

# 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 más 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%, 4,6% 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 llegó 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 caída 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 I.1.1. Principales números índices económicos y de transporte e infraestructuras (base 2000 = 100)**

Índices	2004	2005	2006	2007	2008
<b>I. Índices económicos (Base 2000)</b>					
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
<b>2. Índices transporte carretera</b>					
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	—	—	—	—	—
<b>3. Índices renfe</b>					
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
<b>4. Índices transporte marítimo</b>					
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
<b>5. Índices transporte aéreo</b>					
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 I.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 I.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 I.1.5. Gasto anual en transporte y comunicaciones (I) (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
<b>Gasto total en transporte y comunicaciones</b>	<b>85.135</b>	<b>17,57%</b>	<b>5.368</b>	<b>2.971</b>	<b>1.942</b>
<b>Total gasto</b>	<b>484.572</b>	—	<b>30.562</b>	<b>16.915</b>	<b>11.055</b>

(I) 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 I.1.5bis. Gasto anual en transporte y comunicaciones (I) (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
<b>Gasto total en transporte y comunicaciones</b>	<b>89.922</b>	<b>17,26%</b>	<b>5.523</b>	<b>3.076</b>	<b>2.015</b>
<b>Total gasto</b>	<b>520.986</b>	—	<b>32.001</b>	<b>17.822</b>	<b>11.673</b>

(I) 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 I.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
<b>Total balanza de transportes</b>	<b>14.469,5</b>	<b>16.338,1</b>	<b>-1.868,6</b>	<b>15.633,5</b>	<b>17.938,0</b>	<b>-2.304,5</b>	<b>16.320,5</b>	<b>17.434,3</b>	<b>-1.113,8</b>

Fuente: Banco de España.

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

Concepto	2005	2006	2007	2008	08/07
<b>Transporte por carretera</b>					
Infraestructura (1)	8.244,89	8.337,15	7.777,70	8.037,93	3,3%
<b>Transporte ferroviario</b>	<b>6.245,40</b>	<b>7.122,45</b>	<b>8.201,25</b>	<b>8.959,20</b>	<b>9,2%</b>
<b>RENFE</b>	<b>743,58</b>	<b>1.016,35</b>	<b>1.106,61</b>	<b>1.233,04</b>	<b>11,4%</b>
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%
<b>FFCC. de vía estrecha</b>	<b>373,74</b>	<b>493,93</b>	<b>462,67</b>	<b>417,26</b>	<b>-9,8%</b>
Infraestructura	266,24	377,32	254,24	225,76	-11,2%
Material móvil	107,50	116,61	208,43	191,50	-8,1%
<b>D. G. Transportes CC.AA.</b>	<b>301,39</b>	<b>330,26</b>	<b>383,49</b>	<b>444,89</b>	<b>16,0%</b>
<b>D. G. de Infraestructuras Ferroviarias</b>	<b>1.308,57</b>	<b>1.444,69</b>	<b>1.574,99</b>	<b>1.704,89</b>	<b>8,2%</b>
<b>Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)</b>	<b>3.518,12</b>	<b>3.837,22</b>	<b>4.673,49</b>	<b>5.159,12</b>	<b>10,4%</b>
<b>Transporte marítimo</b>	<b>1.078,17</b>	<b>1.312,21</b>	<b>1.463,48</b>	<b>1.638,30</b>	<b>11,9%</b>
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%
<b>Transporte aéreo (5)</b>	<b>1.506,62</b>	<b>1.822,16</b>	<b>2.154,16</b>	<b>2.432,71</b>	<b>12,9%</b>
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 I.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 I.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%
<b>Total</b>	<b>820,8</b>	<b>858,8</b>	<b>888,5</b>	<b>901,3</b>	<b>1,4%</b>

(1) Clasificación Nacional de Actividades Económicas. Año 1993.

Fuente: Encuesta de Población Activa. Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Hacienda.

**Tabla I.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)	%
<b>Sectores económicos</b>								
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%
<b>Consumo final</b>	<b>1.173.009</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.172.277</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.175.594</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.157.675</b>	<b>100,0%</b>
<b>Tipos de energía</b>								
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%
<b>Consumo final</b>	<b>1.173.009</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.172.277</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.175.594</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.157.675</b>	<b>100,0%</b>
<b>UE-25</b>								
Concepto	2004		2005		2006		2007	
	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%
	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%
<b>Sectores económicos</b>								
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%
<b>Consumo final</b>	<b>1.138.284</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.138.019</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.140.813</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.123.872</b>	<b>100,0%</b>
<b>Tipos de energía</b>								
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%
<b>Consumo final</b>	<b>1.138.284</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.138.019</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.140.813</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.123.872</b>	<b>100,0%</b>
<b>España</b>								
Concepto	2004		2005		2006		2007	
	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%
	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%	Tep (miles)	%
<b>Sectores económicos</b>								
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%
<b>Consumo final</b>	<b>94.522</b>	<b>100,0%</b>	<b>97.455</b>	<b>100,0%</b>	<b>96.168</b>	<b>100,0%</b>	<b>98.704</b>	<b>100,0%</b>
<b>Tipos de energía</b>								
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%
<b>Consumo final</b>	<b>94.522</b>	<b>100,0%</b>	<b>97.455</b>	<b>100,0%</b>	<b>96.168</b>	<b>100,0%</b>	<b>98.704</b>	<b>100,0%</b>

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

**Tabla I.1.1.1. Energía consumida por los distintos modos de transporte**

Clase de energía	Modos de transporte					Total	Incremento respecto al año anterior
	Años	Carretera (1)	Ferrocarril	Aéreo (2)	Marítimo		
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%
<b>Total equivalente en TJ (3)</b>	<b>2004</b>	<b>1.282.516,0</b>	<b>12.420,4</b>	<b>205.042,8</b>	<b>482.081,2</b>	<b>1.982.060,3</b>	<b>16,4%</b>
	<b>2005</b>	<b>1.310.965,5</b>	<b>12.659,9</b>	<b>225.736,3</b>	<b>503.621,9</b>	<b>2.052.983,6</b>	<b>3,6%</b>
	<b>2006</b>	<b>1.351.835,2</b>	<b>12.594,0</b>	<b>235.666,9</b>	<b>471.161,0</b>	<b>2.071.257,1</b>	<b>0,9%</b>
	<b>2007</b>	<b>1.394.279,2</b>	<b>12.170,5</b>	<b>248.668,9</b>	<b>395.509,6</b>	<b>2.050.628,3</b>	<b>-1,0%</b>
	<b>2008</b>	<b>1.335.230,8</b>	<b>12.730,0</b>	<b>245.233,3</b>	<b>387.706,8</b>	<b>1.980.900,9</b>	<b>-3,4%</b>

(1) Corresponde al abastecimiento de todos los vehículos de carretera en territorio nacional.

(2) Comprende el suministro de productos energéticos a flotas extranjeras en los aeropuertos españoles, no los usos militares.

(3) Se han utilizado las equivalentes empleadas por el Centro de Estudios de la Energía (TJ=Terajulios).

Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, CORES, ADIF, FEVE, Generalidad de Cataluña, Generalidad de Valencia.

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

Modos de transporte	Entradas (1)					Reparto modal
	2004	2005	2006	2007	2008	
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%
<b>Total</b>	<b>428.274</b>	<b>438.851</b>	<b>441.935</b>	<b>452.569</b>	<b>452.300</b>	<b>100,00%</b>

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

Modos de transporte	Entradas (1)					Reparto modal
	2004	2005	2006	2007	2008	
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%
<b>Total</b>	<b>390.568</b>	<b>397.927</b>	<b>399.508</b>	<b>421.989</b>	<b>376.677</b>	<b>100,00%</b>

(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 I.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%
<b>Total</b>	<b>85.982</b>	<b>92.564</b>	<b>96.153</b>	<b>98.907</b>	<b>97.812</b>	<b>-1,1%</b>

(1) Turistas extranjeros + excursionistas extranjeros.

Fuente: Secretaría de Estado de Turismo. Instituto de Estudios Turísticos. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

**Tabla I.1.15. Indicadores coyunturales del sector transporte (primer semestre de 2009)**

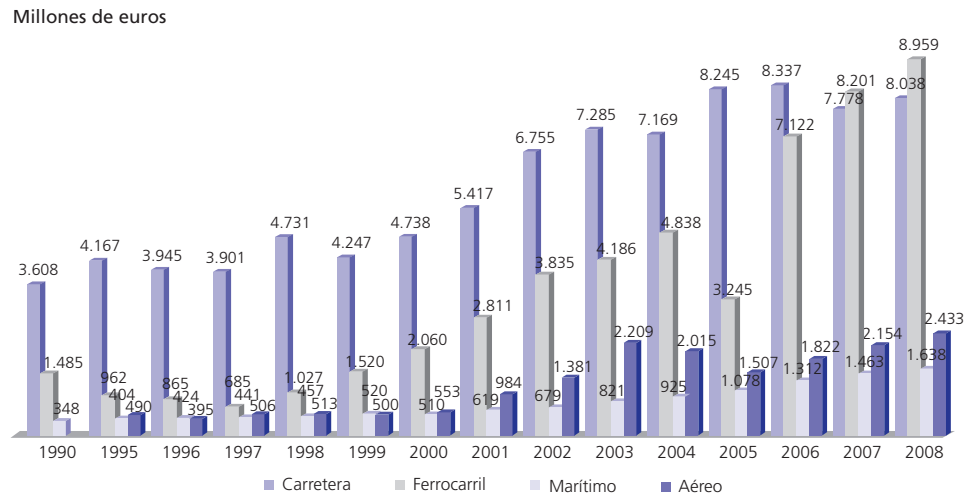
Concepto	Indicadores relativos		Concepto	Indicadores relativos	
	(1)	(2)		(1)	(2)
<b>Matriculaciones de vehículos por tipos</b>			26. Viajeros-km en Bilbao-S. Sebastián	-6,7	-6,0
1. Motocicletas	-46,2	-33,2	27. Viajeros-km de FF.CC. de Valencia	2,7	6,2
2. Coches	-38,7	-38,6	28. Toneladas-km de FEVE	-29,4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

(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.

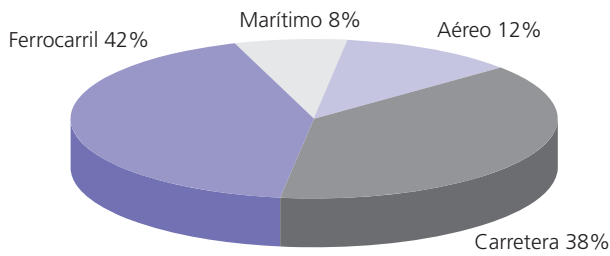
Fuente: Información facilitada por los Organismos competentes.

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



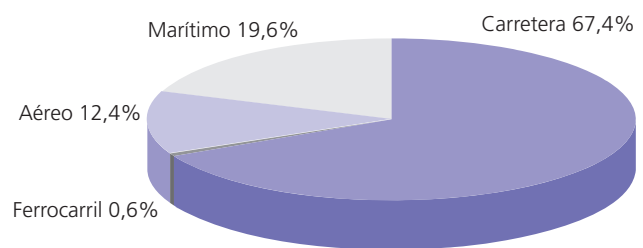
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Fomento, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, Comunidades Autónomas.

**Gráfico I.1.2.** Inversiones realizadas en distintos modos de transporte y en infraestructuras (año 2008)



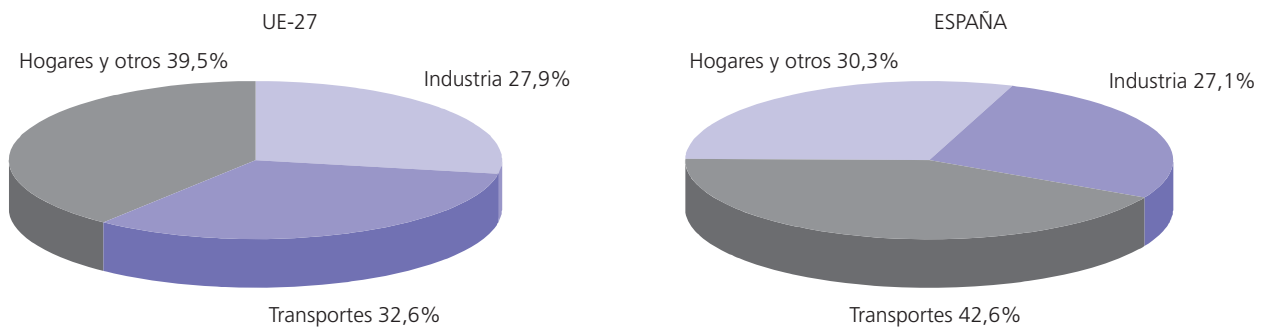
Fuente: Direcciones Generales y Organismos del Ministerio de Fomento, RENFE Operadora, ADIF, FEVE, Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, Comunidades Autónomas.

**Gráfico I.1.3.** Energía consumida según modo de transporte (año 2008)



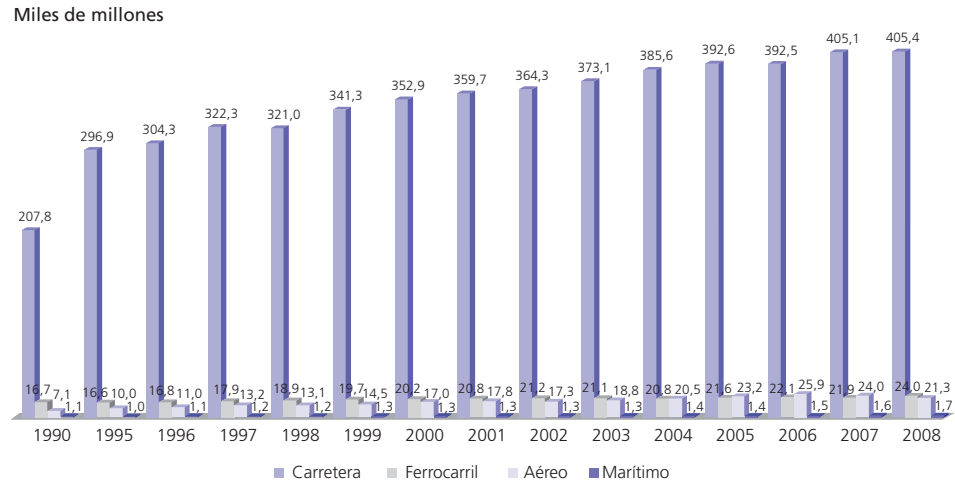
Fuente: RENFE Operadora, FEVE, Compañías Privadas de Ferrocarril, Comunidades Autónomas.

**Gráfico I.1.4.** Consumo final energético por sectores económicos. Año 2007 (España y UE)



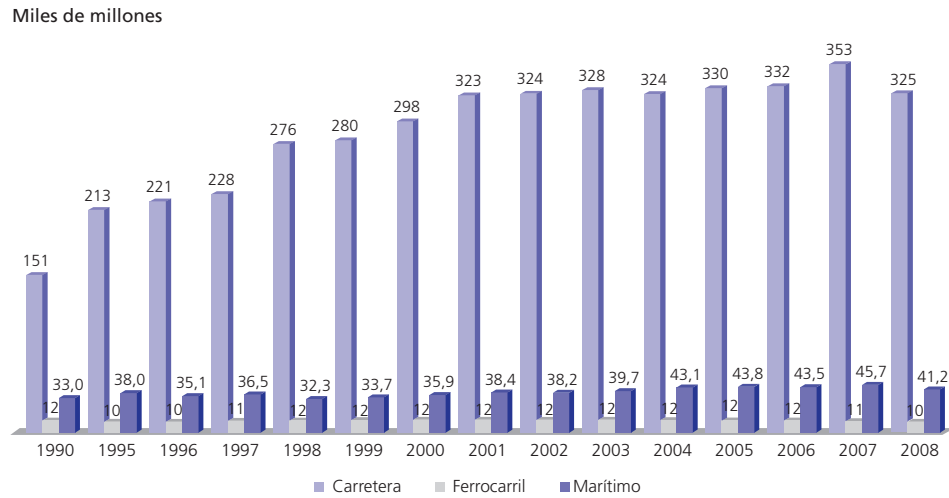
Fuente: Eurostat. Anuario Estadístico.

**Gráfico I.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 I.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.

## 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](http://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 «*bipotecas 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 descabro 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 encarecieron 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 descabro 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 portacontenedores*

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 aborros 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 aborros 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 Róterdam 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 Róterdam 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 Róterdam, 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
<b>Total</b>	<b>94,8</b>	<b>5,2</b>	<b>100</b>

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 transpor-

te 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 automovil 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 fun-

damentales 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](http://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<sup>1</sup>, el volumen de inversión sólo ha aumentado un 0,8% entre 1995 y 2000.

<sup>1</sup> Alemania, Austria, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Italia, Islandia, Noruega, Portugal, Reino Unido, Suecia

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)<sup>2</sup> 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 energética 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.

<sup>2</sup> 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 transporte 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 2.1.2. Transporte de viajeros (miles de millones de viajeros-km)

Países	Transporte de viajeros (miles de millones de viajeros-km)																		
	Ferrocarriles						Autobuses y autocares						Transporte por carretas total						
	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	na	na	5.1	6.9	6.4	-7.2	0.8	2.2	0.2	0.5	0.7	38.1	
Alemania (DEU)	38.5	43.6	75.4	79	79.1	0.1	350.6	592.2	831.3	869	871.0	e	0.2	48.6	56.6	69.0	66.2	68.2*	3.0
Armenia (ARM)	na	na	0.0	0.0	na	—	na	na	1.3	2.3	na	—	na	na	1.4	2.3*	na	—	
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	106.7	218.4	257.9	277.5	282.4	1.7	
Austria (AUT)	6.3	6.5	8.2	9.3*	9.6	3.1	26.9	e	54.1	na	na	—	34.9*	67.7	na	na	na	—	
Azerbaijan (AZE)	1.7	1.8	0.5	1.0	1.1	14.9	na	na	na	na	na	—	3.1	7.5	9.2	11.8	12.9	9.4	
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	58.6	92.2	119.4	128.0	128.6*	0.6
Bielorrusia (BLR)	7.3	16.9	17.7	10.0	na	—	na	na	na	na	na	—	8.4	19.8	9.2	9.3	na	—	
Bosnia-Herzegovina (BIH)	1.7	1.4	0.0	0.0*	na	—	na	na	na	na	na	—	1.2	2.7	1.2	1.3	na	—	
Bulgaria (BGR)	6.2	7.8	3.5	2.4	2.4	—	na	4.5	na	na	na	—	12.2	25.9	13.9	11.1	11.3	1.2	
Canadá (CAN)	na	na	na	na	na	—	na	na	na	na	na	—	na	na	na	na	na	—	
Cheslovaquia (CSK)	20.5	19.3	—	—	—	—	na	na	na	na	na	—	21.4	43.4	—	—	—	—	
Croacia (HRV)	3.7	3.4	1.3	1.4	1.6	18.3	na	na	na	na	na	—	3.3	7.0	3.3	3.5	3.8	7.7	
Dinamarca (DNK)	3.4	4.9	5.3	5.9	6	1.5	na	53.0	57.8	62.4	63.9	2.5	na	59.5	65.2	69.9	71.4	2.2	
ERM/ Macedonia (MKD)	0.3	0.4	0.2	0.1	0.1	3.8	na	na	na	na	na	—	1.0	1.5	0.8	1.0	1.1	1.1	
Eslovenia (SVN)	1.5	1.4	0.7	0.8	0.8	2.4	na	13.3	20.3	23.0	24.4	5.9	2.6	6.5	3.5	3.1	3.2	3.3	
España (ESP)	15.0	16.7	20.1	22.1	21.9	-1.1	64.3	174.4	280.0*	340.9	343.3	0.7	20.9	33.4	50.3	49.4	59.2	19.8	
Estados Unidos (USA)	9.9	9.7	8.8	8.7	9.3	0.3	2.817.8	3.671.5	4.094.9	4.278.6	na	—	na	195.4	259.0	238.6	na	—	
Estonia (EST)	1.2	1.5	0.3	0.3	0.3	6.6	na	na	na	na	na	—	2.6	4.5	2.6	2.9	2.7	-7.1	
Federación Rusa (RUS)	191.1	274.4	167.1	177.6	174.1	-2.1	na	na	na	na	na	—	100.1	262.2	164.4	84.3	52.3	-38.0	
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	—	
Francia (FRA)	41.0	63.7	69.9*	78.8	80.3	1.9	305.0	586.0	699.6	723.8	727.8	0.6	25.2	41.3	45.0	44.9	47.1	4.9	
Georgia (GEO)	2.1	2.0	0.5	0.8	0.8	-4.3	na	na	na	na	na	—	na	na	na	na	na	—	
Grecia (GRC)	1.5	2.0	1.6	1.8	1.9	6.6	na	19.1	34.5*	36.2*	36.3*	—	4.8	5.1	6.0*	6.1*	6.3*	—	
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	
Irlanda (IRL)	0.8	1.2	1.4	1.9	2.0	7.2	na	na	na	na	na	—	na	na	na	na	na	—	
Islandia (ISL)	—	—	—	—	—	—	na	2.7	3.8	4.8	5.1	5.0	na	0.3	0.5	0.6	0.7	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	
Japón (JPN)	288.8	387.5	384.3	395.6	405.5	2.5	182.7	760.1	869.7	833.9	na	—	101.6	93.0	81.6	84.1	na	—	
Korea (KOR)	na	na	19.0	19.1	18.4*	-3.5	na	na	na	na	na	—	na	na	na	na	na	—	
Letonia (LVA)	3.8	5.4	0.7	1.0	1.0	-0.9	na	na	na	na	na	—	3.3	5.9	2.3	2.8	2.6	-5.6	
Liechtenstein (LIE)	—	—	—	—	—	—	na	na	na	na	na	—	na	na	na	na	na	—	
Lituania (LTU)	2.1	3.6	0.6	0.4	0.4	-5.1	na	na	na	na	na	—	4.9	6.7	2.3	3.3	3.2	-3.4	
Luxemburgo (LUX)	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	6.0	na	na	na	na	na	—	na	na	na	na	na	—	
Malta (MLT)	—	—	—	—	—	—	na	na	na	na	na	—	na	na	na	na	na	—	
México (MEX)	4.5	5.3	0.1	0.1	0.1	10.5	na	na	na	na	na	—	64.6	271.5	381.7	437.0	449.9	3.0	
Moldavia (MDA)	0.8	1.6	0.3	0.5	0.5	-0.6	na	na	na	na	na	—	1.9	4.9	1.0	2.2	2.5	12.0	
Montenegro (MNE)	na	na	na	na	na	—	na	na	na	na	na	—	na	na	na	na	na	—	
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	
Nueva Zelanda (NZE)	na	na	na	na	na	—	na	na	na	na	na	—	na	na	na	na	na	—	
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	77.4	150.4	156.6*	163.6*	164.9*	—	
Polonia (POL)	36.9	50.4	19.7	18.6	19.9	7.0	na	68.1	c	149.7	219.2	239.3	9.1	29.1	46.3	31.7	28.1	27.4	-2.8
Portugal (PRT)	3.5	5.7	3.8	3.9	4.0	2.9	13.8	40.5	82.4	e	86.6	e	—	4.4	10.3	11.8	10.6*	10.9*	—
RF 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	
RF 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	
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	
Rumania (ROM)	17.8	30.6	11.6	8.1	7.5	-7.6	na	na	na	na	na	—	7.9	24.0	7.7	11.7	12.2	3.6	
Serbia (SRB)	3.7	4.5	1.2	0.7	0.7	0.4	3.8	1.6	na	na	na	—	6.0	7.2	3.1	5.5	4.5	-18.7	
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	
Suiza (CHE)	8.2	11.1	12.8	16.2	17.2*	6.1	41.8	73.3	80.6	90.5*	90.7*	—	3.0	5.6	5.3	5.3*	5.5*	—	
Turquía (TUR)	na	76.0	51.8	53.2	53.1	-0.3	na	na	na	na	na	—	na	90.3	28.9	53.3	55.4	3.9	
Ucrania (UKR)	301.3	383.3	363.2	387.3	393.7	1.7	1.458.2*	3.119.1*	4.050.7*	4.391.9*	4.403.4*	0.3	337.9*	526.1	473.8*	485.7*	500.4*	3.0	
Unión Europea (UE) (26)	609.9*	765.9*	791.3	835.1	853.7	2.2	4.618.5*	7.852.2*	9.366.6*	9.947.6*	—	—	—	1040.7	1.193.1*	1.241.1*	—	—	
OCDE	846.2*	1.193.3*	1.049.4	1.093.6	1.098.1	0.4	4.622.3*	7.888.0*	9.393.3*	9.919.3*	—	—	—	1.519.4*	1.446.8*	1.448.9*	—	—	
TOTAL FIT	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

a. Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. e. Datos estimados. c. Cambio de serie. 0. Datos inferiores a la mitad de una unidad. —. Datos no aplicables. n.a.: Datos no disponibles. Fuente: OCDE/ITF 2009. Evolution des transports, 1970-2007.

**Tabla 2.1.3. Accidentes de carretera (miles)**

Países	Accidentes						Victimas (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 <sup>e</sup>	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
Azerbaijan (AZE)	n.a.	3,3 <sup>e</sup>	2,0	3,2	3,1	-2,9	n.a.	5,0 <sup>e</sup>	2,2	4,6	4,5	-2,0	n.a.	1,2 <sup>e</sup>	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
Bielorusia (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 <sup>e</sup>	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 <sup>e</sup>	6,5	6,9	8,2	8,0	-2,6	6,4 <sup>e</sup>	8,4	9,0	11,3	10,8	-3,8	0,8 <sup>e</sup>	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
República Checa (CZE)	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 <sup>e</sup>	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
República Eslovaca (SVK)	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
Liechtenstein (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 <sup>a</sup>	-0,7	2.133,6	1.951,2	2.019,3	1.729,4	1.725,8 <sup>a</sup>	-0,2	85,1 <sup>a</sup>	69,4 <sup>a</sup>	56,2	42,9	42,3 <sup>a</sup>	-1,2
OCDE	—	4861,1	5.475,1 <sup>a</sup>	5.065,0 <sup>a</sup>	4.917,0 <sup>a</sup>	-2,9	—	6.826,1	7.281,5	6.202,9	5.874,6 <sup>a</sup>	-5,3	176,5	154,7	128,8	109,1	106,6	-2,3
TOTAL FIT	—	5.180,9 <sup>a</sup>	5.781,2 <sup>a</sup>	5.636,3 <sup>a</sup>	5.576,1 <sup>a</sup>	-1,1	—	7.235,0 <sup>a</sup>	7.638,8 <sup>a</sup>	6.721,9 <sup>a</sup>	6.417,1 <sup>a</sup>	-4,5	—	215,0 <sup>a</sup>	174,3	160,6	159,3 <sup>a</sup>	-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.

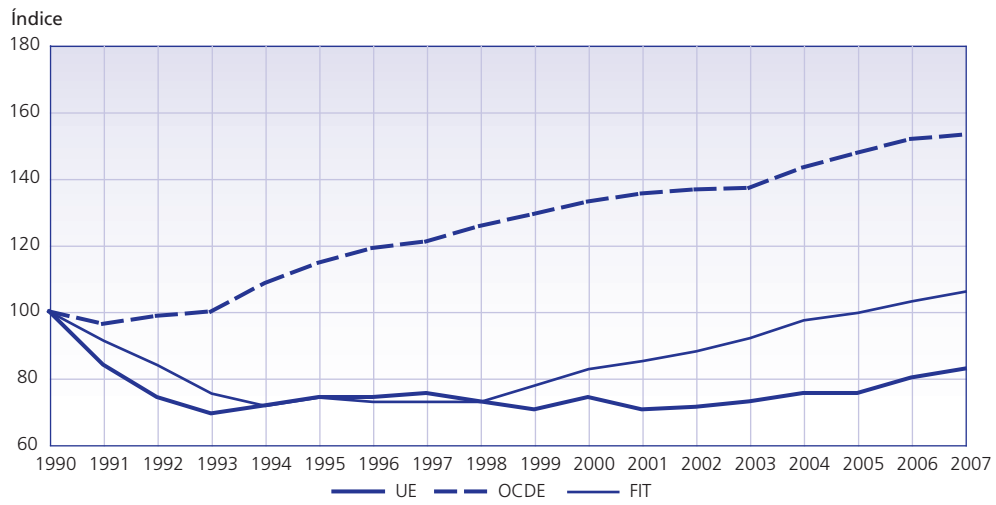
Fuente: OCDE/FIT 2009. Évolution des transports, 1970-2007.

**Tabla 2.1.4. Inversiones brutas en infraestructuras (precios corrientes. Millones de euros)**

Países	Ferrovias						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		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		476	1.321	n.a.	n.a.	n.a.		2	1	1	1	4	
Estados Unidos (USA)	3.301	7.021	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	30.351	61.282	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1.176	4.427	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.						
Estonia (EST)	4	20	21	22	27		8	19	107	132	131		—	—	—	—	—		19	18	22	28	55		2	1	1	1	1		2	1	1	1	1		2	1	1	1	1	
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		51	65	48	60	74		570	783	860	978	1.052	
Finlandia (FIN)	226	233	281	234	211		457	488	595	650	803		2	0	1	2	5		41	59	136	195	223		235	197	283	261	252		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.		33	27	115	9	2	
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		n.a.	n.a.	0	0	1		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
Georgia (GEO)	n.a.	n.a.	17	54	192		n.a.	5	40	67	106		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
Hungría (HUN)	85	197	171	91	376		131	177	1.703	583	646		1	0	2	4	4		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
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.	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.							
Islandia (ISL)	—	—	—	—	—		75	129	151	211	186		—	—	—	—	—		18	19	23	34	37		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.	
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.		269	355	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.	n.a.	26	21	25		n.a.	n.a.	3	3	3		n.a.	n.a.	3	3	3	
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.	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.	
Letonia (LVA)	7	38	40	33	37		3	13	161	181	243		—	—	—	—	—		n.a.	n.a.	62	90	149		n.a.	n.a.	18	10	10		n.a.	n.a.	18	10	10		n.a.	n.a.	18	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.	n.a.	18	17	20		n.a.	n.a.	18	17	20		n.a.	n.a.	18	17	20	
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		19	1	4	18	53		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.		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	1.463	1.474	n.a.		—	—	—	—	—		68	123	116	77	n.a.		70	72	44	157	n.a.		70	72	44	157	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.		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	1.001	1.876	2.605	3.442		10	n.a.	7	7	13		30	11	9	14	17		27	69	131	133	85		27	69	131	133	85		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		67	118	144	107	93		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.		703	1.196	2.602	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		74	28	237	71	77		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		4	4	32	14	16		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		12	7	2	15	42		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.	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.	
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		76	315	85	88	118		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.		131	411	104	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		415	199	361	468	128		415	199	361	468	128	

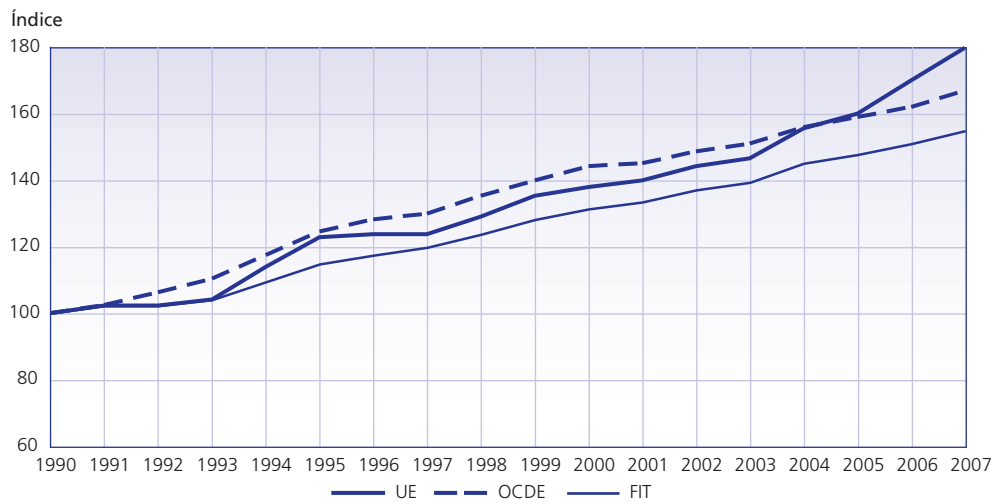
a: Los datos no disponibles afectan a la coherencia de los totales. 0: Dato inferior a la mitad de una unidad. -: Dato no aplicable. n.a.: Dato no disponible.  
Fuente: OCDE/FIT 2009. Évolution des transports, 1970-2007.

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



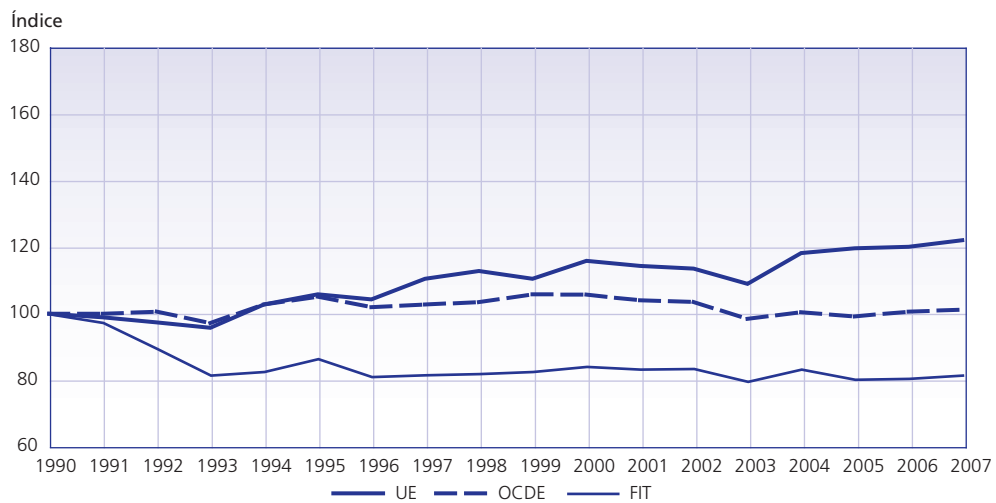
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

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



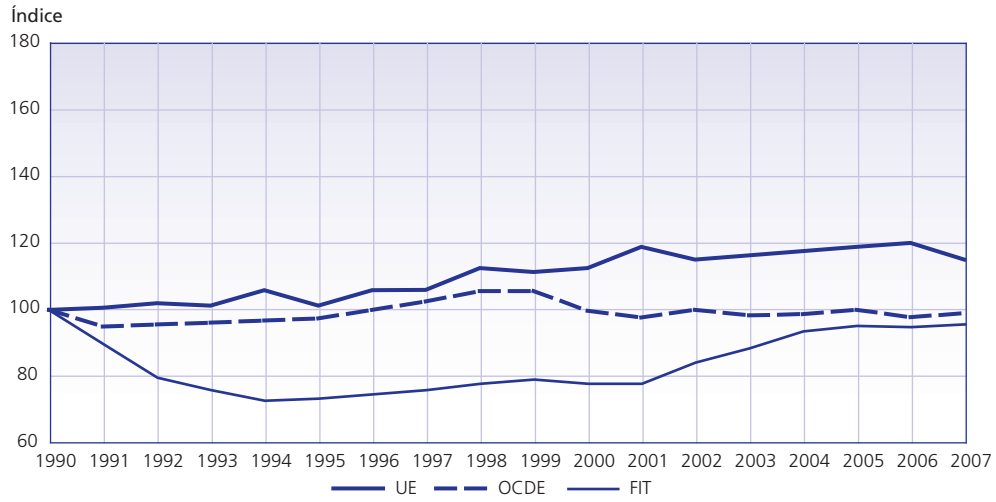
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

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



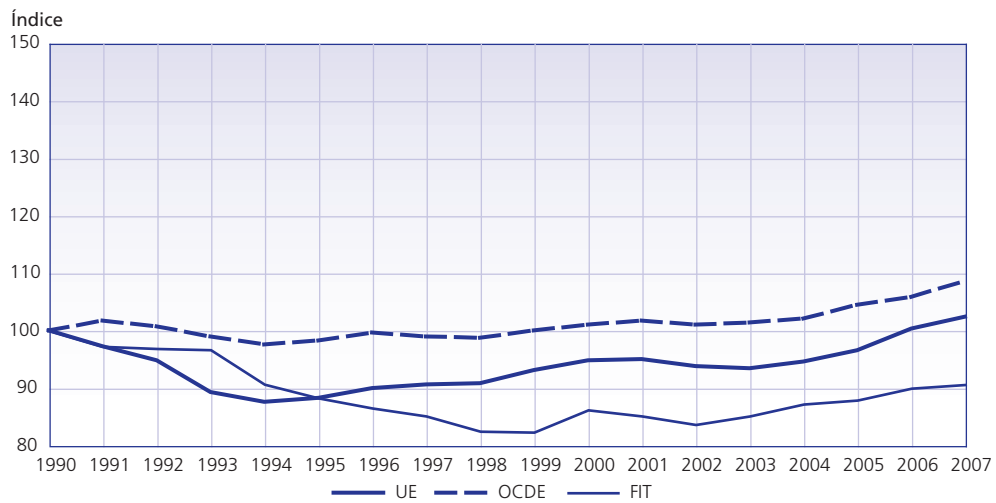
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

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



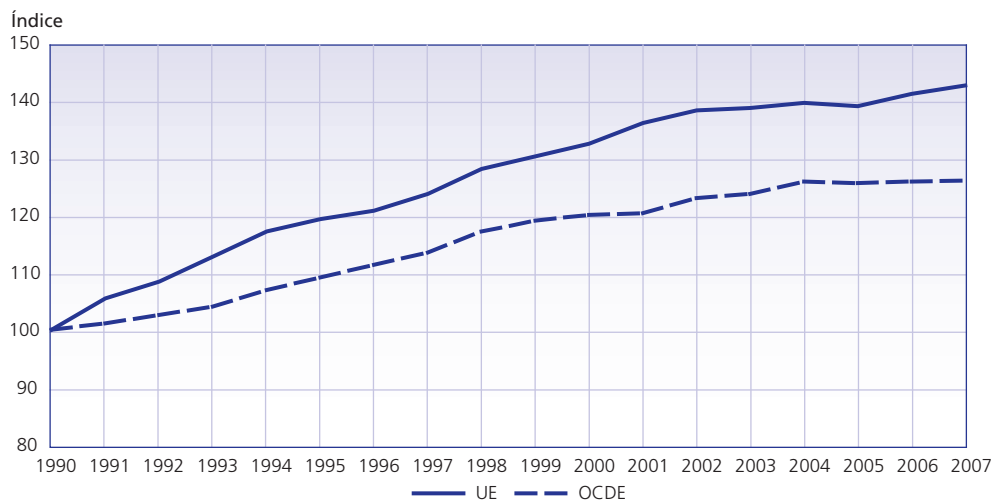
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

**Gráfico 2.1.5. Transporte de viajeros por ferrocarril (viajeros-km) (1990 = 100)**



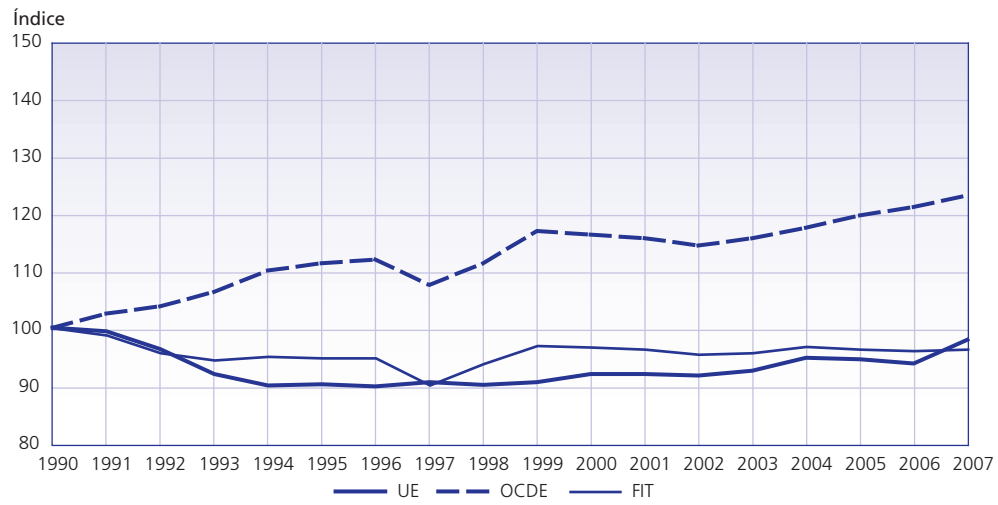
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

**Gráfico 2.1.6. Transporte de viajeros en vehículo privado (viajeros-km) (1990 = 100)**



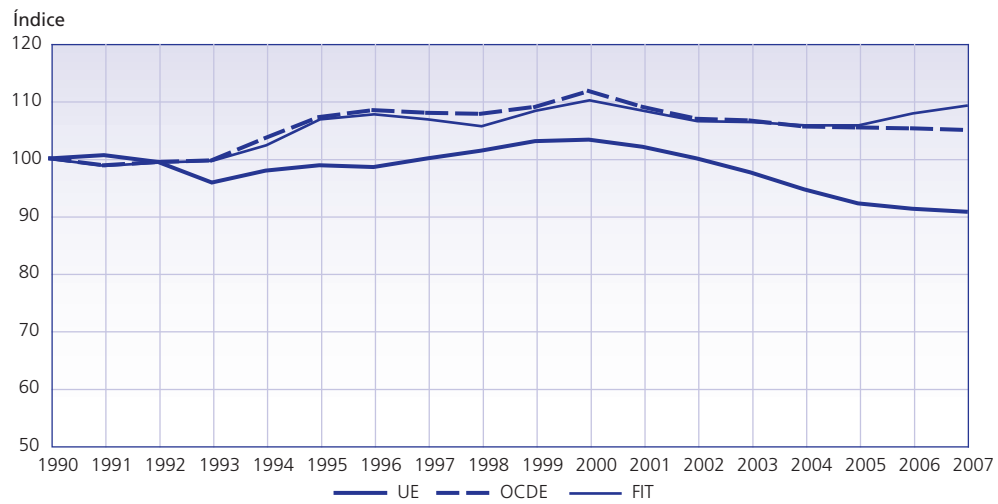
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

**Gráfico 2.1.7.** Transporte de viajeros en autobús y autocar (viajeros-km) (1990 = 100)



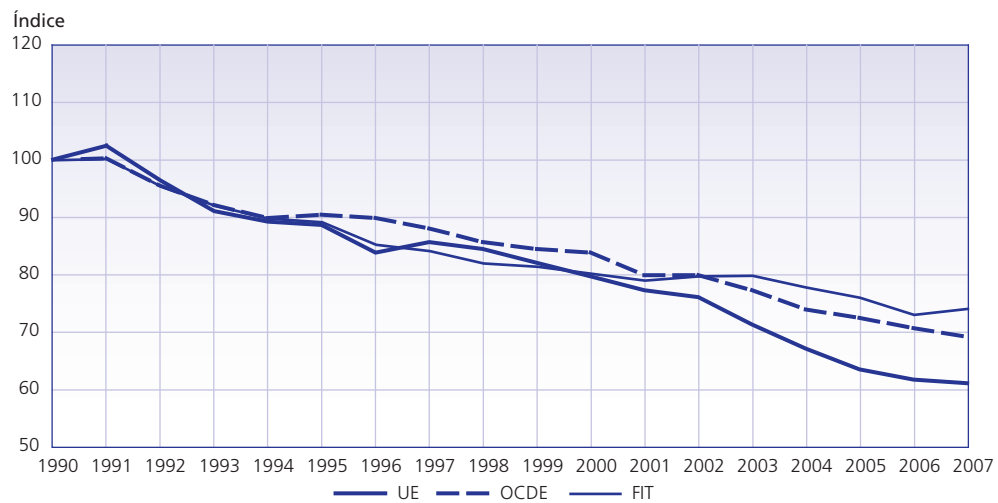
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

**Gráfico 2.1.8.** Heridos en accidentes en carretera (1990 = 100)



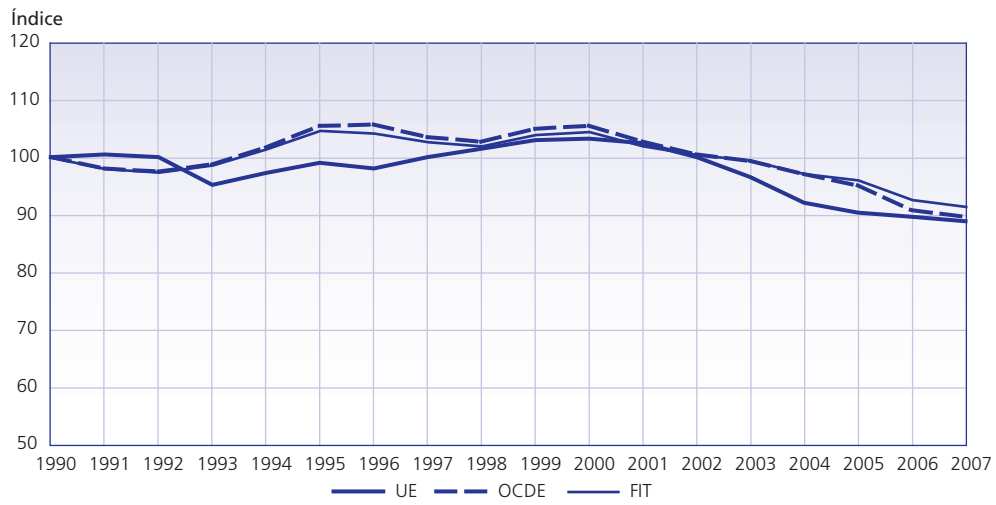
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

**Gráfico 2.1.9.** Muertos en accidentes en carretera (1990 = 100)



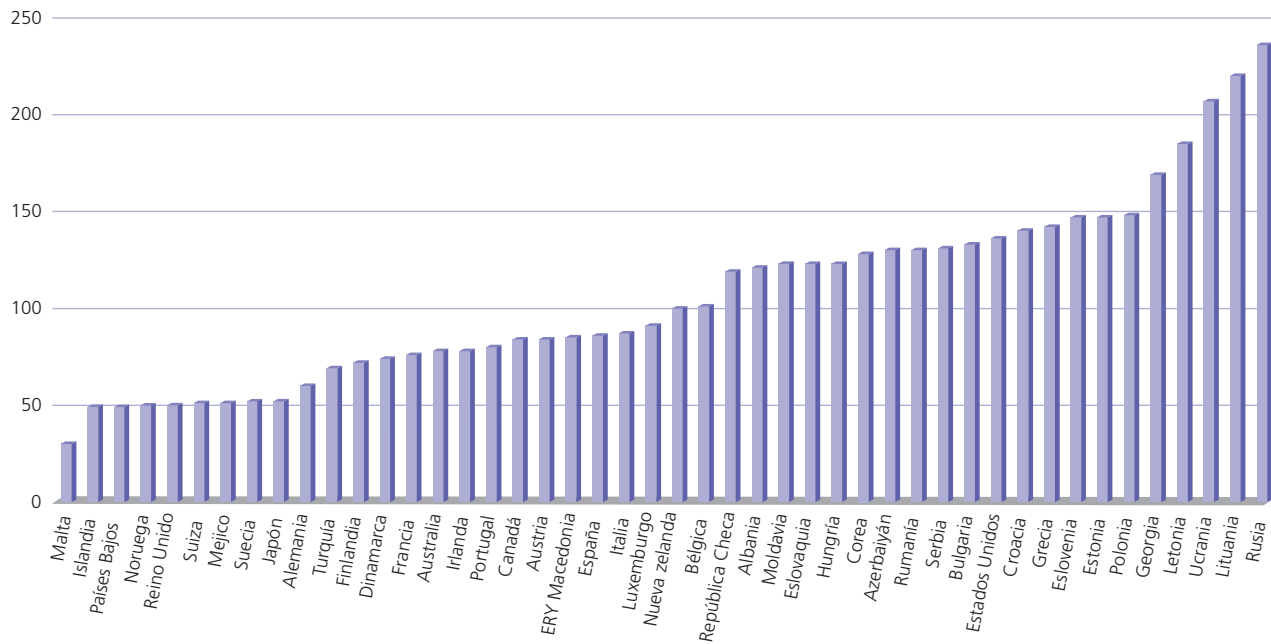
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

**Gráfico 2.1.10.** Víctimas en accidentes en carretera (1990 = 100)



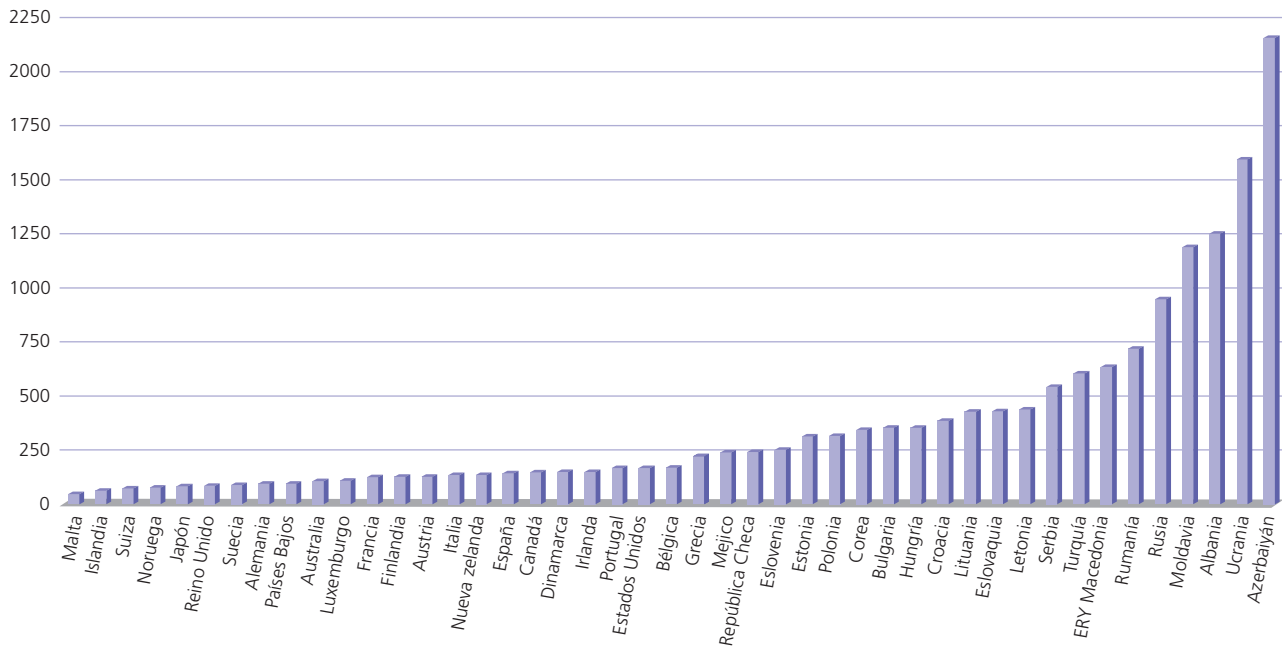
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

**Gráfico 2.1.11.** Número total de muertos por millón de habitantes (año 2007)



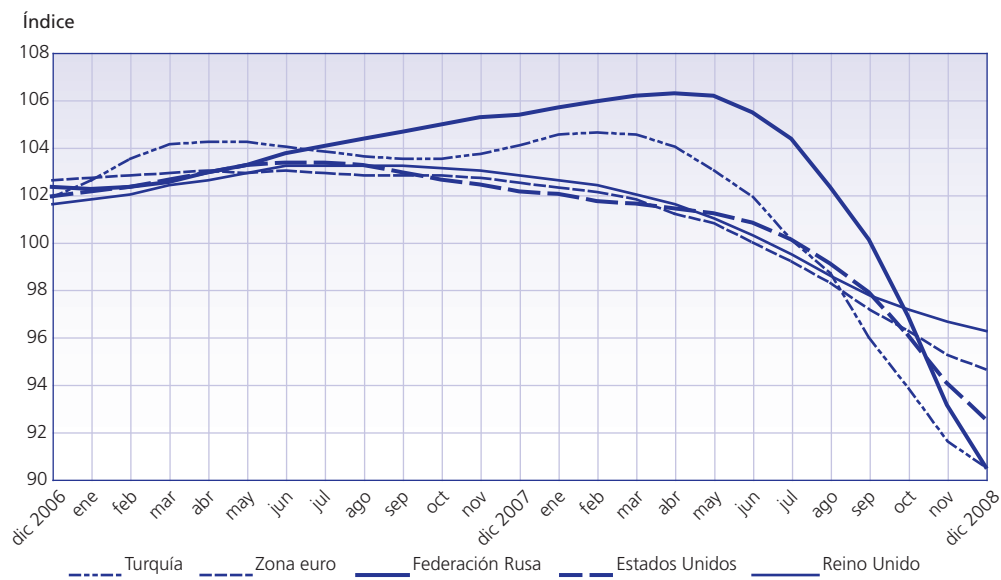
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

**Gráfico 2.1.12.** Número total de muertos por millón de vehículos motorizados (año 2007)



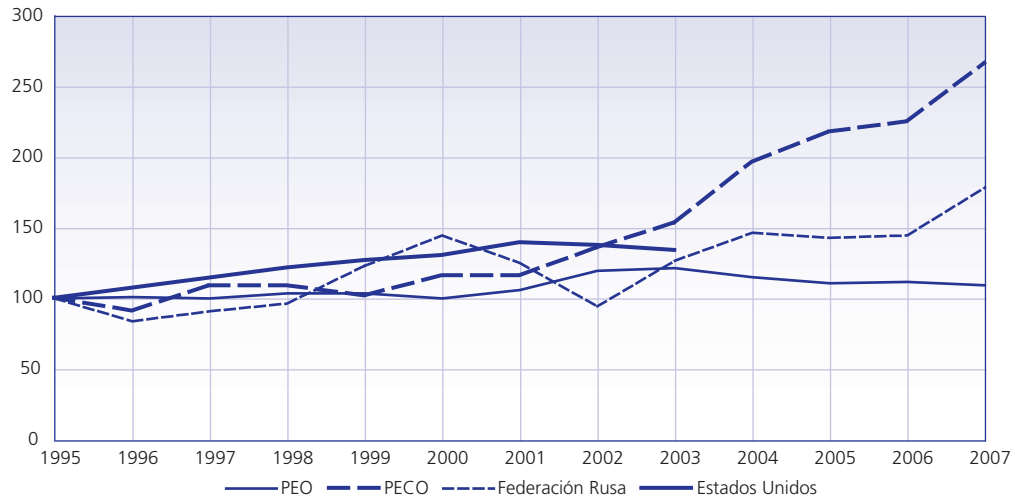
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

**Gráfico 2.1.13.** Indicador compuesto de tendencias (diciembre 2006 - diciembre 2008)



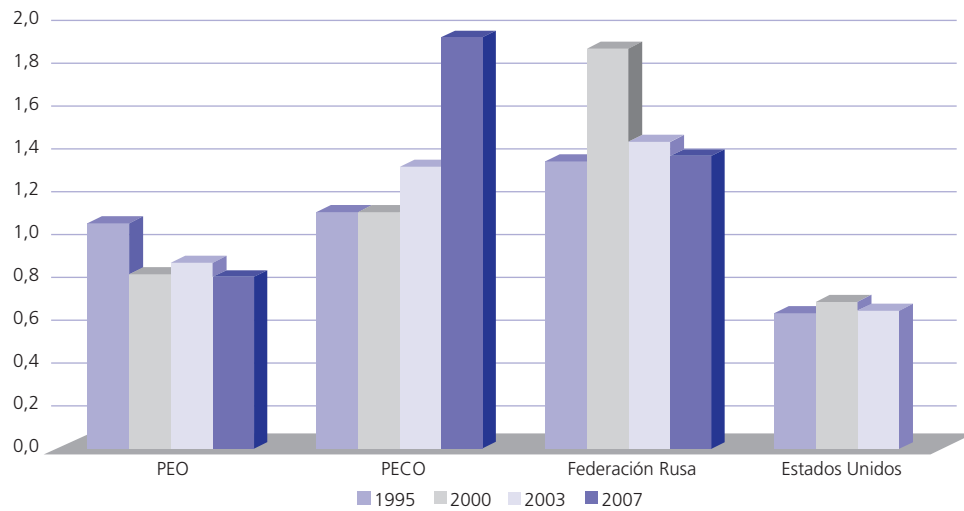
Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

**Gráfico 2.1.14.** Evolución de las inversiones anuales en infraestructuras de transporte interior (Precios constantes de 2005) (1995 = 100)



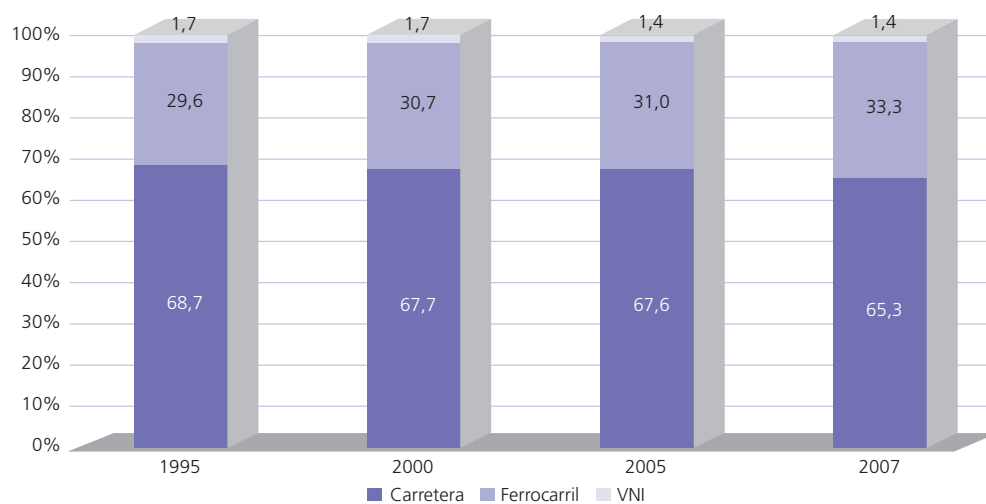
Nota: PECO y países de Europa occidental, precios constantes en euros, tasas de cambio de 2005.  
 PEC = Países de Europa occidental.  
 Fuente: OCDE/FIT 2009. *Évolution des transports, 1970-2007.*

**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.*

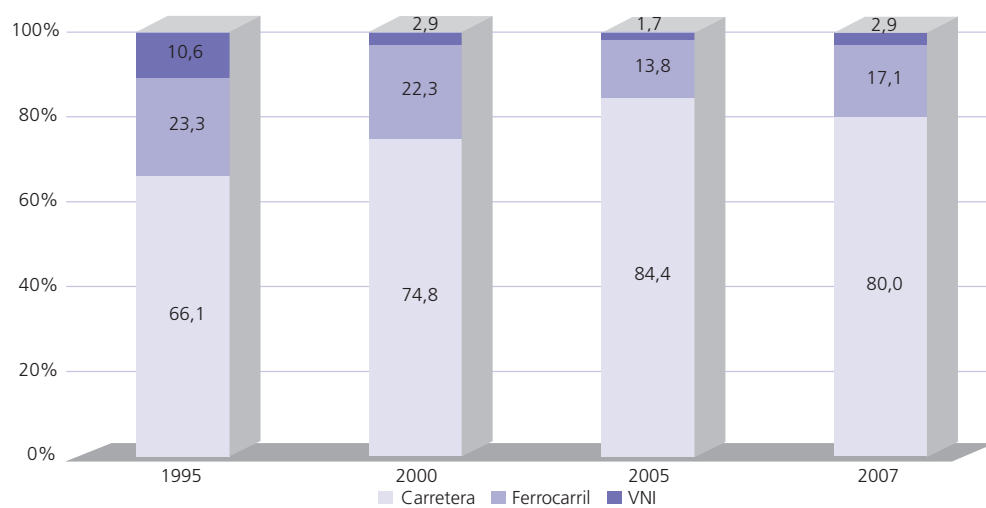
**Gráfico 2.1.16.** Reparto modal de las inversiones en infraestructuras - determinados años, países de Europa Occidental (Precios en euros y tasas de cambio corrientes)



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.*