

Estadísticas del INE de transporte por ferrocarril

José Manuel Martín del Moral

Director de programa.

S. G. de Estadísticas Coyunturales. INE

El transporte representa un cuarto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión Europea. Para conseguir la neutralidad climática es necesario reducir un 90% las emisiones en transporte en 2050. Todos los tipos de transporte, por carretera, por ferrocarril, aéreo, marítimo y fluvial, tendrán que contribuir a esta reducción. El aumento del transporte multimodal aumentará la eficiencia del sistema de transporte. Entre las prioridades, una parte importante del 75% de transporte de mercancías terrestre que actualmente se realiza por carretera se debería de trasladar al ferrocarril y al transporte por vía fluvial.

Por ello, la información sobre las estadísticas de ferrocarril es fundamental, tanto por su utilidad para las políticas nacionales y europeas de transporte como para supervisar las políticas y los objetivos fijados en el European Green Deal. Uno de estos objetivos relacionados con el transporte por ferrocarril es llegar a duplicar en 2030 el uso del ferrocarril de alta velocidad, y triplicarlo en 2050, además duplicar el transporte de mercancías en 2050.

En relación con este sector, el Instituto Nacional de Estadística recoge y publica información sobre transporte por ferrocarril en dos operaciones estadísticas, la Estadística de Transporte de Viajeros y la Estadística sobre Transporte Ferroviario.

En la Estadística de Transporte de Viajeros se publica, con periodicidad mensual, datos sobre el número de viajeros interiores en transporte ferroviario desagregado por distancia entre Cercanías, Media Distancia y Larga Distancia, que, desde 2015, se desglosa entre Alta Velocidad y Resto de Larga Distancia. Por su parte, la Estadística sobre Transporte Ferroviario difunde trimestralmente información sobre el volu-

men de pasajeros y mercancías transportadas y anualmente datos sobre viajeros y mercancías transportadas, tráfico de trenes de mercancías y pasajeros y accidentalidad.

La Estadística de Transporte de Viajeros

La Estadística de Transporte de Viajeros tiene como objetivo proporcionar información mensual sobre el número de viajeros en transporte urbano, interurbano (autobús, ferrocarril, avión y barco) y especial y discrecional por autobús. El número de viajeros mensuales para el transporte por ferrocarril en esta operación estadística se calcula a partir de la información suministrada por los distintos operadores ferroviarios, tanto estatales como autonómicos. Y la desagregación publicada permite la comparación del número de viajeros de los distintos tipos de transportes.

Precisamente es en el transporte de viajeros por ferrocarril donde se han producido los cambios más significativos en los últimos años, debido a políticas de fomento de este medio de transporte, que han modificado el comportamiento de los usuarios.

El 14 de diciembre de 2016, el Parlamento Europeo aprobó el Cuarto Paquete Ferroviario, el marco de una reforma ferroviaria para mejorar la eficiencia y la competitividad del ferrocarril en toda la Unión Europea y, al mismo tiempo, eliminar los actuales obstáculos institucionales, jurídicos y técnicos, creando una red ferroviaria europea plenamente integrada y liberalizada.

La liberalización contemplada en el 4º paquete ferroviario fue transpuesta a la legislación española en el Real Decreto-ley 23/2018, del Sector Ferroviario, que estableció el mes de diciembre de 2020 como fecha de inicio para la entrada de nuevas empresas ferroviarias en el mercado de transporte de viajeros por ferrocarril en los servicios de larga distancia y alta velocidad.

Desde ese momento nuevas empresas prestan servicios de transporte de viajeros de alta velocidad, lo que se refleja en la evolución del número de viajeros mensuales en este tipo de transporte, que a lo largo del 2023 ha registrado tasas anuales superiores al 15%.

El otro cambio relevante se produjo en el mes de septiembre de 2022. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana estableció una serie de medidas para fomentar el transporte público, entre las que se encuentran los abonos gratuitos para el transporte por ferrocarril de cercanías y media distancia.

Desde esa fecha se observan tasas anuales en el transporte por ferrocarril de media distancia superiores al 45%, mientras que el transporte de cercanías por ferrocarril ha vuelto a niveles existentes antes del 2020.

La Estadística sobre Transporte Ferroviario

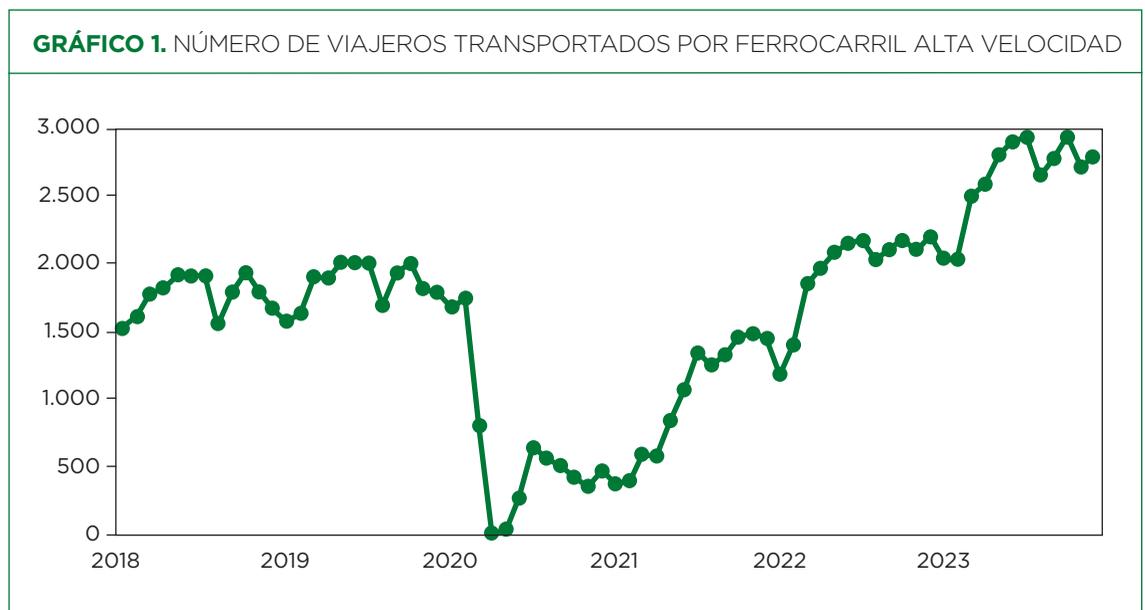
Por otro lado, la Estadística sobre Transporte Ferroviario se rige por el Reglamento (UE) 2018/643 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de abril de 2018 relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario. En esta operación estadística se recoge y se publica información sobre el tráfico de trenes de mer-

cancías y pasajeros, volumen de pasajeros y mercancías transportadas, y accidentalidad con periodicidad trimestral y anual para distintas desagregaciones.

Trimestralmente se recoge información sobre los viajeros, viajeros-kilómetros, toneladas y toneladas-kilómetro transportadas por los distintos operadores tanto de pasajeros como de mercancías.

La información sobre las estadísticas de ferrocarril es fundamental, tanto por su utilidad para las políticas nacionales y europeas de transporte como para supervisar las políticas y los objetivos fijados en el European Green Deal

A través de la información trimestral recogida sobre viajeros y viajeros-kilómetros se puede observar que el número de pasajeros se encuentra ya a niveles parecidos a los que había antes de la pandemia de la COVID-19,



Fuente: Estadística de Transporte de Viajeros. INE.

mientras que los viajeros-kilómetros está por encima de los niveles registrados antes del 2020 debido a la entrada de los nuevos operadores de larga distancia ya comentada previamente.

El mercado de transporte ferroviario de mercancías inició su liberalización en España en 2005, si bien no se produjo la entrada efectiva de otras empresas ferroviarias privadas hasta 2007. En estos momentos el sector opera en régimen de libre competencia.

La evolución del transporte por ferrocarril de mercancías en transporte intermodal prácticamente ha triplicado las toneladas entre 2010 y 2022 mientras que las toneladas-kilómetro se han duplicado en el mismo periodo

En este sentido, se observa que el número de empresas de transporte de mercancías por ferrocarril ha pasado de tres en 2007 a un máximo de catorce. Esta liberalización trajo consigo un aumento de las mercancías transportadas hasta los 7,2 millones de toneladas alcanzadas en el cuarto trimestre de 2014. Desde el 2019 se observa una caída en las toneladas transportadas, que se vio agravada con la pandemia. Será necesario esperar para ver si las políticas europeas consiguen potenciar el uso del ferrocarril con el fin de reducir las emisiones en el transporte de mercancías.

Analizando los datos trimestrales de toneladas y toneladas-kilómetro se puede observar que antes de la pandemia las toneladas transportadas estaban reduciéndose y que en los últimos trimestres ha habido un repunte. Respecto a las toneladas-kilómetro, su valor se ha mantenido más estable que el de las toneladas, lo que nos permite concluir que las mercancías recorren distancias cada vez más largas.

Transporte intermodal

El transporte de mercancías es uno de los pilares del mercado único europeo y más allá de las fronteras europeas. Pero este tipo de transporte es también responsable de más del 30% de las emisiones de CO₂ procedentes del transporte. Y a medida que crece la economía europea, es posible que las emisiones aumenten a no ser que se adopten medidas de descarbonización ya que se espera que el transporte de mercancías crezca hasta el 25% en 2030, y el 50% en 2050.

De acuerdo con los datos del 2020, más del 50% del transporte de mercancías se realiza por carretera, siendo este modo el que más contribuye a las emisiones de gases de efecto invernadero, frente al aéreo, marítimo y por ferrocarril. Por eso se está intentando fomentar el transporte intermodal, en el que los productos se mueven utilizando dos o más modos de transporte pero con una unidad de carga estándar.

En este sentido, la evolución del transporte por ferrocarril de mercancías en transporte intermodal prácticamente ha triplicado las toneladas entre 2010 y 2022 mientras que las toneladas-kilómetro se han duplicado en el mismo periodo. En este tipo de transporte se observa que el porcentaje de toneladas nacionales frente a las internacionales se ha mantenido entre el 70% y el 79%, indicando que se realiza sobre todo dentro de nuestras fronteras.

Transporte internacional

En 2020 el transporte por ferrocarril representó el 5,1% del transporte de viajeros y el 11,5% del transporte de mercancías entre países de la Unión Europea, pero solo el 0,4% de las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes del transporte en la UE. Por eso la Comisión pretende optimizar el uso de las vías férreas, mejorar la coordinación transfronteriza, y, en última instancia, atraer a más empresas de transporte internacional de mercancías al sector del ferrocarril. Al mejorar la capacidad de la red, los viajeros también se

beneficiarán de más servicios ferroviarios, lo que repercutirá positivamente en los servicios transfronterizos.

Respecto al transporte internacional tanto de viajeros como de mercancías, esta información se recoge y difunde con periodicidad anual en la Estadística sobre Transporte Ferroviario.

En España el transporte internacional de viajeros representa mucho menos del 1% del total de pasajeros. Analizando la serie de datos se observa una caída muy grande en el año 2020, sin que se hayan recuperado los niveles previos. Las entradas y salidas con destino Francia representan entorno al 80% del tráfico internacional de pasajeros, frente al 20% restante con destino a/desde Portugal.

En transporte internacional de mercancías, representa en torno a un 20% del total, sumando las entradas y las salidas. Se ha mantenido entre los 4 y 5 millones de toneladas en los últimos diez años, incluyendo el 2020, en el que

representó el 21% del transporte de mercancías debido a la caída del tráfico nacional.

Las toneladas que salen de España por ferrocarril son superiores a las entradas al menos desde 2010, llegando a alcanzar el 58% del transporte internacional en el año 2017. Respecto a los países con los que tiene lugar estos intercambios, Portugal y Alemania representan los dos principales orígenes o destinos de los trenes que salen de España. Respecto a las salidas internacionales de España, Portugal está por encima del 50% de toneladas exportadas desde 2017, y las toneladas exportadas conjuntamente a Portugal y Alemania están entre el 60% y el 80% en los últimos trece años. En relación con las entradas internacionales a España por ferrocarril, el primer mercado es el alemán desde 2017. Las importaciones están más repartidas que las exportaciones, pero aun así las toneladas importadas de Alemania y Portugal están también entre el 60% y el 80% en los últimos trece años. ●

