Fomento-Fulbright para el período 2009-2010.
08-05-09	REAL DECRETO 638/2009, de 17 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 1370/2008, de 1 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica de la Presidencia del Gobierno, y se desarrolla el Real Decreto 542/2009, de 7 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales.
01-06-09	RESOLUCIÓN de 5 de mayo de 2009, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, por la que se aprueban las tarifas para la realización de encomiendas de gestión al Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas.
16-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
16-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
16-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Empresa Pública de Suelo de Andalucía.
17-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Comunidad Autónoma de Cantabria.
17-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.
17-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.
18-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
18-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Comunidad Autónoma de Aragón.
18-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón.
18-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón.
18-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón.
18-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón.
18-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Comunidad Autónoma de Aragón.
18-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Comunidad Autónoma de Aragón.
23-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica la Addenda al Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Aragón, para la financiación de obras de restauración.
23-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, para la financiación de obras de restauración.
23-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, para la financiación de obras de actuación arqueológica.
23-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat de Cataluña, para la financiación de obras de restauración.
23-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat de Cataluña, para la financiación de obras de rehabilitación.
23-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Galicia, para la financiación de obras de consolidación.
23-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Galicia, para la financiación de obras de consolidación.
23-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Galicia, para la financiación de obras de consolidación.
23-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica la Addenda al Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para la financiación de obras de restauración.
23-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de La Rioja, para la financiación de obras de restauración.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
23-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de La Rioja, para la financiación de obras de restauración.
23-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Comunidad Autónoma de La Rioja, para la financiación de obras de rehabilitación.
23-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica la Addenda al Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, para la financiación de obras de restauración.
23-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Dirección General de Patrimonio Cultural y Museos de la Generalitat Valenciana, para la financiación de obras de rehabilitación.
27-06-09	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2009, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se crean ficheros de datos de carácter personal.
27-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2008, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat de Cataluña, para la financiación de obras de restauración.
27-06-09	RESOLUCIÓN de 25 de mayo de 2009, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por la que se convocan becas de formación de personal investigador en actividades y materias de la competencia de dicho organismo.
27-06-09	RESOLUCIÓN de 27 de mayo de 2009, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para el desarrollo de la base de datos de ocupación del suelo Corine Land Cover 2006.
27-06-09	RESOLUCIÓN de 29 de mayo de 2009, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Cantabria, para la realización del Plan Nacional de actualización de las delimitaciones territoriales.
30-06-09	REAL DECRETO 1037/2009, de 29 de junio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.

2. Transporte terrestre e infraestructuras

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
12-01-09	ORDEN FOM/3914/2008, de 4 de diciembre, por la que se convoca para el año 2009 el otorgamiento de ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operen en el sector del transporte por carretera.
28-01-09	ORDEN FOM/65/2009, de 12 de enero, por la que se convocan ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera.
29-01-09	RESOLUCIÓN de 29 de diciembre de 2008, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se modifica la de 15 de octubre de 2007, por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario.
04-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2009, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de la RESOLUCIÓN de los procedimientos relativos a determinadas autorizaciones.
04-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2009, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias en materia de representación, de ejecución de acuerdos del Consejo de Administración y de actuación como órgano de contratación.
04-02-08	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2009, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de competencias de ordenar los gastos y pagos.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
05-02-09	REAL DECRETO 2170/2008, de 26 de diciembre, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa de la Autopista Campomanes-León, cuya titularidad ostenta Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, Sociedad Anónima.
10-02-09	ORDEN FOM/207/2009, de 26 de enero, por la que se regula el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo.
16-02-09	RESOLUCIÓN de 2 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Infraestucturas, por la que se encomienda al Administrador de Infraestucturas Ferroviarias la ejecución de inversiones contempladas en el Contrato-Programa Administración General del Estado-ADIF 2007-2010 en la red ferroviaria de interés general de titularidad del Estado.
17-02-09	ORDEN FOM/287/2009, de 9 de febrero, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de prestación de caución a favor de personas no residentes en territorio español que cometan infracciones en España en materia de transporte.
18-02-09	RESOLUCIÓN de 19 de enero de 2009, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se publica el Convenio de colaboración, entre la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma de las Illes Balears en materia de ferrocarril.
24-02-09	RESOLUCIÓN de 7 de octubre de 2008, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, por la que se encomienda al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y a la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A., la ejecución de las inversiones contempladas en el Convenio 2008 para la realización de actuaciones para la mejora de la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado en Cataluña.
10-03-09	ACUERDO Multilateral RID 3/2007 en virtud de la Sección 1.5.1. del Reglamento del Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID), (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» nº 59 de 9 de marzo de 2007) relativo al transporte de acuerdo con la disposición especial de embalaje PP1 de la instrucción de embalaje P001, hecho en Madrid el 30 de abril de 2008.
14-03-09	REAL DECRETO 235/2009, de 23 de febrero, por el que se modifican determinados términos de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos: M-40 Arganda del Rey, de la autopista de peaje R-3, de Madrid a Arganda del Rey; M-40 Navalcarnero, de la autopista de peaje R-5, de Madrid a Navalcarnero, y de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409.
20-03-09	RESOLUCIÓN de 11 de febrero de 2009, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se convocan pruebas de constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transporte por carretera, a celebrar en la Comunidad Autónoma del País Vasco.
23-03-09	RESOLUCIÓN de 26 de febrero de 2009, del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se publica el Convenio con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para la recaudación en vía ejecutiva de los ingresos de derecho público de dicha entidad pública.
27-03-09	ORDEN ITC/743/2009, de 20 de marzo, por la que se actualizan los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos.
27-03-09	REAL DECRETO Real Decreto 363/2009, de 20 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1559/2005, de 23 de diciembre, sobre condiciones básicas que deben cumplir los centros de limpieza y desinfección de los vehículos dedicados al transporte por carretera en el sector ganadero y el Real Decreto 751/2006, de 16 de junio, sobre autorización y registro de transportistas y medios de transporte de animales y por el que se crea el Comité español de bienestar y protección de los animales de producción.
31-03-09	RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2009, de la Secretaría General de Infraestructuras, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la actualización para el año 2009, del Documento de Declaración sobre la Red.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
15-04-09	RESOLUCIÓN de 27 de febrero de 2009, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se señalan las características de los vehículos que, de ordinario, se incluirán en los pliegos de prescripciones técnicas de los procedimientos para la adjudicación de los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera permanentes de uso general de competencia estatal.
20-04-09	RESOLUCIÓN de 23 de marzo de 2009, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se modifica la de 11 de febrero de 2009, por la que se convocan pruebas de constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transporte por carretera, a celebrar en la Comunidad Autónoma del País Vasco.
04-05-09	RESOLUCIÓN de 25 de febrero de 2009, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, por la que se encomienda a Ferrocarriles de Vía Estrecha la ejecución de inversiones contempladas en el Real Decreto-ley 9/2008, de 28 de diciembre, por el que se crea un Fondo Especial del Estado para la Dinamización de la Economía y el Empleo.
04-05-09	RESOLUCIÓN de 25 de febrero de 2009, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, por la que se encomienda al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la ejecución de inversiones contempladas en el Real Decreto-ley 9/2008, de 28 de diciembre, por el que se crea un Fondo Especial del Estado para la Dinamización de la Economía y el Empleo.
08-05-09	REAL DECRETO 713/2009, de 24 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras.
20-05-09	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2009, de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se convocan exámenes para la obtención y renovación de los certificados de consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. (Corrección de errores BOE 25-06-09).
29-05-09	ORDEN FOM/1370/2009, de 7 de mayo, por la que se otorgan las ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operan en el sector del transporte por carretera reguladas por la Orden FOM/3743/2004, de 28 de octubre.
29-05-09	ORDEN FOM/1371/2009, de 7 de mayo, por la que se otorgan las ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad, reguladas por la Orden FOM/2218/2008, de 23 de julio.
30-05-09	ORDEN FOM/1387/2009, de 14 de mayo, por la que se convocan ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 21 de enero de 2009, de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, por la que se publica el Convenio de colaboración, entre la Administración General del Estado y la Generalitat de Cataluña, por el que se determina la cuantía a transferir a ésta como consecuencia de la aplicación de lo establecido en el artículo 8 del Real Decreto Ley 6/1999, de 16 de abril, correspondiente al ejercicio de 2007.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 21 de enero de 2009, de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, por la que se publica el Convenio de colaboración, entre la Administración General del Estado y la Generalitat de Cataluña, para la financiación de las compensaciones derivadas de las reducciones de tarifas de peajes.
25-06-09	RESOLUCIÓN de 5 de junio de 2009, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se modifica la de 19 de abril de 2007, por la que se establecen los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera.
26-06-09	RESOLUCIÓN de 8 de junio de 2009, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se convoca a las asociaciones profesionales de transportistas y de empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera para que acrediten su representatividad con el fin de revisar la composición del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

3. Transporte marítimo e infraestructuras

07-01-09	RESOLUCIÓN de 2 de diciembre de 2008, de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Ponteve-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	dra, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2006.
08-01-09	RESOLUCIÓN de 3 de noviembre de 2008, de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
13-01-09	RESOLUCIÓN de 11 de diciembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca FURUNO, modelo NAVNET 3D DRS4D, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-01-09	RESOLUCIÓN de 11 de diciembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca FURUNO, modelo NAVNET 3D DRS4A, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-01-09	RESOLUCIÓN de 11 de diciembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca FURUNO, modelo NAVNET 3D DRS6A, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-01-09	RESOLUCIÓN de 11 de Diciembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca FURUNO, modelo NAVNET 3D DRS12A, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-01-09	RESOLUCIÓN de 11 de diciembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca FURUNO, modelo NAVNET 3D DRS2D, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-01-09	RESOLUCIÓN de 11 de diciembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiobaliza No-Solas, marca MCMURDO PAINS WESSEX, modelo FASTFIND, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-01-09	RESOLUCIÓN de 11 de diciembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiobaliza No-Solas, marca MCMURDO PAINS WESSEX, modelo FASTFIND PLUS GPS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-01-09	RESOLUCIÓN de 11 de diciembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiogoniometro de localización hombre al agua, marca RHOTHETA, modelo RT-500-M, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-01-09	RESOLUCIÓN de 11 de diciembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de comunicaciones por satélite No-Solas, marca SAILOR (IRIDIUM), modelo SC-4000, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
13-01-09	RESOLUCIÓN de 11 de diciembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificación automática No-Solas (SIA/AIS No-Solas), marca NAUTICAST, modelo B AIS-300, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
15-01-09	RESOLUCIÓN de 24 de noviembre de 2008, de la Autoridad Portuaria de Melilla, por la que se publican las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2007.
19-01-09	RESOLUCIÓN de 29 de diciembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan exámenes teóricos ordinarios para la obtención de titulaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo y motos náuticas.
22-01-09	RESOLUCIÓN de 9 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje.
24-01-09	ORDEN FOM/4003/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las normas y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.
28-01-09	RESOLUCION de 5 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	que se dictan diversos actos de ejecución material para la aplicación de lo dispuesto en la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo.
03-02-09	RESOLUCIÓN de 4 de noviembre de 2008, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
03-02-09	RESOLUCIÓN de 30 de diciembre de 2008, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, por la que se otorgan ayudas para la adquisición de radiobalizas de hombre al agua, chalecos salvavidas, goniómetros de localización y radiobalizas destinadas a los buques pesqueros nacionales.
03-02-09	RESOLUCIÓN de 19 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos, para impartir cursos.
09-02-09	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat Fleetbroadband No-Solas, marca Thrane & Thrane, modelo Sailor FBB-500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-09	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat Fleetbroadband No-Solas, marca Thrane & Thrane, modelo Sailor FBB-250, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-09	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat Fleetbroadband No-Solas, marca J.R.C., modelo JUE-250, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-09	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat-C/Mini-C No Solas, marca Furuno, modelo Felcom-16-LRIT (SSAS), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-09	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat-C/Mini-C No Solas, marca J.R.C, modelo JUE-95L (LRIT), para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-09	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco-Inmarsat-D, marca DMR-200, modelo DMR-200, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-09	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de VHF No-Solas, marca ICOM, modelo IC-M87, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
09-02-09	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Furuno, modelo SC-30, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
11-02-09	RESOLUCIÓN de 8 de enero de 2009, de la Autoridad Portuaria de Santander, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
16-02-09	REAL DECRETO 38/2009, de 23 de enero, por el que se regulan las pruebas a las que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote y se autoriza su realización a empresas especializadas.
16-02-09	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de aptitud para la obtención de los títulos de la Marina Mercante.
16-02-09	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española.
18-02-09	RESOLUCIÓN de 28 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en A Coruña para impartir cursos.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
18-02-09	RESOLUCIÓN de 29 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Málaga para impartir cursos.
18-02-09	RESOLUCIÓN de 18 de noviembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Escuela Canaria de Navegación y Seguridad Marítima para impartir cursos.
18-02-09	RESOLUCIÓN de 21 de noviembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al centro Mediterranean Services School para impartir cursos.
18-02-09	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Escuela de Formación Profesional Nauticopesquera de Palma de Mallorca para impartir cursos.
18-02-09	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a Itsasmendikol, Pasaia (IMK Pasaia) para impartir cursos.
18-02-09	RESOLUCIÓN RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2009, de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
19-02-09	ORDEN FOM/339/2009, de 9 de febrero, por la que se modifica el anexo de la Orden de 28 de abril de 1994, por la que se adscriben a las Autoridades Portuarias las instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima incluidas en su ámbito geográfico y se determinan las zonas de inspección del funcionamiento de las señales marítimas.
24-02-09	REAL DECRETO 170/2009, de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias.
04-03-09	ORDEN FOM/514/2009, de 30 de enero, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra
04-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de noviembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la entidad mercantil Formación Industrial y Medioambiental para impartir curso.
04-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de noviembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la escuela de formación profesional náutico pesquera «Nuestra Señora de la Antigua» para impartir cursos.
04-03-09	RESOLUCIÓN de 10 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio para impartir cursos.
07-03-09	RESOLUCIÓN de 10 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al Centro Nacional de Formación Marítima de Isla Cristina para impartir cursos.
21-03-09	RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Escuela Técnica Superior de Náutica de Santander para impartir cursos.
21-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca J.R.C., modelo JMA-5104, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
21-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca J.R.C., modelo JMA-5106, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
21-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca SIMRAD, modelo RA55, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
21-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca SIMRAD, modelo RA84, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
21-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca SIMRAD, modelo RA85, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
21-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca A2E, modelo HURRYCANE, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
21-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca SILVA, modelo S15, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
21-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca NAVICOM, modelo RT-450 DSC, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
21-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca EVERMORE TECHNOLOGY, modelo SA-320, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
21-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca EAGLE, modelo SEACHARTER 480 DF, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
21-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca LOWRANCE, modelo LMS-480 MDF, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
21-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca SIMRAD, modelo RA83, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
21-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca KODEN, modelo MDC-1810 BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca HUMMINBIRD, modelo 785 C2I, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca HUMMINBIRD, modelo 787 C2I, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca SEIWA, modelo GSU, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca LOWRANCE, modelo GLOBALMAP 4800 M, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
24-03-09	RESOLUCIÓN de 26 de febrero de 2009, del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se publica el Convenio suscrito con la Autoridad Portuaria de Cartagena para la recaudación en vía ejecutiva de los ingresos de derecho público de dicho organismo portuario.
24-03-09	RESOLUCIÓN de 26 de febrero de 2009, del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se publica el Convenio suscrito con la Autoridad Portuaria de Castellón para la recaudación

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	en vía ejecutiva de los ingresos de derecho público de dicho organismo portuario.
24-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca SIMRAD, modelo CA34, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
24-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca SIMRAD, modelo CR34, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
24-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca SIMRAD, modelo CE34, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
24-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca SIMRAD, modelo CP34, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
24-03-09	RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca EAGLE, modelo INTELLIMAP 480, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
24-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca GARMIN, modelo GMR 18 HD, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
24-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca GARMIN, modelo GMR 24 HD, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
24-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca KODEN, modelo MDC-1810, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
24-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca KODEN, modelo MDC-1820 BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
24-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca KODEN, modelo MDC-1820, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
24-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radar No-Solas, marca KODEN, modelo MDC-1860 BB, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
25-03-09	RESOLUCIÓN de 26 de febrero de 2009, del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se publica el Convenio suscrito con la Autoridad Portuaria de Las Palmas para la recaudación en vía ejecutiva de los ingresos de derecho público de dicho organismo portuario.
28-03-09	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela Canaria de Navegación y Seguridad Marítima para impartir cursos.
28-03-09	RESOLUCIÓN de 17 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Las Palmas para impartir cursos.
28-03-09	RESOLUCIÓN de 17 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Huelva para impartir cursos.
28-03-09	RESOLUCIÓN de 17 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Cartagena para impartir cursos.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
28-03-09	RESOLUCIÓN de 17 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se renueva la homologación a la Escuela Náutico Pesquera de Riveira para impartir cursos.
28-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca NORTHSTAR, modelo EXPLORER 725E, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de VHF, con LSD Clase D (No Solas), marca SILVA NEXUS MARINE AB, modelo NX2500, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco inmarsat-C/Mini-C No Solas, marca Sailor, modelo TT-3026D, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco Inmarsat-C/Mini-C No Solas, marca Thrane & Thrane, modelo TT-3026S, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Estación Terrena de Barco Mini-M, marca KVH, modelo Tracphone 252, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de UHF, marca Sailor, modelo SP3550, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-09	RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de identificacion automática No-Solas (SIA/AIS No-Solas), marca Weatherdock, modelo EASYTRX, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
28-03-09	RESOLUCIÓN de 25 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al centro Bureau Veritas para impartir cursos.
28-03-09	RESOLUCIÓN de 26 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se renueva la homologación a Global Marine para impartir cursos.
28-03-09	ORDEN FOM/756/2009, de 3 de marzo, por la que se actualiza la relación de ficheros de datos de carácter personal de la Autoridad Portuaria de El Ferrol-San Cibrao.
28-03-09	ORDEN FOM/757/2009, de 10 de marzo, por la que se actualiza la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.
30-03-09	RESOLUCIÓN de 10 de febrero de 2009, de la Secretaría General de Transportes, por la que se acuerda iniciar el procedimiento para el otorgamiento de compensaciones a los transportes marítimos y aéreos de mercancías con origen o destino en las Illes Balears realizados en el año 2008.
30-03-09	RESOLUCIÓN de 17 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje, en las instalaciones marítimas de BP-OIL en Castellón y en el puerto de La Estaca (El Hierro).
01-04-09	RESOLUCIÓN de 9 de febrero de 2009, de la Presidencia de Puertos del Estado, sobre delegación de competencias.
02-04-09	RESOLUCIÓN de 3 de noviembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Castellón para impartir cursos.
02-04-09	RESOLUCIÓN de 7 de enero de 2009, de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
02-04-09	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a E.T.S. de Náutica y Máquinas de A Coruña, para impartir cursos.
02-04-09	RESOLUCIÓN de 27 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Fundación Politécnica de Cataluña para impartir cursos.
02-04-09	RESOLUCIÓN de 13 de febrero de 2009, de la Autoridad Portuaria de Tarragona, por la que se publican las cuentas anuales, correspondientes al ejercicio 2007.
02-04-09	RESOLUCIÓN de 4 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Gijón para impartir cursos.
02-04-09	RESOLUCIÓN de 4 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al Instituto Politécnico de Formación Profesional Marítimo Pesquero de Las Palmas para impartir cursos.
02-04-09	RESOLUCIÓN de 6 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Escuela Superior de Náutica y Máquinas Navales de Bilbao para impartir cursos .
04-04-09	ORDEN FOM/839/2009, de 16 de marzo, por la que se convocan subvenciones a las empresas navieras españolas para compensar parcialmente las inversiones realizadas en la implantación del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, para el ejercicio presupuestario de 2009.
06-04-09	ORDEN FOM/850/2009, de 18 de marzo, por la que se convocan becas en la especialidad profesional marítima para alumnos de las escuelas de ingeniería naval o ingeniería naval y oceánica.
06-04-09	ORDEN FOM/851/2009, de 18 de marzo, por la que se convocan becas en la especialidad profesional marítima.
07-04-09	RESOLUCIÓN de 20 de febrero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Vizcaya para impartir cursos.
20-04-09	RESOLUCIÓN de 24 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca RAYMARINE, modelo A50, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-04-09	RESOLUCIÓN de 24 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo GPS-126, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-04-09	RESOLUCIÓN de 24 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo GPSMAP-182, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-04-09	RESOLUCIÓN de 24 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca HUMMINBIRD, modelo AS-GR4, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española
20-04-09	RESOLUCIÓN de 24 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Eagle, modelo Fishelite 480, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-04-09	RESOLUCIÓN de 24 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca «Northstar», modelo Explorer 550I, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-04-09	RESOLUCIÓN de 24 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas,

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	marca Raymarine, modelo A50D, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-04-09	RESOLUCIÓN de 24 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca Raymarine, modelo A57D, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-04-09	RESOLUCIÓN de 24 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca RAYMARINE, modelo A70, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-04-09	RESOLUCIÓN de 24 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca «Raymarine», modelo A70D, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-04-09	RESOLUCIÓN de 24 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo 17XNMEA 0183 HVS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
20-04-09	RESOLUCIÓN de 31 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, de delegación de competencias del Reglamento de Radiocomunicaciones Marítimas a bordo de los buques civiles españoles en las Capitanías Marítimas.
23-04-09	ORDEN FOM/982/2009, de 21 de abril, por la que se determinan para el año 2007 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias.
23-04-09	ORDEN FOM/983/2009, de 21 de abril, por la que se determinan para el año 2007 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias.
25-04-09	RESOLUCIÓN de 7 de abril de 2009, del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se publica el Convenio suscrito con la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras para la recaudación en vía ejecutiva de los ingresos de derecho público de dicho organismo portuario.
25-04-09	RESOLUCIÓN de 7 de abril de 2009, del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se publica el Convenio suscrito con la Autoridad Portuaria de Marín-Pontevedra para la recaudación en vía ejecutiva de los ingresos de derecho público de dicho organismo portuario.
06-05-09	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2009, del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se publica el Convenio suscrito con la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao para la recaudación en vía ejecutiva de los ingresos de derecho público de dicho organismo portuario.
20-05-09	RESOLUCIÓN de 7 de mayo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje, en el puerto Huelva.
23-05-09	RESOLUCIÓN de 13 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Valencia para impartir cursos.
23-05-09	ORDEN FOM/1295/2009, de 21 de abril, por la que se actualiza la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal de la Autoridad Portuaria de A Coruña.
23-05-09	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco - Inmarsat F77 - No-Solas, marca Furuno, modelo FELCOM-70, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
23-05-09	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo estación terrena de barco - Inmarsat-D, marca Skywawe, modelo DMR-800D, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-05-09	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radiobaliza No-Solas, marca Acr Electronics Inc, modelo PLB-300, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-05-09	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de Vhf, con Lsd clase D (No Solas), marca Navman, modelo 7100 EU, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-05-09	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono de Vhf, con Lsd clase D (No Solas), marca Navman, modelo 7200 EU, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-05-09	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de Vhf No-Solas, marca Icom, modelo IC-M35, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-05-09	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de Uhf, marca Sailor, modelo SP.3560 ATEX, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-05-09	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo radioteléfono portátil de Vhf No-Solas, marca Standar Horizon, modelo HX-750, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-05-09	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor sistema de identif. automática No-Solas (Sia/Ais No-Solas), marca Raymarine, modelo AIS250, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-05-09	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor sistema de identif. automática No-Solas (Sia/Ais No-Solas), marca Furuno, modelo FA-30, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-05-09	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo sistema de comunicaciones por satélite No-Solas, marca Thuraya Marine, modelo THURAYA GEN II, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
23-05-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al centro de Itsasmendikoi Pasaia (IMK Pasaia) para impartir cursos.
23-05-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela Canaria de Navegación y Seguridad Marítima para impartir cursos.
29-05-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca LOWRANCE, modelo LMS-335 CDF, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-05-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo GPSMAP 4010, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-05-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca KODEN, modelo GPS-20A, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-05-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo re-

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
	ceptor de navegación por satélite No-Solas, marca FURUNO, modelo SC-50, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-05-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca LOWRANCE, modelo LMS-330 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-05-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GEONAV, modelo 4 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-05-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo GPSMAP-182 C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-05-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo GPSMAP 188/188C, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-05-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo GPS-128, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-05-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca FURUNO, modelo SC-110, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
29-05-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca SEIWA, modelo SMART DGPS WAAS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
01-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo GPS 12, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación nº 001/0409-0, correspondiente a BALSA SALVAVIDAS, marca DUARRY, modelo CRUCERO 4P, RECREO, NO SOLAS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación nº 002/0409-0, correspondiente a BALSA SALVAVIDAS, marca DUARRY, modelo CRUCERO 6P, RECREO, NO SOLAS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación nº 003/0409-0, correspondiente a BALSA SALVAVIDAS, marca DUARRY, modelo CRUCERO 8P, RECREO, NO SOLAS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación nº 004/0409-0, correspondiente a BALSA SALVAVIDAS, marca DUARRY, modelo CRUCERO 10P, RECREO, NO SOLAS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se concede la homologación nº 005/0409-0, correspondiente a BALSA SALVAVIDAS, marca DUARRY, modelo CRUCERO 12P, RECREO, NO SOLAS, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca LOWRANCE, modelo HDS8, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca LOWRANCE, modelo HDS10, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca LOWRANCE, modelo HDS8M, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca LOWRANCE, modelo HDS7M, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca LOWRANCE, modelo HDS7, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca LOWRANCE, modelo HDS5M, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca EAGLE, modelo CUDA 350I, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca NORTHSTAR, modelo GS15, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca LOWRANCE, modelo LGC4000, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca LOWRANCE, modelo HDS10M, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca SIMRAD, modelo GS15, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca GARMIN, modelo GMI 10, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo receptor de navegación por satélite No-Solas, marca LOWRANCE, modelo HDS5, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 27 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al centro de Itsasmendikoi Pasaia para impartir cursos de especialidad marítima.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 27 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se renueva la homologación al Centro Nacional de Formación Marítima de Isla Cristina para impartir títulos profesionales.
02-06-09	RESOLUCIÓN de 28 de abril de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se renueva la homologación a la Escuela Náutico Pesquera de Riveira para impartir cursos de especialidad marítima.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
08-06-09	ORDEN FOM/1479/2009, de 25 de mayo, por la que se establecen las bases reguladoras de las ayudas para la adquisición e instalación de balizas de hombre al agua, chalecos salvavidas, goniómetros de localización y radiobalizas GPS, para los buques de pesca nacionales, a otorgar por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.
16-06-09	RESOLUCIÓN de 27 de abril de 2009, de la Secretaría de Estado de Transportes, de prórroga de homologación del curso de capacitación de operadores de muelles o terminales que manipulen mercancías peligrosas en los puertos, a impartir por la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona y el Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Cataluña.
26-06-09	RESOLUCIÓN de 8 de junio de 2009, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, por la que se convoca la concesión de subvenciones para la adquisición e instalación de balizas de hombre al agua, chalecos salvavidas, goniómetros de localización y radiobalizas GPS, para los buques de pesca nacionales, a otorgar por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.
27-06-09	RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Málaga para impartir cursos.
27-06-09	RESOLUCIÓN de 18 de mayo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a Comismar Consultores, S.L. para impartir cursos.
27-06-09	RESOLUCIÓN de 18 de mayo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación a Instituto de Formación Logística y Trasporte, S.L. para impartir curso.
27-06-09	RESOLUCIÓN de 29 de mayo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela Técnica Superior de Náutica de Santander.
27-06-09	RESOLUCIÓN de 29 de mayo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación al Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Santander.

4. Transporte aéreo e infraestructuras

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
01-01-09	RESOLUCIÓN de 18 de diciembre de 2008, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se convocan exámenes teóricos durante el año 2009, para la obtención de títulos, licencias y habilitaciones aeronáuticos civiles y se establecen las bases para su desarrollo.
01-01-09	RESOLUCIÓN de 19 de diciembre de 2008, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se establece el procedimiento y las condiciones para el pago a través de entidades colaboradoras en la gestión recaudatoria y por vía telemática de las tasas aplicables por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
06-01-09	ORDEN FOM/3865/2008, de 18 de diciembre, por la que se modifica el anexo del Real Decreto 279/2007, de 23 de febrero, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por helicópteros civiles.
13-01-09	RESOLUCIÓN de 18 de noviembre de 2008, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, para la realización de procesos de ortorectificación de los vuelos fotogramétricos nacionales de los años 1977-83 y 1984-85.
22-01-09	RESOLUCIÓN de 11 de diciembre de 2008, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se convocan para el año 2009 exámenes teóricos extraordinarios para la Licencia de Mantenimiento de Aeronaves (según Parte 66 del Reglamento (CE) 2042/2003), estableciéndose las bases para su desarrollo.
22-01-09	RESOLUCIÓN de 17 de diciembre de 2008, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se autoriza la puesta en funcionamiento del aeropuerto de Ciudad Real.
09-02-09	RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2009, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Aragón para el desarrollo del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
09-02-09	RESOLUCIÓN de 16 de enero de 2009, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma del País Vasco, para el desarrollo del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea.
13-02-09	RESOLUCIÓN de 29 de enero de 2009, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se convocan para el año 2009 exámenes prácticos de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves (según normativa nacional) y exámenes teóricos para la Licencia de Mantenimiento de Aeronaves (según Parte 66 del Reglamento (CE) 2042/2003).
16-02-09	ORDEN FOM/252/2009, de 9 de febrero, por la que se modifica parcialmente el anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas.
19-02-09	RESOLUCIÓN de 29 de enero de 2009, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se modifica la de 11 de diciembre de 2008, por la que se convocan para el año 2009 exámenes teóricos extraordinarios para la Licencia de Mantenimiento de Aeronaves (según Parte 66 del Reglamento (CE) 2042/2003), estableciéndose las bases para su desarrollo.
24-02-09	REAL DECRETO 170/2009, de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias.
25-02-09	REAL DECRETO 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica. (Corrección de errores BOE 01-05-09).
28-02-09	RESOLUCIÓN de 22 de enero de 2009, del Centro Nacional de Información Geográfica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Cataluña para el desarrollo del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea.
14-03-09	REAL DECRETO 241/2009, de 2 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 270/2000, de 25 de febrero, por el que se determinan las condiciones para el ejercicio de las funciones del personal de vuelo de las aeronaves civiles, para introducir el título aeronáutico y la licencia de piloto de avión con tripulación múltiple y el requisito de competencia lingüística.
24-03-09	RESOLUCIÓN de 26 de febrero de 2009, del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se publica el Convenio suscrito con Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea para la recaudación en vía ejecutiva de los ingresos de derecho público de dicho ente.
28-03-09	RESOLUCIÓN de 11 de febrero de 2009, del Centro Nacional de Información Geográfica por la que se publica el Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Illes Balears para el desarrollo del Plan nacional de ortofotografía aérea.
30-03-09	RESOLUCIÓN de 10 de febrero de 2009, de la Secretaría General de Transportes, por la que se acuerda iniciar el procedimiento para el otorgamiento de compensaciones a los transportes marítimos y aéreos de mercancías con origen o destino en las Illes Balears realizados en el año 2008.
31-03-09	RESOLUCIÓN de 5 de enero de 2009, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se constituye la Mesa de Contratación de la Agencia.
06-04-09	RESOLUCIÓN de 24 de marzo de 2009, de la Presidencia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se publica el Acuerdo del Consejo Rector, de delegación de determinadas competencias.
20-04-09	RESOLUCIÓN de 27 de marzo de 2009, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 13 de marzo de 2009, por el que se declaran obligaciones de servicio público en la ruta Almería-Sevilla.
23-04-09	ORDEN FOM/982/2009, de 21 de abril, por la que se determinan para el año 2007 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 170/2009, de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias.

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
23-04-09	ORDEN FOM/983/2009, de 21 de abril, por la que se determinan para el año 2007 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 362/2009, de 20 de marzo, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, con origen o destino en las Islas Canarias.
06-05-09	RESOLUCIÓN de 21 de abril de 2009, del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se publica el Convenio suscrito con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para la recaudación en vía ejecutiva de los ingresos de derecho público de dicho ente.
08-05-09	REAL DECRETO 714/2009, de 24 de abril, relativo a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan aeropuertos situados en territorio español.
20-05-09	RESOLUCIÓN de 17 de abril de 2009, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se modifica el Anexo de la de 18 de diciembre de 2008, por la que se convocan exámenes teóricos durante el año 2009, para la obtención de títulos, licencias y habilitaciones aeronáuticos civiles y se establecen las bases para su desarrollo.
28-05-09	RESOLUCIÓN de 16 de abril de 2009, de la Presidencia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se publica el Acuerdo del Consejo Rector de delegación de competencias.
01-06-09	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.

5. Servicios postales

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
02-01-09	RESOLUCIÓN de 27 de noviembre de 2008, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de dos series de sellos de Correos denominadas «Autonomías» y «Abanico y Mantón de Manila».
20-01-09	RESOLUCIÓN de 9 de enero de 2009, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de cuatro series de sellos de Correos denominadas «Ciencia.-2009», «Serie Básica.-2009», «Flora y Fauna.-2009» y «Diarios Centenarios.-2009».
20-01-09	RESOLUCIÓN de 9 de enero de 2009, conjunta de las Subsecretaría de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Patrimoni Natural.- Principat d'Andorra».
29-01-09	ORDEN FOM/66/2009, de 19 de enero, por la que se dictan normas sobre la colaboración del servicio de correos en las elecciones al Parlamento de Galicia.
29-01-09	ORDEN FOM/67/2009, de 19 de enero, por la que se dictan normas sobre la colaboración del servicio de correos en las elecciones al Parlamento Vasco.
05-02-09	RESOLUCIÓN de 26 de enero de 2009, conjunta de las Subsecretaría de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Commemoracions.-Principat d'Andorra».
05-02-09	RESOLUCIÓN de 26 de enero de 2009, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de tres series de sellos de Correos denominadas «Arqueología.-2009», «Valores Cívicos.-2009» y «Energías Renovables.-2009».
27-02-09	RESOLUCIÓN de 9 de febrero de 2009, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de dos series de sellos de Correos denominadas «Objetivos de Desarrollo del Milenio.- 2009», y «Naturaleza.-2009».
04-03-09	RESOLUCIÓN de 9 de febrero de 2009, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Commemoracions.- Principat d'Andorra».
21-03-09	RESOLUCIÓN de 23 de febrero de 2009, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sobres enteros postales de Correos denominadas «XLI Feria Nacional del Sello».

Fecha publicación *BOE*	Disposición y materia
28-03-09	RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 2009, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de cinco series de sellos de Correos denominadas «Flora y Fauna.- 2009», «60 Aniversario del Consejo de Europa.- 2009», «Faros.- 2009», «Europa.- 2009» y «Bailes y Danzas Populares.-2009».
28-03-09	RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 2009, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de dos series de sellos de Correos denominadas «Commemoracions.- Principat d'Andorra» y «Europa. Principat d'Andorra».
28-03-09	RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 2009, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de dos tarjetas prefranqueadas de Correos denominada «Valores Cívicos 2009».
18-04-09	ORDEN FOM/954/2009, de 16 de abril, por la que se dictan normas sobre la colaboración del servicio de correos en las elecciones de diputados al Parlamento Europeo. (Corrección de errores BOE 25-04-09).
20-04-09	RESOLUCIÓN de 2 de abril de 2009, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de tres series de sellos de Correos denominadas «Efemérides.- 2009», «Bailes y Danzas Populares.- 2009» y «Vidrieras.- 2009».
20-04-09	RESOLUCIÓN de 2 de abril de 2009, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Pont de Madrid.- Principat d'Andorra.- 2009».
01-06-09	RESOLUCIÓN de 12 de mayo de 2009, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de dos series de sellos de Correos denominadas «Bailes y Danzas Populares.- 2009» y «Moda Española.- 2009».
29-06-09	RESOLUCIÓN de 10 de junio de 2009, conjunta de las Subsecretarías de Fomento y de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de seis series de sellos de Correos denominadas «Flora y Fauna.- 2009», «Patrimonio Nacional.- 2009», «X Aniversario de la creación del Euro.- 2009», «Seguridad Vial.- 2009», «Personajes.- 2009» y «Bailes y Danzas Populares.- 2009».

2.3. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2008

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	1. Generalidades
04-01-08	ESTADO de ingresos y de gastos de la Autoridad de Supervisión del GNSS europeo para el ejercicio 2007 — Presupuesto rectificativo no 1. (08/L 2).
10-01-08	DECISIÓN del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2007, por la que se modifica el Acuerdo Interinstitucional de 17 de mayo de 2006 sobre disciplina presupuestaria y buena gestión financiera en relación con el marco financiero plurianual. (08/L 6).
15-01-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión — Plan de acción para la eficiencia energética: realizar el potencial» COM(2006) 545 final. (08/C 10).
16-02-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo — Informe sobre los biocarburantes — Informe sobre los progresos realizados respecto de la utilización de biocarburantes y otros combustibles renovables en los Estados miembros de la Unión Europea» COM (2006) 845 final. (08/C 44).
01-03-08	DECISIÓN de la Comisión, de 21 de diciembre de 2005, relativa a la ayuda estatal prevista por Italia (Provincia Autónoma de Trento) para el sector del transporte [notificada con el número C(2005) 5315]. (08/L 57).
07-03-08	RECOMENDACIÓN del Consejo, de 3 de marzo de 2008, por la que se adapta la Recomendación 98/376/CE sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, con motivo de la adhesión de la República de Bulgaria, la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, Rumania, la República de Eslovenia y la República Eslovaca. (08/L 63).
14-03-08	APROBACIÓN definitiva del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2008. (08/L 71).
12-04-08	COMUNICACIÓN interpretativa de la Comisión relativa a la aplicación del Derecho comunitario en materia de contratación pública y concesiones a la colaboración público-privada institucionalizada (CPPI). (08/C 91).
25-04-08	CONVOCATORIA de propuestas conforme al proyecto de programa anual de trabajo para la concesión de subvenciones en el ámbito de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) para 2008 [Decisión C (2008) 1564 de la Comisión]. (08/C 104).
25-04-08	CONVOCATORIA de propuestas conforme al proyecto de programa plurianual de trabajo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) con vistas a la concesión de subvenciones para el período 2007-2013 [Decisión C (2008) 1561 de la Comisión]. (08/C 104).
09-05-08	VERSIONES consolidadas del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (08/C 115).
15-05-08	DECISIÓN de la Comisión, de 30 de abril de 2008, que exime a los servicios de mensajería y entrega urgente en Italia de la aplicación de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales [notificada con el número C (2008) 1642]. (08/L 132).
20-06-08	REGLAMENTO (CE) no 569/2008 del Consejo, de 12 de junio de 2008, por el que se modifica el Reglamento no 11 relativo a la supresión de discriminaciones en materia de precios y condiciones de transporte, en aplicación del artículo 79, apartado 3, del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea. (08/L 161).
25-06-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el «Informe de la Comisión — Informe sobre la política de competencia 2006». COM(2007) 358 final. (08/C 162).
25-06-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «La combinación energética en los transportes». (08/C 162).

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
25-06-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre «Una evaluación independiente de los servicios de interés general». (08/C 162).
04-07-08	APROBACIÓN definitiva del presupuesto rectificativo nº 1 de la Unión Europea para el ejercicio 2008. (08/L 175).
05-07-08	DICTAMEN de Iniciativa del Comité de las Regiones «Reformar el presupuesto, cambiar Europa». (08/C 172).
10-07-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 32/2008, de 14 de marzo de 2008, por la que se modifica el anexo XVI (Contratos públicos) del Acuerdo EEE. (08/L 182).
11-07-08	APROBACIÓN definitiva del presupuesto rectificativo nº 2 de la Unión Europea para el ejercicio 2008. (08/L 184).
19-08-08	Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública» COM (2007) 560 final — 2007/0201 (COD). (08/C 211).
21-08-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 53/2008, de 25 de abril de 2008, por la que se modifica el anexo XVI (Contratos públicos) del Acuerdo EEE. (08/L 223).
30-08-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Contratos públicos internacionales». (08/C 224).
30-08-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el «Libro Verde: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana» COM(2007) 551 final. (08/C 224).
30-08-08	DECISIÓN de la Comisión, de 18 de agosto de 2008, relativa a la ayuda financiera de la Comunidad en 2008 para un estudio sobre el transporte de animales. (08/L 232).
11-09-08	DICTAMEN del Supervisor Europeo de Protección de Datos sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva. (08/C 233).
15-09-08	DIRECTIVA 2008/58/CE de la Comisión, de 21 de agosto de 2008, por la que se adapta al progreso técnico por trigésima vez la Directiva 67/548/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas en materia de clasificación, embalaje y etiquetado de las sustancias peligrosas. (08/L 246).
31-10-08	CUENTAS anuales definitivas del ejercicio presupuestario 2007 correspondientes al 7, 8 y 9 Fondo Europeo de Desarrollo. (08/C 277).
14-11-08	APROBACIÓN definitiva del presupuesto rectificativo nº 5 de la Unión Europea para el ejercicio 2008. (08/ L305).
14-11-08	APROBACIÓN definitiva del presupuesto rectificativo nº 6 de la Unión Europea para el ejercicio 2008. (08/ L 305).
14-11-08	REGLAMENTO (CE) nº 1099/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, relativo a las estadísticas sobre energía. (08/ L 304).
24-12-08	DECISIÓN de la Comisión, de 9 de diciembre de 2008, por la que se modifican las listas de entidades adjudicadoras y de poderes adjudicadores que figuran en los anexos de las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los procedimientos de adjudicación de contratos públicos [notificada con el número C(2008) 7871]. (08/L 349).

2. Transporte terrestre e infraestructuras

15-01-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado de los servicios de autocares y autobuses (refundición)» COM (2007) 264 final — 2007/0097 (COD). (08/C 10).
15-01-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo — Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI — Posición de la Comisión sobre el informe final del Grupo de alto nivel CARS 21 — Una contribución a la estrategia de crecimiento y empleo de la UE» COM (2007) 22 final. (08/C 10).

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
15-01-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las placas e inscripciones reglamentarias, así como a su emplazamiento y modo de colocación, en lo que se refiere a los vehículos a motor y a sus remolques» COM (2007) 344 final — 2007/0119 (COD). (08/C 22).
08-02-08	AYUDAS estatales — Alemania — Ayuda estatal C 47/07 (ex NN 22/05) — Contrato de servicio público entre Deutsche Bahn Regio y los Estados federados (Länder) de Berlín y Brandemburgo — Invitación a presentar observaciones, en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (08/C 35).
16-02-08	AYUDA estatal — República Checa — Ayuda estatal C 3/08 (ex NN 102/05) — Compensaciones por servicio público para empresas de autobuses de Moravia meridional — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (08/C 43).
16-02-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo — Resultados de la revisión de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos y los vehículos industriales ligeros» COM (2007) 19 final. (08/C 44).
16-02-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los dispositivos de alumbrado de la placa posterior de matrícula de los vehículos a motor y de sus remolques» (Versión codificada) COM (2007) 451 final — 2007/0162 (COD).(08/C 44).
16-02-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/96/CE en lo relativo a la adaptación del régimen fiscal especial aplicable al gasóleo utilizado como carburante de automoción para fines profesionales, y a la coordinación de la imposición de la gasolina sin plomo y del gasóleo utilizado como carburante de automoción» COM (2007) 52 final — 2007/0023 (CNS). (08/C 44).
20-02-08	REGLAMENTOS CEPE suscritos por la CE en el ámbito de la homologación de vehículos a 31 de diciembre de 2007. (08/C 47).
21-02-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 116/2007, de 28 de septiembre de 2007, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 47).
21-02-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 117/2007, de 28 de septiembre de 2007, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 47).
21-02-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 118/2007, de 28 de septiembre de 2007, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 47).
21-02-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 128/2007, de 28 de septiembre de 2007, por la que se modifica el anexo XIII (Estadísticas) del Acuerdo EEE. (08/L 47).
22-02-08	REGLAMENTO nº 24 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE). Prescripciones uniformes relativas a: I. La homologación de motores de encendido por compresión en lo que se refiere a la emisión de contaminantes visibles — II. La homologación de vehículos de motor con respecto a la instalación de motores de encendido por compresión de un tipo homologado — III. La homologación de vehículos de motor equipados con motores de encendido por compresión en lo que se refiere a la emisión de contaminantes visibles por el motor — IV. La medición de la potencia de los motores de encendido por compresión. (08/L 48).
22-02-08	REGLAMENTO nº 101 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación, por una parte, de vehículos de pasajeros impulsados únicamente por un motor de combustión interna o por una cadena de tracción eléctrica híbrida, respecto a la medición de la emisión de dióxido de carbono y el consumo de carburante o bien del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica y, por otra, de vehículos de las categorías M1 y N1 impulsados únicamente por una cadena de tracción eléctrica, respecto a la medición del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica. (08/L 48).
07-03-08	DECISIÓN de la Comisión, de 20 de diciembre de 2007, relativa a la especificación técnica de interoperabilidad sobre seguridad en los túne-

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	les en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad [notificada con el número C(2007) 6450]. (08/L 64)
07-03-08	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 [notificada con el número C(2007) 6633]. (08/L 64).
19-03-08	DECISIÓN de la Comisión, de 20 de diciembre de 2007, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de infraestructura del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad [notificada con el número C(2007) 6440]. (08/L 77).
20-03-08	DIRECTIVA 2008/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, que modifica la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil, por lo que se refiere a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión. (08/L 81).
26-03-08	DECISIÓN de la Comisión, de 1 de febrero de 2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema «explotación» del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad adoptado según lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 96/48/CE, y por la que se deroga la Decisión 2002/734/CE de la Comisión de 30 de mayo de 2002 [notificada con el número C(2008)356]. (08/L 84). (Corrección de errores 08/L 104 de 14-04-08).
26-03-08	DECISIÓN de la Comisión, de 21 de febrero de 2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad [notificada con el número C(2008) 648]. (08/L 84).
02-04-08	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2008 (2008/251/CE). (08/L 91).
03-04-08	REGLAMENTO (CE) nº 307/2008 de la Comisión, de 2 de abril de 2008, por el que se establecen, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 842/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, los requisitos mínimos de los programas de formación y las condiciones de reconocimiento mutuo de los certificados de formación del personal en lo que respecta a los sistemas de aire acondicionado de ciertos vehículos de motor que contengan determinados gases fluorados de efecto invernadero. (08/L 92)
10-04-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 144/2007, de 26 de octubre de 2007, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 100).
12-04-08	REGLAMENTO nº 49 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Emisiones de los motores de encendido por compresión y encendido por chispa (GN y GLP). (08/L 102).
14-04-08	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 [notificada con el número C(2008) 807]. (08/L 104).
15-04-08	POSICIÓN Común (CE) nº 5/2008, de 3 de marzo de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 881/2004 por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (Reglamento de la Agencia). (08/C 93E).
06-05-08	REGLAMENTO nº 83 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a la emisión de contaminantes según las necesidades del motor en materia de combustible. (08/L 119).
14-05-08	POSICIÓN Común (CE) nº 10/2008, de 7 de abril de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas. (08/C 117E).
20-05-08	POSICIÓN Común (CE) nº 12/2008, de 3 de marzo de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria). (08/C 122E).
22-05-08	NO oposición a una concentración notificada [Asunto COMP/M.4746 — Deutsche Bahn/English Welsh & Scottish Railway Holdings (EWS)]. (08/C 125).
23-05-08	REGLAMENTO nº 48 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que se refiere a la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa. (08/L 135).
24-05-08	DECISIÓN de la Comisión, de 23 de abril de 2008, por la que se modifican el anexo A de la Decisión 2006/679/CE sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional y el anexo A de la Decisión 2006/860/CE sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad [notificada con el número C(2008) 1565]. (08/L 136).
27-05-08	REGLAMENTO nº 79 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que respecta al mecanismo de dirección (08/L 137).
17-06-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para ejercer la profesión de transportista por carretera» COM(2007) 263 final — 2007/0098 (COD). (08/C 151).
17-06-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la instalación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa en los vehículos de motor de dos o tres ruedas» (Versión codificada) COM(2007) 768 final — 2007/0270 (COD). (08/C 151).
21-06-08	DIRECTIVA 2008/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se modifica la Directiva 95/50/CE del Consejo relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera en lo relativo a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión. (08/L 162).
26-06-08	REGLAMENTO nº 12 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que concierne a la protección del conductor contra el mecanismo de dirección en caso de colisión. (08/C 165).
28-06-08	DIRECTIVA 2008/65/CE de la Comisión, de 27 de junio de 2008, que modifica la Directiva 91/439/CEE sobre el permiso de conducción. (08/L 168).
05-07-08	DICTAMEN del Comité de las Regiones sobre el «Libro Verde sobre el transporte urbano». (08/C 172).
09-07-08	AYUDA estatal — Alemania — Ayuda estatal C 54/07 (ex NN 55/07) — Ayuda estatal a Emsländische Eisenbahn GmbH — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (08/C 174).
10-07-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 29/2008, de 14 de marzo de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 182).
11-07-08	REGLAMENTO nº 54 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): prescripciones uniformes relativas a la homologación de neumáticos para vehículos industriales y sus remolques. (08/L 183).
16-07-08	REGLAMENTO nº 21 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que concierne a su acondicionamiento interior. (08/L 188).
18-07-08	DIRECTIVA 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (Texto refundido). (08/ L 191).

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
18-07-08	DECISIÓN de la Comisión, de 11 de julio de 2008, por la que se modifica la Decisión 2007/60/CE en lo que se refiere a las tareas y al período de funcionamiento de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte. (08/L 190).
19-07-08	COMUNICACIÓN relativa a la aplicación y el futuro desarrollo de la legislación comunitaria sobre las emisiones procedentes de vehículos ligeros y el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento (Euro 5 y Euro 6). (08/C 182).
19-07-08	DIRECTIVA 2008/74/CE de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por la que se modifican, por lo que respecta a la homologación de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, la Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 2005/78/CE. (08/L 192).
22-07-08	REGLAMENTO nº 34 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en relación con la prevención de los riesgos de incendio. (08/L 194).
22-07-08	COMUNICACIÓN de la Comisión — Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias. (08/C 184).
24-07-08	AYUDA estatal — República Checa — Ayuda estatal C 17/08 (ex NN 1/06) — Denuncia contra los servicios nacionales de transporte público por carretera de la región de Ústí — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (08/ C 187).
28-07-08	REGLAMENTO (CE) nº 692/2008 de la Comisión de 18 de julio de 2008 por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. (08/L 199).
30-07-08	REGLAMENTO nº 30 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ ONU) — Disposiciones uniformes para la homologación de neumáticos para vehículos de motor y sus remolques. (08/L 201).
08-08-08	RECOMENDACIÓN de la Comisión, de 26 de mayo de 2008, relativa a sistemas de información y comunicación a bordo de vehículos seguros y eficientes: actualización de la Declaración de principios europea sobre la interfaz persona-máquina [notificada con el número C(2008) 1742]. (08/L 216).
09-08-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión — Redes transeuropeas: hacia un enfoque integrado» COM(2007) 135 final. (08/C 204).
09-08-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (refundición)»COM(2007) 265 final/3 — 2007/0099 (COD). (08/C 204).
15-08-08	DECISIÓN de la Comisión, de 5 de agosto de 2008, relativa al uso armonizado de espectro radioeléctrico en la banda de frecuencias 5875-5905 MHz para aplicaciones relacionadas con la seguridad de los sistemas de transporte inteligentes (STI) [notificada con el número C(2008) 4145]. (08/L 220).
19-08-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos»COM(2007) 851 final — 2007/0295 (COD). (08/C 211).
19-08-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1172/98 del Consejo, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera, en lo que se refiere a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión»COM(2007) 778 final — 2007/0269 (COD). (08/C 211).
21-08-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 52/2008, de 25 de abril de 2008, por la que se

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 223).
23-08-08	DECISIÓN de la Comisión, de 1 de agosto de 2008, que modifica el anexo II de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil [notificada con el número C(2008) 4017]. (08/L 225).(Corrección de errores 09/L 114 de 07-05-2009).
29-08-08	REGLAMENTO nº 117 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Disposiciones uniformes relativas a la homologación de neumáticos por lo que se refiere a las emisiones de ruido de rodadura y a la adherencia en superficie mojada. (08/L 231).
30-08-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva .../.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo de [...] relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques»COM(2008) 100 final — 2008/0044 (COD).(08/C 224).
30-08-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad» (versión codificada) COM(2008) 98 final — 2008/0049 (COD). (08/C 224).
30-08-08	REGLAMENTO nº 58 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de: I. Dispositivos de protección trasera contra el empotramiento, II. Vehículos en lo que concierne al montaje de un dispositivo de protección trasera contra el empotramiento de un tipo homologado, III. Vehículos en lo que concierne a su protección trasera contra el empotramiento. (08/L 232).
30-08-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión — Plan de acción para la logística del transporte de mercancías»COM(2007) 607 final. (08/C 224).
10-09-08	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2008 — Presupuesto rectificativo nº 1. (08/L 242).
25-09-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE n 68/2008, de 6 de junio de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 257).
25-09-08	DIRECTIVA 2008/89/CE de la Comisión, de 24 de septiembre de 2008, por la que se modifica, para adaptarla al progreso técnico, la Directiva 76/756/CEE del Consejo, sobre la instalación de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa de los vehículos a motor y de sus remolques. (08/L 257).
30-09-08	DIRECTIVA 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas. (08/L 260).
23-10-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 85/2008, de 4 de julio de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 280).
23-10-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 86/2008, de 4 de julio de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 280).
30-10-08	REGLAMENTO (CE) nº 1060/2008 de la Comisión, de 7 de octubre de 2008, que sustituye los anexos I, III, IV, VI, VII, XI y XV de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco). (08/L 292).
12-11-08	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5397 — Veolia Transport/SNCM) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado. (08/C 289).
14-11-08	REGLAMENTO (CE) nº 1100/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, sobre la eliminación de controles practicados en las fronteras de los Estados miembros en el transporte por carretera y por vía navegable (Versión codificada). (08/L 304).
29-11-08	DIRECTIVA 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. (08/L 319).

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
05-12-08	CORRECCIÓN de errores de la Directiva 93/92/CEE del Consejo, de 29 de octubre de 1993, relativa a la instalación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa en los vehículos de motor de dos o tres ruedas (DO L 311 de 14.12.1993). (08/L 327).
05-12-08	INFORME sobre las cuentas anuales de la Agencia Ferroviaria Europea correspondientes al ejercicio 2007, acompañado de las respuestas de la Agencia. (08/C 311).
05-12-08	DECISIÓN de la Comisión, de 3 de noviembre de 2008, por la que se establecen las garantías sanitarias para el transporte de équidos entre dos terceros países, de conformidad con el artículo 9, apartado 1, letra c), de la Directiva 91/496/CEE del Consejo [notificada con el número C(2008) 6296]. (08/L 327).
05-12-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE. nº 117/2008, de 7 de noviembre de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 339).
18-12-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 119/2008, de 7 de noviembre de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 339).
19-12-08	DICTAMEN del Comité de las Regiones sobre el «Paquete relativo al transporte de mercancías» (08/C 325).
23-12-08	DIRECTIVA 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria). (08/L 345).
23-12-08	DIRECTIVA 2008/114/CE del Consejo, de 8 de diciembre de 2008, sobre la identificación y designación de infraestructuras críticas europeas y la evaluación de la necesidad de mejorar su protección. (08/L 345).
30-12-08	REGLAMENTO nº 97 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los sistemas de alarma para vehículos y de los vehículos de motor por lo que respecta a sus sistemas de alarma. (08/L 351).
30-12-08	REGLAMENTO nº 102 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) Disposiciones uniformes relativas a la homologación de I. Dispositivos de acoplamiento corto (DAC) II. Vehículos en lo que respecta a la instalación de un tipo homologado de DAC (08/L 351).
31-12-08	REGLAMENTO (CE) nº 1335/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 881/2004 por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (Reglamento de la Agencia). (08/L 354).

3. Transporte marítimo e infraestructuras

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
04-01-08	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia de Seguridad Marítima para el ejercicio 2007 — Presupuesto rectificativo nº 1. (08/L 2).
02-02-08	DECISIÓN de la Comisión, de 10 de julio de 2007, relativa a un régimen de ayudas estatales de Italia a favor del sector del transporte marítimo en Cerdeña C 23/96 (NN 181/95) y C 71/97 (N 144/97) [notificada con el número C(2007) 3257].(08/L 29).
05-02-08	CONVOCATORIA de propuestas para acciones de transferencia entre modos de transporte, de efecto catalizador, autopistas del mar, evitación de tráfico y de aprendizaje en común dentro del segundo Programa Marco Polo [Reglamento (CE) nº 1692/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, D.O. L 328 de 24-11-2006, p.1]. (08/C 31).
15-02-08	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5024 — TUI/Royal Caribbean Cruises/JV) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado. (08/C 41).
16-02-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 98/70/CE en relación con las especificaciones de la gasolina, el diésel y el gasóleo, se introduce un mecanismo para controlar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas de la utilización de combustibles de transporte por carretera, se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en relación con las especificaciones del combustible utilizado por los buques de navegación interior y se deroga la Directiva 93/12/CEE» COM(2007) 18 final — 2007/0019 (COD). (08/C 44).

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
21-02-08	ACUERDO sobre transporte marítimo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno de la República Popular China, por otra. (08/L 46).
21-02-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 119/2007, de 28 de septiembre de 2007, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 47).
21-02-08	DECISIÓN del Consejo, de 28 de enero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo sobre transporte marítimo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno de la República Popular China, por otra. (08/L 46).
21-02-08	DECISIÓN del Consejo, de 28 de enero de 2008, relativa a la celebración del Protocolo que modifica el Acuerdo sobre transporte marítimo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República Popular China, por otra, para tener en cuenta la adhesión a la Unión Europea de la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, la República de Eslovenia y la República Eslovaca. (08/C 46).
21-02-08	PROTOCOLO que modifica el Acuerdo sobre transporte marítimo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno de la República Popular China, por otra. (08/L 46).
29-02-08	REGLAMENTO (CE) nº 181/2008 de la Comisión, de 28 de febrero de 2008, por el que se establecen determinadas medidas de aplicación del Reglamento (CE) nº 718/1999 del Consejo relativo a una política de capacidad de las flotas comunitarias de navegación interior para fomentar el transporte por vía navegable (Versión codificada). (08/L 56).
02-04-08	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2008 (2008/248/CE). (08/L 91).
10-04-08	REGLAMENTO (CE) nº 324/2008 de la Comisión, de 9 de abril de 2008, por el que se fijan los procedimientos revisados para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima. (08/L 98).
17-04-08	INVITACIÓN a presentar observaciones en aplicación del artículo 1, apartado 2, de la parte I del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción sobre una ayuda estatal relativa a la Ley islandesa sobre puertos. (08/C 96).
17-04-08	INVITACIÓN a presentar comentarios, de conformidad con el artículo 1, apartado 2, de la parte I del protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, por lo que respecta a la ayuda estatal al transporte marítimo en forma de régimen fiscal sobre el tonelaje y de un régimen de devolución de impuestos para marinos. (08/C 96).
18-04-08	DECISIÓN de la Comisión, de 11 de diciembre de 2007, relativa a la ayuda estatal C 32/07 (ex N 389/06) mecanismo defensivo temporal para la construcción naval — Portugal [notificada con el número C(2007) 6063]. (08/L 108).
30-04-08	COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo. (08/C 109).
09-05-08	LISTA de los buques a los cuales se denegó el acceso a los puertos comunitarios entre el 1 de septiembre de 2007 y el 31 de marzo de 2008, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7ter de la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre control de los buques por el Estado del puerto. (08/C 114).
16-05-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el «Libro Verde: Mejorar el desmantelamiento de los buques» COM(2007) 269 final. (08/C 120).
23-05-08	AYUDA estatal — Reino Unido — Ayuda estatal C 16/08 (ex NN 35/07 y NN 105/05) — Subvenciones a CalMac y NorthLink para servicios de transporte marítimo en Escocia — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (08/C 126).
06-06-08	AYUDA estatal — Italia — Ayuda estatal C 20/08 (ex N 62/08) — Modificación del régimen N 59/04 relativo a un mecanismo defensivo temporal para la construcción naval — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artí-

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	culo 88, apartado 2, del Tratado CE. (08/C 140).
17-06-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre «Las autopistas del mar y su integración en la cadena logística». (08/C 151).
17-06-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas (versión refundida)» COM(2007) 610 final — 2007/0219 (COD). (08/C 151).
17-06-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje» (Versión refundida) COM(2007) 737 final — 2007/0257 (COD). (08/C 151).
25-06-08	DIRECTIVA 2008/59/CE del Consejo, de 12 de junio de 2008, que adapta la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior como consecuencia de la adhesión de la República de Bulgaria y Rumania. (08/L 166).
25-06-08	DIRECTIVA 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina). (08/L 164).
01-07-08	DIRECTIVA 2008/67/CE de la Comisión, de 30 de junio de 2008, por la que se modifica la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos. (08/L 171).
05-07-08	DICTAMEN del Comité de las Regiones sobre «Política portuaria europea». (08/C 172).
05-07-08	DICTAMEN del Comité de las Regiones sobre «Una política marítima integrada para la Unión Europea». (08/C 172).
08-07-08	COMUNICACIÓN de la Comisión relativa a la prórroga del Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval. (08/C 173).
15-07-08	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 24 de abril de 2007, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2005. (08/L 187).
15-07-08	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 24 de abril de 2007, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2005. (08/L 187).
15-07-08	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 24 de abril de 2007, que contiene las observaciones que forman parte integrante de la Decisión por la que se aprueba la gestión del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2005. (08/L 187).
22-07-08	POSICIÓN Común (CE) nº 15/2008, de 6 de junio de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. (08/C 184E).
22-07-08	POSICIÓN Común (CE) nº 16/2008, de 6 de junio de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (Texto refundido). (08/C 184E).
22-07-08	POSICIÓN Común (CE) nº 17/2008, de 6 de junio de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE y 2002/59/CE. (08/C 184E).
29-07-08	POSICIÓN Común (CE) nº 18/2008, de 6 de junio de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (Texto refundido). (08/C 190E).
29-07-08	POSICIÓN Común (CE) nº 19/2008, de 6 de junio de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente. (08/C 190E).
05-08-08	POSICIÓN Común (CE) nº 20/2008, de 6 de junio de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (Texto refundido). (08/C 198E).
05-08-08	DECISIÓN de la Comisión, de 14 de diciembre de 2004, por la que se modifica la Decisión 2002/610/CE relativa al régimen de ayudas que Francia tiene previsto ejecutar en favor de la creación de nuevas líneas de transporte marítimo de corta distancia [notificada con el número C(2004) 4519]. (08/L 238).
09-08-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al reconocimiento recíproco de los certificados de navegación expedidos para los barcos de la navegación interior» (Versión codificada) COM(2008) 37 final — 2008/0021 (COD). (08/C 204).
19-08-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Una política marítima integrada para la Unión Europea»COM(2007) 575 final. (08/C 211).
10-09-08	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2008 — Presupuesto rectificativo nº 1. (08/L 242).
20-09-08	DECISIÓN de la Comisión, de 20 de mayo de 2008, relativa a la ayuda estatal concedida por Francia para la construcción del buque de crucero «Le Levant» [C 74/99 (ex NN 65/99)] [notificada con el número C(2007) 5419]. (08/L 252).
23-09-08	DIRECTIVA 2008/87/CE de la Comisión, de 22 de septiembre de 2008, que modifica la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. (08/L 255).
25-09-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 69/2008, de 6 de junio de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 257).
21-10-08	PUBLICACIÓN con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 479/92 del Consejo sobre la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular («consorcios»).(08/C 266).
31-10-08	AGENCIA Europea de Seguridad Marítima (Lisboa) — Publicación de las cuentas definitivas del ejercicio 2007. (08/C 278).
14-11-08	REGLAMENTO (CE) nº 1100/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, sobre la eliminación de controles practicados en las fronteras de los Estados miembros en el transporte por carretera y por vía navegable (Versión codificada). (08/L 304).
15-11-08	DECISIÓN de la Comisión, de 29 de octubre de 2008, referente a las disposiciones de aplicación de la Directiva 95/64/CE del Consejo sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros [notificada con el número C(2008) 6203] (Versión codificada). (08/L 306).
03-12-08	DIRECTIVA 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas (versión refundida). (08/L 323).
05-12-08	INFORME sobre las cuentas anuales de la Agencia Europea de Seguridad Marítima correspondientes al ejercicio 2007, acompañado de las respuestas de la Agencia. (08/C 311).

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
18-12-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE. nº 116/2008, de 7 de noviembre de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 339)
12-12-08	COMUNICACIÓN de la Comisión por la que se ofrece orientación sobre las ayudas estatales que completan la financiación comunitaria para el lanzamiento de las autopistas del mar. (08/C 317).
30-12-08	POSICIÓN Común (CE) nº 29/2008, de 9 de diciembre de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo. (08/C 330E).
30-12-08	POSICIÓN Común (CE) nº 30/2008, de 9 de diciembre de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (08/C 330E).

4. Transporte aéreo e infraestructuras

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
04-01-08	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2007 — Presupuesto rectificativo nº 2 (08/L 2).
12-01-08	REGLAMENTO (CE) nº 8/2008 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión. (08/L 10).
12-01-08	REGLAMENTO (CE) nº 23/2008 de la Comisión, de 11 de enero de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 622/2003 por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea. (08/L9).
15-01-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las tasas aeroportuarias» COM(2006) 820 final — 2007/0013 (COD). (08/C 10).
16-01-08	PUBLICACIÓN de las decisiones de los Estados miembros de conceder o revocar las licencias de explotación, conforme al apartado 4 del artículo 13 del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas. (08/C 11).
17-01-08	AYUDA estatal — Italia — Ayuda estatal C 37/07 (ex NN 36/07) — Supuesta ayuda estatal concedida a y por el aeropuerto de Alghero en favor de Ryanair y otras aerolíneas — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (08/C 12).
18-01-08	COMUNICACIÓN de la Comisión en virtud de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Suecia de las obligaciones de servicio público en determinados servicios aéreos regulares interiores. (08/C 13).
18-01-08	EXPLOTACIÓN de servicios aéreos regulares — Concurso convocado por la Agencia Nacional de Transporte Público de Suecia (Rikstrafiken) con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para la explotación de servicios aéreos regulares entre: Arvidsjaur-Estocolmo (Arlanda), Gällivare-Estocolmo (Arlanda), Hagfors-Estocolmo (Arlanda), Hemavan-Estocolmo (Arlanda), Lycksele-Estocolmo (Arlanda), Storuman-Estocolmo (Arlanda), Sveg-Estocolmo (Arlanda), Torsby-Estocolmo (Arlanda), Vilhelmina-Estocolmo (Arlanda) y Pajala-Lulea. (08/C 13).
25-01-08	PROCEDIMIENTO nacional italiano de asignación de derechos de tráfico aéreo sujetos a limitaciones. (08/C 19).
29-01-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Irlanda de las obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares interiores. (08/C 24).
30-01-08	EXPLOTACIÓN de servicios aéreos regulares — Concurso convocado por Irlanda de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para la explotación de servicios aéreos regulares en el interior de Irlanda. (08/C 25).

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
01-02-08	DECISIÓN del Consejo, de 30 de octubre de 2007, relativa a la firma y aplicación provisional del Acuerdo entre la Comunidad Europea y los Emiratos Árabes Unidos sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 28).
01-02-08	ACUERDO entre la Comunidad Europea y los Emiratos Árabes Unidos sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 28).
01-02-08	SUPRESIÓN por Francia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares entre Dijon y Londres, Clermont-Ferrand, Burdeos y Toulouse. (08/C 29).
05-02-08	PROCEDIMIENTO nacional lituano de asignación de derechos de tráfico aéreo limitados. (08/C 31)
08-02-08	DECISIÓN nº 1/2007 del Comité Mixto de transporte aéreo Comunidad/Suiza instituido por el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo, de 5 de diciembre de 2007, por la que se sustituye el anexo del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo. (08/L 34).
15-02-08	AYUDAS estatales — Francia — Ayuda de Estado C 53/07 (ex NN 12/07) — Ayuda concedida por la Chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn (Cámara de Comercio e Industria de Pau-Bearn) a la empresa Airport Marketing Services — Invitación a presentar observaciones, en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (08/C 41).
15-02-08	INFORME de la Comisión sobre el programa SAFA de la Comunidad Europea (Evaluación de la Seguridad de Aeronaves Extranjeras) (Información global — Informe — 30 de abril a 31 de diciembre de 2006). (08/C 42).
16-02-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se constituye la empresa común "Clean Sky"» COM(2007) 315 final — 2007/0118 (CNS). (08/C 44).
20-02-08	DICTAMEN del Comité Consultivo sobre concentraciones emitido en su 151ª reunión, de 11 de junio de 2007, en relación con un proyecto de Decisión relativa al asunto COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus — Ponente: Polonia. (08/C 47).
20-02-08	INFORME final del Consejero auditor en el asunto COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus (De conformidad con los artículos 15 y 16 de la Decisión 2001/462/CE, CECA de la Comisión, de 23 de mayo de 2001, relativa al mandato de los Consejeros auditores en determinados procedimientos de competencia — (DO L 162 de 19.6.2001, p.21). (08/C 47).
20-02-08	RESUMEN de la Decisión de la Comisión, de 27 de junio de 2007, por la que se declara que una operación de concentración es incompatible con el mercado común y el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (Asunto COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus). (08/C 47).
21-02-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 120/2007, de 28 de septiembre de 2007, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 47).
21-02-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 121/2007, de 28 de septiembre de 2007, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 47).
21-02-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE no 122/2007, de 28 de septiembre de 2007, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 47).
22-02-08	DECISIÓN de la Comisión de 7 de marzo de 2007 — Ayuda estatal C 10/06 (ex N555/05) — Cyprus Airways Public Ltd — Plan de reestructuración [notificada con el número C(2007) 300]. (08/L 49).
23-02-08	AYUDA estatal — Grecia — Ayuda estatal C 61/07 (ex NN 71/07) — Ayuda estatal a Olympic Airways Services/Olympic Airlines — Invitación a presentar observaciones, en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (08/C 50).
23-02-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación de obligaciones de servicio público a determinados servicios aéreos regulares en España. (08/C 52).
26-02-08	SUPRESIÓN por Francia de las obligaciones de servicio público impuestas de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 2408/92 a los servicios aéreos regulares entre Angulema y Lyon, Épinal

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	y París, Grenoble y París, Montpellier y Burdeos, Montpellier y Niza y Montpellier y Estrasburgo. (08/C 52).
01-03-08	PUBLICACIÓN de las decisiones de los Estados miembros de conceder o revocar las licencias de explotación, conforme al apartado 4 del artículo 13 del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas. (08/C 57).
05-03-86	DECISIÓN del Consejo, de 18 de febrero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Maldivas sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/ L 60).
05-03-08	DECISIÓN del Consejo, de 18 de febrero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Georgia sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 60).
05-03-08	DECISIÓN del Consejo, de 18 de febrero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Moldova sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 60).
05-03-08	DECISIÓN del Consejo, de 18 de febrero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República Libanesa sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 60).
05-03-08	DECISIÓN del Consejo, de 18 de febrero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República Oriental del Uruguay sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 60).
05-03-08	DECISIÓN del Consejo, de 18 de febrero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Croacia sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 60).
05-03-08	DECISIÓN del Consejo, de 18 de febrero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de la República de Singapur sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 60).
05-03-08	DECISIÓN del Consejo, de 18 de febrero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República Kirguisa sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 60).
05-03-08	DECISIÓN del Consejo, de 18 de febrero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Malasia sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 60).
05-03-08	DECISIÓN del Consejo, de 18 de febrero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República del Paraguay sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 60).
05-03-08	DECISIÓN del Consejo, de 18 de febrero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la ex República Yugoslava de Macedonia sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 60).
12-03-08	DECISIÓN del Consejo, de 25 de junio de 2007, relativa a la firma y aplicación provisional del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Reino Hachemí de Jordania sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/ L 68).
12-03-08	PROCEDIMIENTO nacional del Reino Unido para la asignación de derechos de tráfico aéreo limitados. (08/C 67).
15-03-08	DECISIÓN del Consejo, de 18 de febrero de 2008, sobre la celebración de Protocolos por los que se modifican los Acuerdos sobre determinados aspectos de los servicios aéreos entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Georgia, la República Libanesa, la República de Maldivas, la República de Moldavia, el Gobierno de la República de Singapur y la República Oriental del Uruguay, respectivamente, con el fin de tener en cuenta la adhesión a la Unión Europea de la República de Bulgaria y de Rumanía. (08/L 73).
15-03-08	PROTOCOLO por el que se modifica el Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Georgia sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 73).
15-03-08	PROTOCOLO por el que se modifica el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República Libanesa sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 73).

Fecha publicación *DOCE (L y C)*	Disposición y materia
15-03-08	PROTOCOLO por el que se modifica el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Maldivas sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 73).
15-03-08	PROTOCOLO por el que se modifica el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Moldavia sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 73).
15-03-08	PROTOCOLO por el que se modifica el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Singapur sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 73).
15-03-08	PROTOCOLO por el que se modifica el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República Oriental del Uruguay sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 73).
19-03-08	REGLAMENTO (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE. (08/L 79).
29-03-08	DECISIÓN del Consejo, de 17 de marzo de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Reino de Marruecos sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 87).
29-03-08	DECISIÓN del Consejo, de 17 de marzo de 2008, relativa a la celebración de un Protocolo por el que se modifican los anexos I y II del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Reino de Marruecos sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, con el fin de tener en cuenta la adhesión a la Unión Europea de la República de Bulgaria y de Rumanía. (08/L 87).
29-03-08	PROTOCOLO por el que se modifican los anexos I y II del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Reino de Marruecos sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 87).
02-04-08	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio presupuestario 2008 (2008/249/CE). (08/L 91).
09-04-08	REGLAMENTO (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 2320/2002. (08/L 97).
10-04-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 145/2007, de 26 de octubre de 2007, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 100).
10-04-08	DECISIÓN de la Comisión, de 7 de abril de 2008, sobre las condiciones armonizadas de utilización del espectro para el funcionamiento de los servicios de comunicaciones móviles en las aeronaves (servicios de MCA) en la Comunidad [notificada con el número C(2008) 1256]. (08/L 98).
10-04-08	RECOMENDACIÓN de la Comisión, de 7 de abril de 2008, relativa a la autorización de los servicios de comunicaciones móviles en aeronaves (servicios de MCA) en la Comunidad Europea [notificada con el número C(2008) 1257]. (08/L 98).
11-04-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Derogación por parte de Italia de las obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares entre Albenga y Roma. (08/C 90).
12-04-08	PUBLICACIÓN de las decisiones de los Estados miembros de conceder o revocar las licencias de explotación, conforme al apartado 4 del artículo 13 del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas. (08/C 91).
12-04-08	REGLAMENTO (CE) nº 331/2008 de la Comisión, de 11 de abril de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (08/L 102).
16-04-08	ACUERDO entre la Comunidad Europea y la República de Panamá sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 106).
16-04-08	DECISIÓN del Consejo, de 18 de febrero de 2008, relativa a la celebración del Acuerdo en-

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	tre la Comunidad Europea y la República de Panamá sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 106).
19-04-08	DIRECTIVA 2008/49/CE de la Comisión, de 16 de abril de 2008, por la que se modifica el anexo II de la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la realización de inspecciones en pista a las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad. (08/L 109).
19-04-08	REGLAMENTO (CE) nº 351/2008 de la Comisión, de 16 de abril de 2008, por el que se aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a la asignación de prioridad en las inspecciones en pista de las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad. (08/L 109).
23-04-08	REGLAMENTO (CE) nº 358/2008 de la Comisión, de 22 de abril de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 622/2003 por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea. (08/L 111).
25-04-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Imposición de obligaciones modificadas de servicio público a determinados servicios aéreos regulares en Portugal. (08/C 104).
30-04-08	AYUDA estatal — Dinamarca — Ayuda estatal C 5/08 (ex NN 58/07) — Subvenciones ilícitas concedidas por Aarhus Lufthavn A/S a Ryanair — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (08/C 109).
01-05-08	DICTAMEN del Supervisor Europeo de Protección de Datos acerca de la propuesta de Decisión marco del Consejo sobre utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros (Passenger Name Record — PNR) con fines represivos. (08/C 100).
06-05-08	COMUNICACIÓN de la Comisión en virtud del artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Imposición de obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares entre Ostrava (OSR) y Bruselas (BRU). (08/C 111).
06-05-08	COMUNICACIÓN de la Comisión en virtud del artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Imposición de obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares entre Ostrava (OSR) y Amsterdam (AMS). (08/C 111).
06-05-08	COMUNICACIÓN de la Comisión en virtud del artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Imposición de obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares entre Ostrava (OSR) y Londres (LTN). (08/C 111).
07-05-08	EXPLOTACIÓN de servicios aéreos regulares — Explotación de servicios aéreos regulares entre Ostrava y Londres (Luton), Bruselas y Amsterdam — Convocatoria de licitación publicada por la República Checa de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 para la explotación de servicios aéreos regulares entre Ostrava (OSR) y Londres Luton (LTN), Bruselas (BRU) y Amsterdam (AMS). (08/C 112).
15-05-08	DECISIÓN no 2/2007 del Comité Mixto Comunidad/Suiza de transporte aéreo instituido por el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo, de 15 de diciembre de 2007, por la que se sustituye el anexo del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo. (08/L 127).
16-05-08	EXPLOTACIÓN de servicios aéreos regulares La Rochelle (Île de Ré)-Lyon (Saint-Exupéry) y Poitiers (Biard)-Lyon (Saint-Exupéry) — Concurso convocado por Francia en virtud del artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para una delegación de servicio público. (08/C 119).
17-05-08	DECISIÓN del Consejo, de 29 de abril de 2008, por la que se modifica el anexo 3, parte I, de la Instrucción consular común, sobre los nacionales de terceros países sujetos a la obligación de visado aeroportuario. (08/L 129).
17-05-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Alghero-Roma, Alghero-Milán, Cagliari-Roma, Cagliari-Milán, Olbia-Roma y Olbia-Milán. (08/C 121).

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
17-05-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Crotone-Roma-Milán. (08/C 121).
17-05-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Pantelleria-Palermo, Lampedusa-Palermo, Lampedusa-Catania, Lampedusa-Roma y Pantelleria-Roma. (08/C 121).
17-05-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Pantelleria-Trapani. (08/C 121).
17-05-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Alghero-Bolonia, Alghero-Turín, Cagliari-Bolonia, Cagliari-Turín, Cagliari-Florencia, Cagliari-Verona, Cagliari-Nápoles, Cagliari-Palermo, Olbia-Bolonia y Olbia-Verona. (08/C 121).
17-05-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Trapani-Roma, Trapani-Milán, Trapani-Bari y Trapani-Cagliari. (08/ C 121).
17-05-08	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5174 — Iberia/ST Aerospace/JV) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado. (08/C 121).
20-05-08	POSICIÓN Común (CE) nº 13/2008, de 18 de abril de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. (08/C 122E).
27-05-08	POSICIÓN Común (CE) nº 14/2008, de 18 de abril de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (Texto refundido). (08/C 129E).
27-05-08	PUBLICACIÓN de las decisiones de los Estados miembros de conceder o revocar las licencias de explotación, conforme al apartado 4 del artículo 13 del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas. (08/C 129).
31-05-08	MODIFICACIÓN por Francia de las obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares entre Rennes y Mulhouse. (08/C 134).
31-05-08	REGLAMENTO (CE) nº 482/2008 de la Comisión, de 30 de mayo de 2008, por el que se establece un sistema de garantía de la seguridad del software que deberán implantar los proveedores de servicios de navegación aérea y por el que se modifica el anexo II del Reglamento (CE) nº 2096/2005. (08/L 141).
07-06-08	ACUERDO entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Australia sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 149).
07-06-08	DECISIÓN del Consejo, de 7 de abril de 2008, relativa a la firma y aplicación provisional del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Australia sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 149).
10-06-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación de obligaciones de servicio público a determinados servicios aéreos regulares en Portugal. (08/C 143).
10-06-08	EXPLOTACIÓN de la Comisión: Explotación de servicios aéreos regulares — Concurso convocado por Portugal con arreglo a lo dispuesto en

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	el artículo 4, apartado 1, letra d) del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para la explotación de servicios aéreos regulares en la ruta Lisboa-Vila Real-Braganza-Vila Real-Lisboa. (08/C 143). (Corrección de errores 08/C 152 de 18-06-2008).
12-06-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 12/2008, de 1 de febrero de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 154).
12-06-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 13/2008, de 1 de febrero de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 154).
14-06-08	COMUNICACIÓN de la Comisión sobre la aplicación del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se fa el marco para la creación del cielo único europeo. (08/C 149).
26-06-08	NO OPOSICIÓN a una concentración notificada (Asunto COMP/M.5174 — Iberia/ST Aerospace/JV). (08/C 163).
27-06-08	MODIFICACIÓN por Francia de las obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares que unen Ajaccio, Bastia, Calvi y Figari con Marsella, Niza y París (Orly). (08/C 164).
27-06-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo — La Política Espacial Europea» COM(2007) 212 final. (08/C 162).
01-07-08	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5181 — Delta Airlines/Northwest Airlines). (08/C 166).
02-07-08	AYUDA estatal — República Eslovaca — Ayuda estatal C 12/08 (ex NN 74/07) — Presunta ayuda estatal ilegal: acuerdo entre el aeropuerto de Bratislava y Ryanair — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (08/C 167).
08-07-08	AYUDA estatal — República Eslovaca — Ayuda estatal C 12/08 (ex NN 74/07) — Presunta ayuda estatal ilegal: acuerdo entre el aeropuerto de Bratislava y Ryanair — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (08/C 173).
10-07-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 30/2008, de 14 de marzo de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 182).
10-07-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 31/2008, de 14 de marzo de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 182).
15-07-08	PUBLICACIÓN de las decisiones de los Estados miembros de conceder o revocar las licencias de explotación, conforme al apartado 4 del artículo 13 del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas. (08/C 178).
15-07-08	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 24 de abril de 2007, que contiene las observaciones que forman parte integrante de la Decisión por la que se aprueba la gestión del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2005. (08/L 187).
16-07-08	REGLAMENTO (CE) nº 668/2008 de la Comisión, de 15 julio de 2008, que modifica los anexos II a V del Reglamento (CE) nº 2096/2005 por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, en lo que se refiere a los métodos de trabajo y procedimientos operativos. (08/L 188).
22-07-08	AYUDA estatal — Italia — Ayuda estatal C 26/08 (ex NN 31/08) — Préstamo de 300 millones de EUR a la compañía Alitalia — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (08/C184).
22-07-08	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5141 — KLM/Martinair). (08/C 184).
25-07-08	REGLAMENTO (CE) nº 715/2008 de la Comisión, de 24 de julio de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (08/L 197).
07-08-08	COMUNICACIÓN de la Comisión en aplicación de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por el Reino Unido de las obligaciones de servicio público impuestas

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	a los servicios aéreos regulares Glasgow-Campbeltown, Glasgow-Tiree y Glasgow-Barra. (08/C 201).
08-08-08	ACUERDO entre la Unión Europea y Australia sobre el tratamiento y la transferencia de datos, generados en la Unión Europea, del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por las compañías aéreas a los Servicios de Aduanas de Australia. (08/L 213).
08-08-08	DECISIÓN 2008/651/PESC/JAI del Consejo, de 30 de junio de 2008, relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, de un Acuerdo entre la Unión Europea y Australia sobre el tratamiento y la transferencia de datos, generados en la Unión Europea, del registro de nombres de los pasajeros (PNR) por las compañías aéreas a los Servicios de Aduanas de Australia. (08/L 213).
08-08-08	EXPLOTACIÓN de servicios aéreos regulares — Concurso convocado por el Reino Unido de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para la explotación de servicios aéreos regulares Glasgow-Campbeltown, Glasgow-Tiree y Glasgow-Barra (Escocia). (08/C 202).
09-08-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Nueva gestión aeroportuaria para una reducción de CO2» (Dictamen exploratorio). (08/C 204).
19-08-08	REGLAMENTO (CE) nº 820/2008 de la Comisión, de 8 de agosto de 2008, por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (08/L 221).
27-08-08	COMUNICACIÓN de la Comisión en aplicación de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por el Reino Unido de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Benbecula-Barra. (08/C 218).
27-08-08	COMUNICACIÓN de la Comisión en aplicación de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por el Reino Unido de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Stornoway-Benbecula. (08/C 218).
28-08-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Trapani-Roma y viceversa, Trapani-Bari y viceversa y Trapani-Milán y viceversa. (08/C 219).
28-08-08	EXPLOTACIÓN de servicios aéreos regulares — Concurso convocado por el Gobierno provincial de Aland con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para la explotación de servicios aéreos regulares entre Mariehamn (islas Aland) y Estocolmo/Arlanda (Suecia). (08/C 219).
28-08-08	EXPLOTACIÓN de servicios aéreos regulares — Concurso convocado por el Reino Unido de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para la explotación de servicios aéreos regulares Stornoway-Benbecula y Benbecula-Barra (Escocia). (08/C 219).
28-08-08	EXPLOTACIÓN de servicios aéreos regulares — Concurso convocado por Portugal con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para la presentación de solicitudes en el marco de la licitación pública internacional para la explotación de servicios aéreos regulares en la ruta Lisboa-Vila Real-Braganza-Vila Real-Lisboa. (08/C 219). (Corrección de errores 08/C 241 de 20-09-08).
30-08-08	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva» COM(2007) 709 final — 2007/0243 (COD). (08/C 224).
09-09-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Crotone-Roma y Crotone-Milán. (08/C 230).
09-09-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Pantelleria-Palermo, Lampedusa-Palermo, Lampedusa-Catania, Lampedusa-Roma y Pantelleria-Roma. (08/C 230).
09-09-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Pantelleria-Trapani. (08/C 230).
09-09-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares entre Alghero-Bolonia, Alghero-Turín, Cagliari-Bolonia, Cagliari-Turín, Cagliari-Florencia, Cagliari-Verona, Cagliari-Nápoles, Cagliari-Palermo, Olbia-Bolonia y Olbia-Verona. (08/C 230).
09-09-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Alghero-Roma, Alghero-Milán, Cagliari-Roma, Cagliari-Milán, Olbia-Roma y Olbia-Milán. (08/C 230).
09-09-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Modificación por Italia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Trapani-Roma, Trapani-Milán, Trapani-Bari y Trapani-Cagliari. (08/C 230).
09-09-08	INFORME de la Comisión — Programa SAFA de la Comunidad Europea (Evaluación de la Seguridad de Aeronaves Extranjeras) — Información global — Informe — 1 de enero de 2007 a 31 de diciembre de 2007. (08/ C 231).
09-09-08	REGLAMENTO (CE) no 875/2008 de la Comisión, de 8 de septiembre de 2008, por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 1962/2006. (08/ L 240).
10-09-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Imposición por Italia de obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares Alghero-Roma (Fiumicino) y viceversa, Alghero-Milán (Linate) y viceversa, Cagliari-Roma (Fiumicino) y viceversa, Cagliari-Milán (Linate) y viceversa, Olbia-Roma (Fiumicino) y viceversa y Olbia-Milán (Linate) y viceversa. (08/C 232).
20-09-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Imposición de obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares Crotone-Milán (Linate) y Crotone-Roma (Fiumicino). (08/C 241).
20-09-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo — Imposición por Italia de obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares Albenga-Roma (Fiumicino) — Imposición de obligaciones de servicio público en la ruta Albenga-Roma (Fiumicino) y viceversa. (08/C 241).
20-09-08	MODIFICACIÓN por Francia de las obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares que unen Ajaccio, Bastia, Calvi y Figari con Marsella, Niza y París (Orly). (08/ C 241).
20-09-08	REGLAMENTO (CE) no 859/2008 de la Comisión, de 20 de agosto de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión. (08/ L 254).
25-09-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 70/2008, de 6 de junio de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 257).
25-09-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 71/2008, de 6 de junio de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 257).
25-09-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 72/2008, de 6 de junio de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 257).

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
01-10-08	PRÓRROGA y revisión de las obligaciones de servicio público impuestas a nueve servicios aéreos regulares del interior de Grecia con arreglo al Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo. (08/C 249).
01-10-08	PRÓRROGA y revisión de las obligaciones de servicio público impuestas a diez servicios aéreos regulares del interior de Grecia con arreglo al Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo. (08/C 249).
02-10-08	COMUNICACIÓN del Órgano de Vigilancia de la AELC de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra a), del acto mencionado en el punto 64, letra a), del anexo XIII del Acuerdo sobre el EEE [Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias] — Imposición de nuevas obligaciones de servicio público para servicios aéreos regionales regulares en Noruega. (08/C 250).
02-10-08	EXPLOTACIÓN de servicios aéreos regulares — Concurso convocado por la República Helénica de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra d), del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para la explotación de nueve servicios aéreos regulares sujetos a obligaciones de servicio público. (08/C 250).
02-10-08	EXPLOTACIÓN de servicios aéreos regulares — Concurso convocado por la República Helénica de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para la explotación de diez servicios aéreos regulares sujetos a obligaciones de servicio público. (08/C 250).
02-10-08	SERVICIOS aéreos regionales programados en Noruega — Invitación a licitar. (08/C 250).
07-10-08	POSICIÓN Común (CE) no 22/2008, de 23 de junio de 2008, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las tasas aeroportuarias. (08/C 254E).
15-10-08	ACUERDO entre la Comunidad Europea y el Gobierno de la República de la India sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 273).
15-10-08	DECISIÓN del Consejo, de 25 de septiembre de 2008, relativa a la firma y aplicación provisional del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de la República de la India sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (08/L 273).
17-10-08	PUBLICACIÓN de las decisiones de los Estados miembros de conceder o revocar las licencias de explotación, conforme al apartado 4 del artículo 13 del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas. (08/C 264).
23-10-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 87/2008, de 4 de julio de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 280).
28-10-08	DECISIÓN de la Comisión, de 11 de marzo de 2008, relativa al régimen de ayudas C 61/03 (e x NN 42/01) ejecutado por Italia en favor de la industria aeronáutica [notificada con el número C(2008) 845]. (08/L 284).
28-10-08	MODIFICACIÓN por Francia de las obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares que unen Ajaccio, Bastia, Calvi y Figari con París (Orly). (08/C 273).
28-10-08	MODIFICACIÓN por Francia de las obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares que unen Ajaccio, Bastia, Calvi y Figari con Marsella y Niza. (08/C 273).
28-10-08	REGLAMENTO (CE) nº 1056/2008 de la Comisión, de 27 de octubre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003 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. (08/L 283).
28-10-08	REGLAMENTO (CE) nº 1057/2008 de la Comisión, de 27 de octubre de 2008, por el que se modifica el anexo, apéndice II, del Reglamento (CE) nº 1702/2003 en lo que respecta al certificado de revisión de la aeronavegabilidad (Formulario EASA 15a). (08/L 283).
29-10-08	EXPLOTACIÓN de los servicios aéreos regulares que unen Ajaccio, Bastia, Calvi y Figari con Marsella, Niza y París (Orly) — Concurso convocado por Francia en virtud del artículo 4, aparta-

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	do 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo parauna delegación de servicio público. (08/C 274).
31-10-08	AGENCIA Europea de Seguridad Aérea (Colonia) — Publicación de las cuentas definitivas del ejercicio 2007. (08/C 278).
31-10-08	CONCURSO convocado por Italia con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para la explotación de servicios aéreos regulares en la ruta Albenga-Roma (Fiumicino) y viceversa. (08/C 276).
31-10-08	CONCURSO convocado por Italia con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para la explotación de servicios aéreos regulares en la ruta Crotone-Milán (Linate) y viceversa. (08/C 276).
31-10-08	CONCURSO convocado por Italia con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para la explotación de servicios aéreos regulares en la ruta Crotone-Roma (Fiumicino) y viceversa. (08/C 276).
31-10-08	REGLAMENTO (CE) no 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 (versión refundida). (08/L 293).
15-11-08	REGLAMENTO (CE) no 1131/2008 de la Comisión, de 14 de noviembre de 2008, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (08/L 306).
19-11-08	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5364 — Iberia/Vueling/Clickair). (08/C 296)
20-11-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 104/2008, de 26 de septiembre de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 309).
25-11-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (08/C 302).
25-11-08	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Concurso para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (08/C 302).
02-12-08	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5389 — Aéroports de Paris/The Nuance Group). (08/C 307).
05-12-08	INFORME sobre las cuentas anuales de la Agencia Europea de Seguridad Aérea correspondientes al ejercicio 2007, acompañado de las respuestas de la Agencia. (08/C 311).
06-12-08	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración [Asunto COMP/M.5335 — Lufthansa/SN Holding (Brussels Airlines)]. (08/C 312).
11-12-08	PROCEDIMIENTO nacional estonio de asignación de derechos de tráfico aéreo limitados. (08/C 316).
18-12-08	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 118/2008, de 7 de noviembre de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (08/L 339)
30-12-08	REGLAMENTO (CE) nº 1356/2008 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 593/2007 relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea. (08/L 350).
31-12-08	REGLAMENTO (CE) nº 1361/2008 del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 219/2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR). (08/L 352).

5. Servicios postales

15-02-08	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.4955 — Her-

Fecha publicación *DOCE (L y C)*	Disposición y materia
	mes Logistik/Swiss Post Porta a Porta) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado. (08/C 41).
27-02-08	DIRECTIVA 2008/6/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, por la que se modifica la Directiva 97/67/CE en relación con la plena realización del mercado interior de servicios postales comunitarios. (08/L 52).
07-03-08	DECISIÓN de la Comisión, de 10 de octubre de 2007, relativa a las ayudas estatales concedidas por Francia con respecto al modo de financiación de las jubilaciones de los funcionarios del Estado adscritos a La Poste [notificada con el número C (2007) 4545]. (08/L 63).
15-05-08	DECISIÓN de la Comisión, de 30 de abril de 2008, que exime a los servicios de mensajería y entrega urgente en Italia de la aplicación de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales [notificada con el número C (2008) 1642]. (08/L 132).
03-06-08	AYUDA estatal — Francia — Ayuda de Estado C 56/07 (ex C 49/07, ex E 15/05) — Garantía ilimitada acordada por el Estado a La Poste — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (08/C 135).
17-12-08	RESUMEN de la Decisión de la Comisión, de 7 de octubre de 2008, relativa a un procedimiento con arreglo al artículo 86, apartado 3, del Tratado CE sobre la legislación postal eslovaca relativa a los servicios postales híbridos (Asunto COMP/F-1/39.562) [notificada con el número C(2008) 5912]. (08/C 322).

2.4. Anexo legislativo de la Normativa de la Unión Europea. Año 2009 (cerrado a 30 de junio)

Fecha publicación *DOCE (L y C)*	Disposición y materia
	1. Generalidades
16-01-09	APROBACIÓN definitiva del presupuesto rectificativo nº 8 de la Unión Europea para el ejercicio 2008. (09/L12).
23-01-09	DECISIÓN de la Comisión, de 19 de diciembre de 2008, por la que se exime a algunos servicios del sector postal de Suecia de la aplicación de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales [notificada con el número] C(2008) 8409]. (09/L19).
23-01-09	DECISIÓN de la Comisión, de 22 de diciembre de 2008, por la que se establece que el artículo 30, apartado 1, de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales, no es aplicable a la producción de electricidad en la República Checa [notificada con el número C(2008) 8569]. (09/L19).
30-01-09	APROBACIÓN definitiva del presupuesto rectificativo nº 10 de la Unión Europea para el ejercicio 2008. (09/L27).
13-03-09	APROBACIÓN definitiva del presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2009. (09/L69). (Corrección de errores 09/L157" 19-06-09).
30-04-09	DECISIÓN nº 357/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de abril de 2009, relativa a un procedimiento de examen y consulta previos para determinadas disposiciones legales, reglamentarias o administrativas previstas por los Estados miembros en el sector de los transportes (Versión codificada). (09/L109).
28-05-09	DICTAMEN del Comité de las Regiones «hacia un transporte más ecológico». (09/C120).
19-06-09	APROBACIÓN definitiva del presupuesto rectificativo nº 2 de la Unión Europea para el ejercicio 2009. (09/L157)
19-06-09	APROBACIÓN definitiva del presupuesto rectificativo nº 2 de la Unión Europea para el ejercicio 2009 (09/L157).
	2. Transporte terrestre e infraestructuras
14-01-09	DIRECTIVA 2009/1/CE de la Comisión, de 7 de enero de 2009, por la que se modifica, para su adaptación al progreso técnico, la Directiva 2005/64/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la homologación de tipo de los vehículos de motor en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización. (09/L9).
23-01-09	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2008. (09/L20).
23-01-09	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2008 — Presupuesto rectificativo nº 1. (09/L20).
23-01-09	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2008 — Presupuesto rectificativo nº 2. (09/L20).
23-01-09	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2008 — Presupuesto rectificativo nº 2. (09/L20).
24-01-09	DIRECTIVA 2008/4/CE de la Comisión, de 23 de enero de 2009, relativa a las medidas para prevenir y detectar la manipulación de los datos de los tacógrafos, por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 del Consejo en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo. (09/L21).
24-01-09	RECOMENDACIÓN de la Comisión, de 23 de enero de 2009, sobre directrices de buenas prácticas en materia de inspecciones de los aparatos

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	de control realizadas con ocasión de controles en carretera o por talleres autorizados [notificada con el número C(2009) 108]. (09/L21).
24-01-09	REGLAMENTO (CE) nº 68/2009 de la Comisión, de 23 de enero de 2009, por el que se adapta por novena vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera. (09/L21).
29-01-09	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 128/2008, de 5 de diciembre de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (09/L25).
29-01-09	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 129/2008, de 5 de diciembre de 2008, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (09/L25).
31-01-09	DIRECTIVA 2009/5/CE de la Comisión, de 30 de enero de 2009, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera. (09/L29).
31-01-09	REGLAMENTO nº 3 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU) — Disposiciones uniformes para la homologación de dispositivos catadióptricos para vehículos de motor y sus remolques. (09/L31).
31-01-09	REGLAMENTO nº 4 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU) — Disposiciones uniformes para la homologación de los dispositivos para el alumbrado de las placas de matrícula trasera de los vehículos a motor y sus remolques. (09/L31).
03-02-09	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno y que modifica la Directiva 2007/46/CE»COM(2007) 593 final — 2007/0214 (COD). (09/C27).
03-02-09	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Hacia una red ferroviaria con prioridad para las mercancías»COM(2007) 608 final. (09/C27).
03-02-09	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «La ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores autónomos en el transporte por carretera». (09/C27).
04-02-09	REGLAMENTO (CE) nº 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE. (09/L35).
04-02-09	REGLAMENTO (CE) nº 79/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno y que modifica la Directiva 2007/46/CE. (09/L35).
14-02-09	DECISIÓN de la Comisión, de 23 de enero de 2009, por la que se modifican las Decisiones 2006/861/CE y 2006/920/CE sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad referentes a subsistemas del sistema ferroviario transeuropeo convencional [notificada con el número C(2009) 38]. (09/L45).
14-02-09	REGLAMENTO nº 100 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos eléctricos con batería en relación con los requisitos en materia de fabricación, seguridad de funcionamiento y emisiones de hidrógeno (Revisión 2). (09/L45).
21-02-09	DECISIÓN de la Comisión, de 25 de enero de 2006, relativa a la ayuda estatal C 54/03 (ex N 194/02) que la República Federal de Alemania tiene previsto ejecutar consistente en un sistema de reembolso de peajes vinculado a la introducción de un gravamen a los vehículos pesados de transporte de mercancías por el uso de las autopistas alemanas [notificada con el número C(2006) 89]. (09/L50).
26-02-09	DECISIÓN de la Comisión, de 25 de febrero de 2009, por la que se concede una excepción a Austria en virtud de la Decisión 2008/671/CE relativa al uso armonizado de espectro radioeléctrico en la banda de frecuencias 5875-5905 MHz para aplicaciones relacionadas con la seguridad de los sistemas de transporte inteligentes (STI) [notificada con el número C(2009) 1136]. (09/L53).

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
05-03-09	REGLAMENTO (CE) nº 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (Versión codificada). (09/L61)
13-03-09	DECISIÓN de la Comisión, de 12 de septiembre de 2007, relativa al régimen de ayudas C 12/06 (ex N 132/05) que la República Checa tiene previsto aplicar para fomentar el transporte combinado [notificada con el número C(2007) 4134]. (09/L68).
14-03-09	DIRECTIVA 2009/19/CE de la Comisión, de 12 de marzo de 2009, por la que se modifica, para adaptarla al progreso técnico, la Directiva 72/245/CEE del Consejo, relativa a las interferencias de radio (compatibilidad electromagnética) de los vehículos. (09/L70).
14-03-09	DECISIÓN de la Comisión, de 4 de marzo de 2009, por la que se autoriza a los Estados miembros a aprobar determinadas excepciones conforme a lo dispuesto en la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas [notificada con el número C(2009) 1327]. (09/L70).
17-03-09	POSICIÓN Común (CE) nº 5/2009, de 9 de enero de 2009, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo. (09/C62E).
17-03-09	POSICIÓN Común (CE) nº 6/2009, de 9 de enero de 2009, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses (versión refundida). (09/C62E)
17-03-09	POSICIÓN Común (CE) nº 7/2009, de 9 de enero de 2009, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (versión refundida). (09/C62E)
19-03-09	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 11/2009, de 5 de febrero de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (09/L73).
19-03-09	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 12/2009, de 5 de febrero de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (09/L73).
31-03-09	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 22 de abril de 2008, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2006. (09/L88).
31-03-09	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 22 de abril de 2008, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2006 (09/L88).
31-03-09	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las inscripciones reglamentarias de los vehículos de motor de dos o tres ruedas» (Versión codificada) COM(2008) 318 final — 2008/0099 (COD). (09/C77).
31-03-09	POSICIÓN Común (CE) nº 12/2009, de 9 de enero de 2009, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las condiciones de acceso a las redes de transporte de gas natural y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 1775/2005 (1). (09/C75E).
31-03-09	CONVOCATORIA de propuestas conforme al programa anual de trabajo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) con vistas a la concesión de subvenciones para 2009 [Decisión C(2009) 2179 de la Comisión]. (09/C75).
31-03-09	CONVOCATORIA de propuestas de 2009 conforme al programa plurianual de trabajo de la

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) con vistas a la concesión de subvenciones para el período 2007-2013 [Decisión C(2009) 2178 de la Comisión]. (09/C75).
31-03-09	CONVOCATORIA de propuestas conforme al programa de trabajo con vistas a la concesión de subvenciones en el ámbito de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), según lo previsto en el Plan Europeo de Recuperación Económica [Decisión C(2009) 2183 de la Comisión]. (09/C75).
31-03-09	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo para facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa sobre seguridad vial» COM(2008) 151 final — 2008/0062 (COD). (09/C77).
31-03-09	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte para el ejercicio 2009. (09/C75).
31-03-09	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo para facilitar la aplicación transfronteriza de la normativa sobre seguridad vial» COM(2008) 151 final — 2008/0062 (COD). (09/C77).
31-03-09	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2009. (09/L85).
31-03-09	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 22 de abril de 2008, que contiene las observaciones que forman parte integrante de la Decisión por la que se aprueba la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio 2006. (09/C51).
16-04-09	DECISIÓN de la Comisión, de 26 de noviembre de 2008, sobre la ayuda estatal 3/08 (ex NN 102/05) — República Checa en relación con las compensaciones por servicio público a empresas de autobuses de Moravia meridional [notificada con el número C(2008) 7032]. (09/L97).
29-04-09	REGLAMENTO (CE) nº 352/2009 de la Comisión, de 24 de abril de 2009, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 3, letra a), de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (09/L108).
13-05-09	REGLAMENTO (CE) nº 385/2009 de la Comisión, de 7 de mayo de 2009, que sustituye el anexo IX de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos («Directiva marco»). (09/L118).
15-05-09	DIRECTIVA 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. (09/L120).
21-05-09	REGLAMENTO (CE) nº 399/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1172/98 del Consejo, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera, en lo que se refiere a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión. (09/L126).
28-05-09	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 32/2009, de 17 de marzo de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (09/L130).
28-05-09	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 33/2009, de 17 de marzo de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (09/L130).
28-05-09	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 34/2009, de 17 de marzo de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (09/L130).
28-05-09	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 35/2009, de 17 de marzo de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (09/L130).
06-06-09	DIRECTIVA 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (versión refundida). (09/L141).
09-06-09	DECISIÓN del Consejo, de 5 de mayo de 2009, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Reglamento nº 61 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	de los vehículos industriales en lo que respecta a los salientes exteriores situados por delante del panel trasero de la cabina. (09/L144).
25-06-09	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 48/2009, de 24 de abril de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (09/L162).
25-06-09	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 49/2009, de 24 de abril de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE. (09/L162).
26-06-09	DECISIÓN del Consejo de 28 de mayo de 2009 por la que se publica en forma consolidada el texto del Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR) de 14 de noviembre de 1975, con sus correspondientes enmiendas. (09/L165).
	3. Transporte marítimo e infraestructuras
31-01-09	DIRECTIVA 2008/126/CE de la Comisión, de 19 de diciembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. (09/L32)
03-02-09	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión — Comunicación sobre una política portuaria europea»COM(2007) 616 final. (09/C27).
10-02-09	CONVOCATORIA de propuestas para acciones de transferencia entre modos de transporte, de efecto catalizador, autopistas del mar, evitación de tráfico y de aprendizaje en común dentro del segundo Programa Marco Polo [Reglamento (CE) nº 1692/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo -[DO L 328 de 24-11-2006. (09/C33).
04-03-09	COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo. (09/C51).
05-03-09	REGLAMENTO (CE) nº 169/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (Versión codificada). (09/L61).
19-03-09	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 13/2009, de 5 de febrero de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (09/L73).
25-03-09	REGLAMENTO (CE) nº 246/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea (consorcios) (Versión codificada). (09/L79).
31-03-09	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 22 de abril de 2008, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2006. (09/L88).
31-03-09	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 22 de abril de 2008, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2006. (09/L88).
31-03-09	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2009. (09/L85).
31-03-09	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 22 de abril de 2008, que contiene las observaciones que forman parte integrante de la Decisión por la que se aprueba la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para el ejercicio 2006. (09/L88).
30-04-09	DECISIÓN de la Comisión, de 30 de marzo de 2009, sobre la prórroga del reconocimiento limitado del «Hellenic Register of Shipping» por parte de la Comunidad [notificada con el número C(2009) 2130]. (09/L109).
30-04-09	DIRECTIVA 2009/46/CE de la Comisión, de 24 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. (09/L109).
06-05-09	DIRECTIVA 2009/26/CE de la Comisión, de 6 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos. (09/L113).

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
14-05-09	DECISIÓN de la Comisión, de 13 de enero de 2009, relativa a la ayuda estatal C 22/07 (ex N 43/07) sobre la extensión a las actividades de tendido de cables y dragado del régimen que exime a las empresas de transporte marítimo del pago del impuesto sobre la renta y las cotizaciones sociales de los trabajadores del mar en Dinamarca [notificada con el número C(2008) 8886]. (09/L119).
20-05-09	DIRECTIVA 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE. (09/L124).
28-05-09	DIRECTIVA 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas. (09/L131).
28-05-09	DIRECTIVA 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto. (09/L131).
28-05-09	DIRECTIVA 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. (09/L131).
28-05-09	DIRECTIVA 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. (09/L131).
28-05-09	DIRECTIVA 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo. (09/L131).
28-05-09	DIRECTIVA 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (09/L131).
28-05-09	REGLAMENTO (CE) nº 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques. (09/L131).
28-05-09	REGLAMENTO (CE) nº 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente. (09/L131).
30-05-09	AYUDAS estatales — Francia — Ayuda estatal notificada C 13/2009 (ex N 614/08) — Francia — Medidas en favor del sector portuario — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (09/C122).
05-06-09	DIRECTIVA 2009/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 98/70/CE en relación con las especificaciones de la gasolina, el diesel y el gasóleo, se introduce un mecanismo para controlar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en relación con las especificaciones del combustible utilizado por los buques de navegación interior y se deroga la Directiva 93/12/CEE. (09/L140).
06-06-09	DIRECTIVA 2009/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros (versión refundida). (09/L141).
09-06-09	DECISIÓN del Consejo, de 4 de noviembre de 2008, relativa a la firma de un Protocolo que modifica el Acuerdo sobre transporte marítimo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno de la República Popular China, por otra. (09/L144).
09-06-09	PROTOCOLO que modifica el Acuerdo sobre transporte marítimo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno de la República Popular China, por otra. (09/L144).
10-06-09	COMUNICACIÓN con arreglo al artículo 27, apartado 4, del Reglamento (CE) del Consejo

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	nº 1/2003 Asunto 39.416 — Clasificación de buques. (09/C131).
11-06-09	COMUNICACIÓN de la Comisión que establece orientaciones sobre las ayudas estatales a las compañías de gestión naviera. (09/C132).
13-06-09	DIRECTIVA 2009/56/CE de la Comisión, de 12 de junio de 2009, que corrige, en lo que se refiere a su fecha de transposición, la Directiva 2008/126/CE, por la que se modifica la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. (09/L150).
25-06-09	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 (Versión refundida). (09/L163).

4. Transporte aéreo e infraestructuras

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
10-01-09	AYUDAS estatales — Alemania — Ayuda estatal C 38/08 (ex NN 53/07) — Medidas en favor de la Terminal T2 del Aeropuerto de Munich — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (09/C5).
13-01-09	DIRECTIVA 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. (09/L8).
17-01-09	AYUDA estatal — Alemania — Ayuda estatal C 29/08 (ex NN 54/07) — Alemania — Flughafen Frankfurt Hahn y Ryanair — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. (09/ C12).
17-01-09	REGLAMENTO (CE) nº 29/2009 de la Comisión, de 16 de enero de 2009, por el que se establecen requisitos relativos a los servicios de enlace de datos para el cielo único europeo. (09/L13). (Corrección de errores 09/L13" 24-04-09).
17-01-09	REGLAMENTO (CE) nº 30/2009 de la Comisión, de 16 de enero de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1032/2006 en lo relativo a los requisitos para los sistemas automáticos de intercambio de datos de vuelo que dan soporte a los servicios de enlace de datos. (09/L13). (Corrección de errores 09/L153" 17-06-09).
21-01-09	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5434 — Ryanair/Aer Lingus II). (09/C14).
21-01-09	NO oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.5389 — Aeroports de Paris/ The Nuance Group). (09/C14).
22-01-09	COMUNICACIÓN de la Comisión de conformidad con el artículo 16, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación relativa a la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con la obligación de servicio público. (09/C16).
22-01-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C16).
23-01-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Concurso para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con la obligación de servicio público. (09/C17).
23-01-09	COMUNICACIÓN de la Comisión de conformidad con el artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Concurso para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con la obligación de servicio público. (09/C17).
23-01-09	COMUNICACIÓN de la Comisión de conformidad con el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) no 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Concurso para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con la obligación de servicio público. (09/C17).

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
04-02-09	REGLAMENTO (CE) nº 80/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva y por el que se deroga el Reglamento (CEE) no 2299/89 del Consejo. (09/L35).
05-02-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Concurso para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (09/C29). (Corrección errores "09/C42" de 20-02-09).
05-02-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C29). (Corrección errores "09/C42" de 20-02-09).
05-02-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C29).
05-02-09	DECISIÓN del Consejo, de 24 de julio de 2008, sobre la firma y aplicación provisional de un memorándum de cooperación entre la Organización de Aviación Civil Internacional y la Comunidad Europea sobre auditorías e inspecciones de la seguridad y asuntos relacionados. (09/L36).
07-02-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C31).
11-02-09	DECISIÓN nº 1/2008 del comité mixto de transporte aéreo comunidad/Suiza instituido por el acuerdo entre la comunidad europea y la confederación suiza sobre el transporte aéreo, de 16 de diciembre de 2008, por la que se sustituye el anexo del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo. (09/L40).
12-02-09	ACUERDO entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Nepal sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (09/L41).
12-02-09	DECISIÓN del Consejo, de 7 de abril de 2008, relativa a la firma y aplicación provisional del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Nepal sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (09/L41).
13-02-09	COMUNICACIÓN de la Comisión de conformidad con el artículo 18 bis, apartado 3, letra a), de la Directiva 2003/87/CE — Lista preliminar de los operadores de aeronaves y los Estados miembros responsables de la gestión que les corresponden. (09/C36).
14-02-09	INCOACIÓN del procedimiento [Asunto COMP/M.5335 — Lufthansa/SN Holding (Brussels Airlines)]. (09/C37).
14-02-09	PROCEDIMIENTO nacional para la asignación de derechos de tráfico aéreo limitados en Dinamarca. (09/C37).
20-02-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C42).
21-02-09	DECISIÓN del Consejo, de 27 de noviembre de 2008, relativa a la firma del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Armenia sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (09/L50).
21-02-09	ACUERDO entre la Comunidad Europea y la República de Armenia sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (09/L50).
25-02-09	DECISIÓN de la Comisión, de 12 de noviembre de 2008, relativa al préstamo de 300 millones EUR concedido por Italia a la compañía Alitalia nº C 26/08 (ex NN 31/08) [notificada con el número C(2008) 6743]. (09/L52).
25-02-09	ANUNCIO relativo a la aplicación del artículo 5 del Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la organiza-

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	ción y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Publicación de las decisiones de los Estados miembros en relación con los bloques funcionales de espacio aéreo). (09/C46).
25-02-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C46).
26-02-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C47).
04-03-09	DICTAMEN del Comité Consultivo en materia de concentraciones emitido en su reunión de 3 de diciembre de 2008 en relación con un proyecto de decisión relativa al asunto COMP/M.5141 — KLM/Martinair — Ponente: Latvia. (09/C51).
04-03-09	RESUMEN de la decisión de la Comisión, de 17 de diciembre de 2008, por la que una operación de concentración se declara compatible con el mercado común y con el funcionamiento del Acuerdo EEE (Asunto COMP/M.5141 — KLM/Martinair) [notificado bajo el número de documento C(2008) 8458 final]. (09/C51).
07-03-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C54).
07-03-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (09/C54).
12-03-09	DECISIÓN de la Comisión, de 11 de marzo de 2009, relativa a la publicación con una restricción de la referencia de la norma EN 12312-9:2005 «Equipos de tierra para aeronaves — Requisitos específicos — Parte 9: Cargadoras de contenedores/palets» de conformidad con la Directiva 98/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2009) 1551]
13-03-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) no 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C59).
14-03-09	DIRECTIVA 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias. (09/L70).
18-03-09	DECISIÓN de la Comisión, de 3 de marzo de 2009, relativa a la posición de la Comunidad en relación con la Decisión no 1/2008 del Comité Mixto de la ZECA, creado en virtud del Acuerdo Multilateral entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, Albania, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Islandia, Montenegro, Noruega, Rumanía, Serbia y la Misión de Administración Provisional de las Naciones Unidas en Kosovo sobre la creación de una Zona Europea Común de Aviación (ZECA), por la que se modifica el anexo I del Acuerdo. (09/L72).
19-03-09	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 8/2009, de 5 de febrero de 2009, por la que se modifica el anexo II (Reglamentaciones técnicas, normas, ensayos y certificación) y el anexo XIII (Transporte) del Acuerdo EEE (09/L73).
19-03-09	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 14/2009, de 5 de febrero de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (09/L73).
19-03-09	DECISIÓN del Comité Mixto del EEE nº 15/2009, de 5 de febrero de 2009, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. (09/L73).
25-03-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C71).

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
31-03-09	ACUERDO entre la Comunidad Europea y la República Islámica de Pakistán sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (09/L84).
31-03-09	COMUNICACIÓN de la Comisión de conformidad con el artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Concurso para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (09/C75).
31-03-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (09/C75).
31-03-09	DECISIÓN del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la firma y aplicación provisional del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República Islámica de Pakistán sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (09/L84).
31-03-09	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 22 de abril de 2008, sobre el cierre de las cuentas de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2006. (09/L88).
31-03-09	DECISIÓN del Parlamento Europeo, de 22 de abril de 2008, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2006. (09/L88).
31-03-09	ESTADO de ingresos y de gastos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2009. (09/L85).
31-03-09	REGLAMENTO (CE) no 262/2009 de la Comisión, de 30 de marzo de 2009, por el que se establecen requisitos para la atribución y utilización coordinadas de los códigos de interrogador en modo S para el cielo único europeo. (09/L84).
31-03-09	RESOLUCIÓN del Parlamento Europeo, de 22 de abril de 2008, que contiene las observaciones que forman parte integrante de la Decisión por la que se aprueba la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para el ejercicio 2006. (09/L88).
02-04-09	ACUERDO entre la Comunidad Europea y el Estado de Israel sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (09/L90).
02-04-09	DECISIÓN del Consejo, de 15 de septiembre de 2008, relativa a la firma del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Estado de Israel sobre determinados aspectos de los servicios aéreos. (09/L90).
03-04-09	REGLAMENTO (CE) nº 272/2009 de la Comisión, de 2 de abril de 2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil establecidas en el anexo del Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. (09/L91).
09-04-09	DECISIÓN del Consejo, de 30 de marzo de 2009, por la que se refrenda el Plan maestro de gestión del tránsito aéreo europeo del proyecto de Investigación sobre gestión de tránsito aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR). (09/L95)
09-04-09	REGLAMENTO (CE) nº 298/2009 de la Comisión, de 8 de abril de 2009, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad. (09/L95).
16-04-09	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Seguridad de los pasajeros en el transporte aéreo». (09/C870).
16-04-09	NOTIFICACIÓN previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5403 — Lufthansa/British Midland). (09/C87).
29-04-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C98).
30-04-09	DICTAMEN del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Seguridad de los pasajeros en el transporte aéreo». (09/C100).
14-05-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (C110/02). (09/C110).
14-05-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (C110/03). (09/C110).
15-05-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C111).
15-05-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público. (09/C111).
15-05-09	DECISIÓN del Consejo, de 6 de abril de 2009, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y su Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, adoptados conjuntamente en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001. (09/L121).
15-05-09	PROTOCOLO sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil. (09/L121).
16-05-09	PROCEDIMIENTO nacional alemán de asignación de derechos de tráfico aéreo limitados. (09/C112).
28-05-09	DICTAMEN del Comité de las Regiones sobre el tema «Cielo Único Europeo II». (09/C120).
30-05-09	LISTA de aeropuertos internacionales de la Comunidad [Reglamento (CEE) nº 2454/93 de la Comisión — art. 197]. (09/C122).
05-06-09	NO oposición a una concentración notificada - (Asunto COMP/M.5380 — Air France-KLM/Royal Air Maroc/JV). (09/C125).
10-06-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C131).
10-06-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C131).
10-06-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C131).
10-06-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C131).
10-06-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Concurso para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones del servicio público. (09/C131).
10-06-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones del servicio público. (09/C131).
10-06-09	DECISIÓN de la Comisión, de 8 de junio de 2009, sobre la interpretación detallada de las

Fecha publicación DOCE (L y C)	Disposición y materia
	actividades de aviación relacionadas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2009) 4293]. (09/L149).
10-06-09	REGLAMENTO (CE) nº 483/2009 de la Comisión, de 9 de junio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) nº 820/2008 por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea. (09/L145).
11-06-09	REGLAMENTO (CE) nº 487/2009 del Consejo, de 25 de mayo de 2009, relativo a la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo (Versión codificada). (09/L148).
12-06-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 16, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares. (09/C133).
12-06-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones del servicio público. (09/C133).
12-06-09	DECISIÓN de la Comisión, de 8 de junio de 2009, sobre la interpretación detallada de las actividades de aviación relacionadas en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2009) 4293] (09/L149).
12-06-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) no 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones del servicio público. (09/C133).
17-06-09	ACUERDO sobre seguridad en la aviación civil entre la Comunidad Europea y Canadá. (09/L153).
17-06-09	DECISIÓN del Consejo, de 30 de marzo de 2009, relativa a la celebración de un Acuerdo sobre seguridad en la aviación civil entre la Comunidad Europea y Canadá. (09/L153).
19-06-09	COMUNICACIÓN de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones del servicio público. (09/C139).
29-06-09	REGLAMENTO (CE) nº 545/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2009 por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 95/93 relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios. (09/L167).

5. Transporte por cable e infraestructuras

04-03-09	COMUNICACIÓN de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 2000/9/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las instalaciones de transporte de personas por cable. (09/C51).

6. Servicios postales

23-01-09	DECISIÓN de la Comisión, de 19 de diciembre de 2008, por la que se exime a algunos servicios del sector postal de Suecia de la aplicación de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales [notificada con el número] C(2008) 8409]. (09/L19).
23-01-09	DECISIÓN de la Comisión, de 22 de diciembre de 2008, por la que se establece que el artículo 30, apartado 1, de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales, no es aplicable a la producción de electricidad en la República Checa [notificada con el número C(2008) 8569]. (09/L19).