

# ESPAÑA

Pedro L. Lomas

Área ecosocial de FUHEM

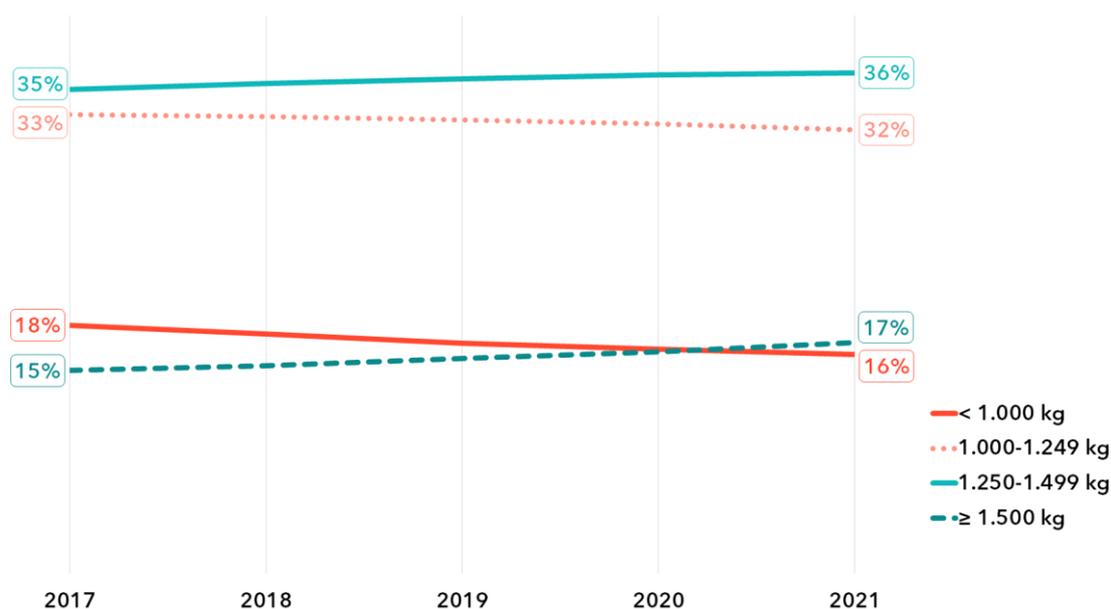
Históricamente, España ha tenido fama de país mal conectado en términos de infraestructuras de transporte. En el pasado, se consideraba que esta situación estaba determinada en gran medida por la geografía escarpada del territorio español – un conjunto de áreas montañosas y altiplanos, que hacen de España el segundo país con la altura media más elevada de la Unión Europea (650 m) después de Austria.[1]

Hoy en día, España es un país de propietarios de coches integrado plenamente en la red Trans-Europea de transporte. Globalmente, es el tercer país con mayor longitud de carreteras de alta capacidad, después de China y los EE.UU.,[2] y el segundo en longitud de vías de alta velocidad, aunque lejos del primero, que es China.[3]

## Transporte por carretera como modo dominante de transporte

En España, el líder indiscutible entre los modos de transporte es la carretera, tanto para pasajeros (alrededor del 90 % del número total de pasajeros en 2021) como para mercancías (alrededor del 96 % del peso transportado en 2021).[4]

En una clara apuesta por este modo de transporte, la longitud de las vías de alta capacidad se ha más que triplicado (de 5.000 kilómetros a principios de los años 90 a más de 17.000 kilómetros en 2021).[5] En consecuencia, el parque de automóviles privados se ha más que duplicado entre 1990 y 2022, pasando de 12 a 25 millones de vehículos.[6] Los turismos de peso medio siguen siendo los más utilizados a pesar de que se ha producido un ligero repunte en las cifras de ventas de los turismos pesados (véase la figura).[7]

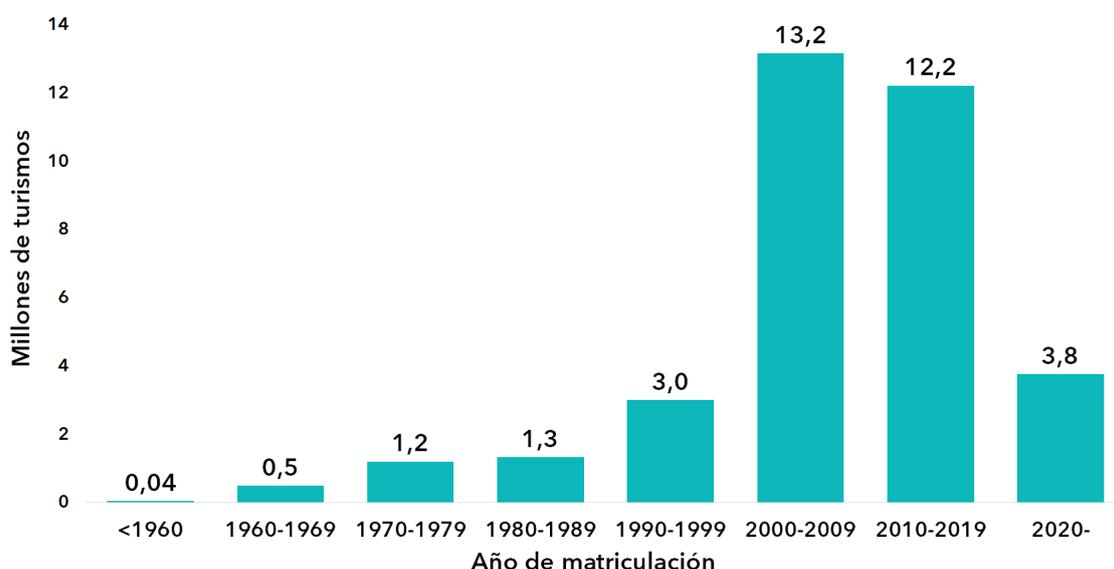


Fuente: EUROSTAT, Elaboración propia

En comparación con otros países europeos, el aumento de la demanda de SUV y otros coches pesados se ha producido en España algo más tarde. Hasta 2020 las ventas de SUV

no superaron las ventas de otros tipos de coches. El aumento de la venta de coches pesados (SUV y otros coches pesados) experimentado por otros países europeos no ha llegado a España hasta los últimos años. Esta pauta reciente ha provocado que la venta de SUV y otros coches pesados supere por primera vez la venta de coches convencionales en 2020, y en 2022 sus ventas ya habían alcanzado el 58 por ciento de las ventas totales de coches.[8]

Además, los bajos salarios y la precariedad laboral han contribuido al aumento de la edad de los coches españoles hasta alcanzar una media de más de 13 años en 2021,[9] con ramificaciones en cuanto a la contaminación atmosférica, así como en la transición al vehículo eléctrico o a otros modos de transporte (véase la figura).



Fuente: DGT, Elaboración propia

### **La fabricación de automóviles como sector industrial estratégico**

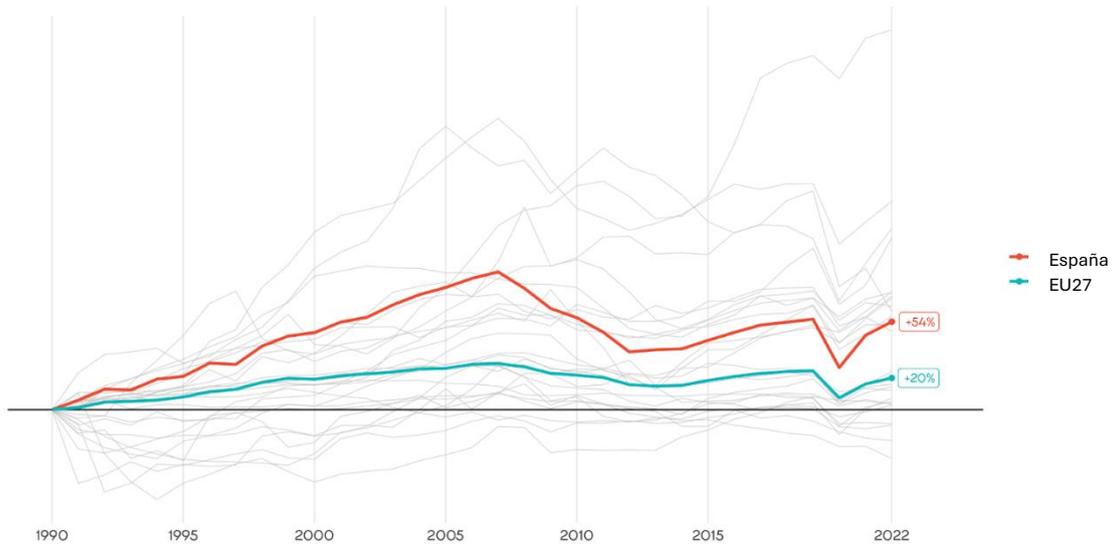
En términos de cantidad de automóviles fabricados, España ocupa el segundo lugar en la UE, por detrás de Alemania, y el séptimo a nivel mundial, con más de 2,2 millones de vehículos fabricados en 2022.[10] Aproximadamente 236.100 personas trabajan en la fabricación de automóviles (el 9,2 por ciento del empleo total en la industria manufacturera en el tercer trimestre de 2023).[11] En términos económicos, la fabricación de vehículos representó el 8,6 por ciento del valor agregado bruto (VAB) total de la industria manufacturera en 2021.[12] La fabricación de vehículos y componentes representó el 8,1 por ciento del PIB total en 2022.[8]

### **Emisiones del transporte**

Según el denominado Reglamento de Reparto del Esfuerzo (ESR, por sus siglas en inglés) para el período 2021-2030, España se ha comprometido a reducir las emisiones fuera del sistema de comercio de emisiones de la UE en un 37,7 por ciento en comparación con los niveles de 2005. El objetivo final es alcanzar una meta de reducción de las emisiones totales en un 55 por ciento en comparación con los niveles de 1990 para el año 2030.[13]

Las reducciones de emisiones en el sector del transporte serán clave para el éxito de este compromiso.

Pero según los datos proporcionados por EUROSTAT, el nivel de emisiones totales españolas de gases de efecto invernadero (GEI) (incluyendo todos los sectores) se ha reducido en un 5 por ciento entre 1990 y 2022.



Fuente: EUROSTAT, Elaboración propia

Como en otros países europeos, en España el sector del transporte es también el que genera mayores emisiones de CO<sub>2</sub>, ya que representa una tercera parte de las emisiones totales (más del 36 por ciento en 2022). En el periodo 1990-2022, las emisiones de GEI del transporte aumentaron un 54 por ciento.[14]

### Privatizaciones en la red de ferrocarriles

A diferencia de lo que ocurre en otros países europeos, en España el sector ferroviario nunca ha sido completamente privatizado. Sin embargo, siguiendo las directrices de las autoridades de competencia de la UE, se está avanzando en esa dirección a través de un proceso de liberalización. El proceso en curso de liberalización del transporte ferroviario comenzó en 2005, cuando la antigua empresa nacional de ferrocarriles (RENFE) se dividió en dos empresas: RENFE Operadora (pasajeros, mercancías, fabricación y mantenimiento, alquiler de material ferroviario) y ADIF, el administrador de las infraestructuras ferroviarias.

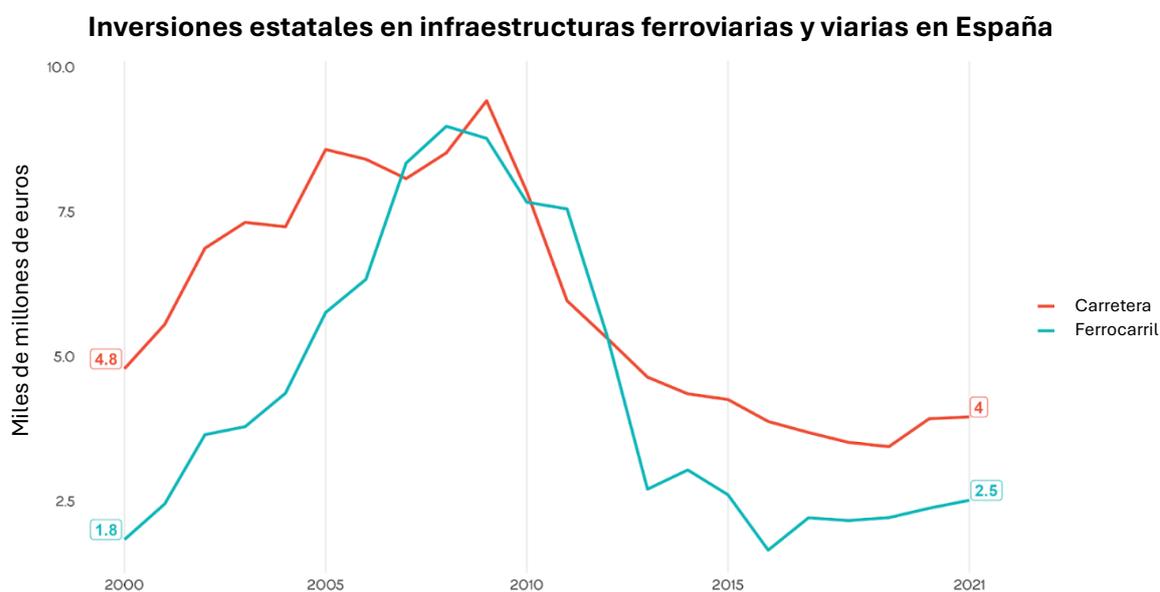
El siguiente paso fue la liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril en 2007, utilizando la infraestructura de ADIF como soporte de distintos operadores. Los resultados de esta liberalización fueron decepcionantes para los promotores, ya que la proporción de mercancías transportadas por ferrocarril ha disminuido continuamente, con una cuota modal no superior al 5 por ciento del transporte total de mercancías.[15] Este número es claramente inferior al del transporte por carretera y no muy superior al de antes de la liberalización del transporte de mercancías.

La liberalización del transporte ferroviario de pasajeros se inició en 2010. Sin embargo, no ha sido sino hasta 2021 que dos empresas privadas han empezado a ofrecer servicios de alta velocidad de pasajeros en algunas distancias medias y largas. Una de ellas es OUIGO Spain, una empresa francesa perteneciente al grupo estatal SNFC. La otra empresa (Iryo) es un grupo del que la empresa estatal italiana Trenitalia posee el 45 por ciento de las acciones.

Siguiendo las directrices de la UE, el siguiente paso en la liberalización del sector ferroviario sería permitir que las empresas privadas compitan con los servicios de media distancia y locales del operador ferroviario estatal RENFE, al tiempo que se salvaguarda la estabilidad financiera de esta compañía.[16] Esto, originalmente previsto para 2023, hasta ahora se ha retrasado por diversas razones de índole política y económica.

### Inversiones estatales en infraestructuras viales y ferroviarias

La adhesión de España a la Unión Europea fue uno de los principales puntos de partida para el desmantelamiento del sector industrial pre-existente y, al mismo tiempo, de la modernización del proceso de industrialización del sector agrario. Una gran parte de las inversiones se desvió hacia el turismo y la construcción, sectores ambos estrechamente interconectados. Con el inicio de la crisis financiera en 2008 y, con ella, el colapso del sector de la construcción tal y como era concebido hasta entonces, la inversión pública se desplazó al sector de las infraestructuras públicas, especialmente a la construcción de carreteras y líneas ferroviarias de alta velocidad.



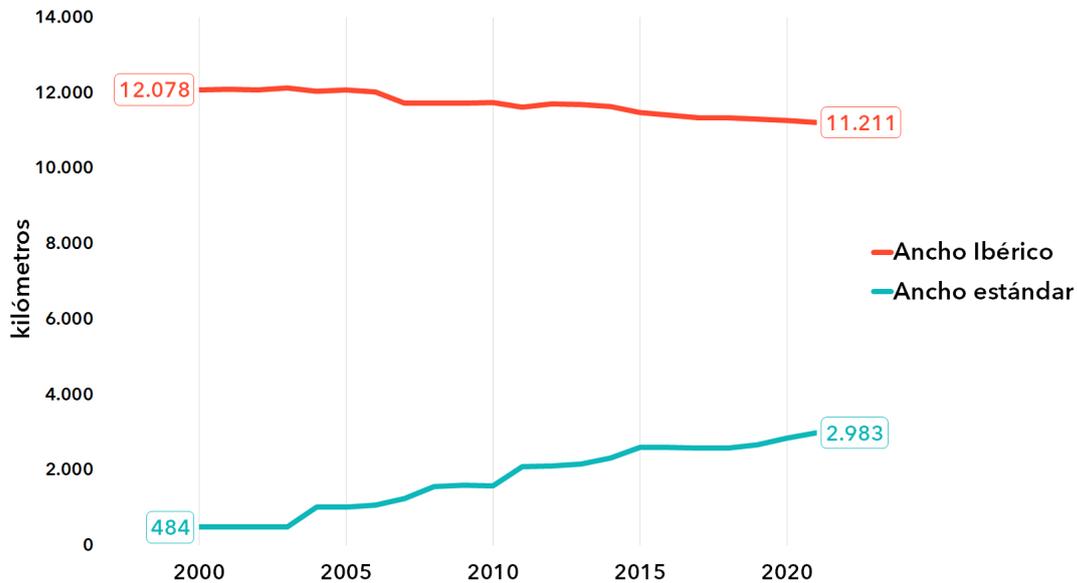
Fuente: OCDE, Elaboración propia

En términos de inversión pública, la pauta general de las últimas tres décadas ha sido un gasto de un 50 por ciento más en carreteras que en líneas ferroviarias.[17] Hubo un pico de inversión en infraestructuras que alcanzó más de 21.000 millones de euros en 2009 (9.278 millones de euros en líneas ferroviarias y 8.385 millones de euros en carreteras), y durante el período 2007-2012, la inversión en líneas ferroviarias superó la inversión en infraestructuras viarias (véase la figura). Sin embargo, este alto aumento de las inversiones ferroviarias se dedicó principalmente a la expansión de líneas de larga distancia y alta velocidad. En 2021, el 94 por ciento de las nuevas inversiones en

infraestructuras se realizaron en este tipo de líneas.[18] Para 2021, las inversiones se redujeron a un tercio de las cifras anteriores alcanzadas en los años pico (2008, 2009).[17]

### La red ferroviaria en el tiempo

En los últimos 20 años, la red ferroviaria española ha aumentado su longitud en más de 3.000 kilómetros. Sin embargo, el proceso se caracteriza por una evolución muy dispar (véase la figura).



Fuente: OTLE, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Por un lado, la longitud de la red ferroviaria de ancho ibérico, por donde circulan los trenes convencionales de media y larga distancia, se ha reducido un 7 por ciento en los últimos 20 años. Se ha reducido la inversión en ferrocarriles de corta y media distancia, dejando muchas estaciones pequeñas sin personal, reduciéndose los puntos de venta de billetes, la frecuencia de paso de trenes o incluso cerrando 22 líneas regionales desde 1995, un equivalente a 949 kilómetros de ferrocarril.[17]

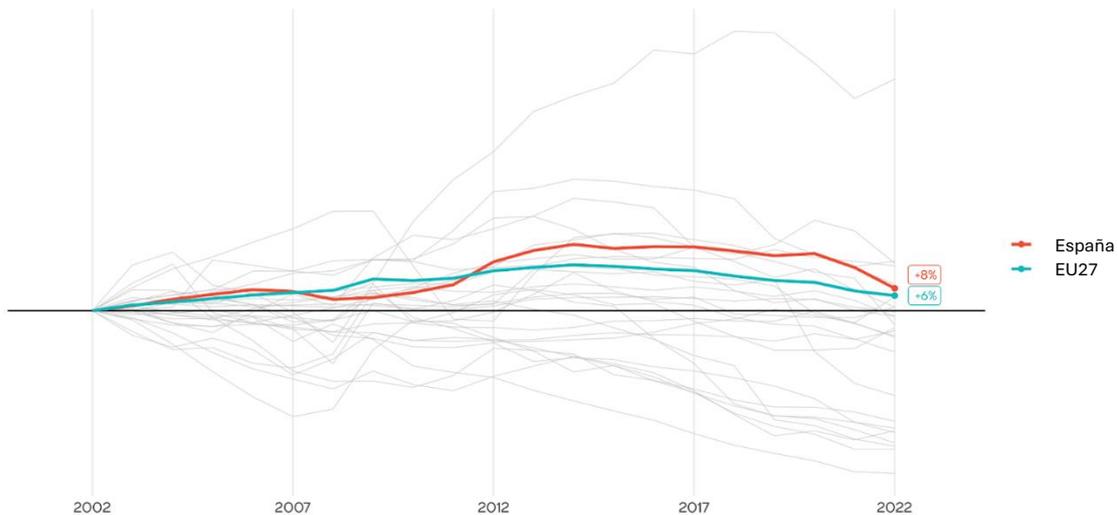
Hasta hoy muchas ciudades costeras de Andalucía como Marbella o Torreveja carecen de una conexión directa a la red ferroviaria. Asimismo, muchas ciudades de tamaño medio en áreas rurales como Cáceres, Teruel o Soria (capitales de provincia) carecen de conexiones de buena calidad. Sin embargo, las zonas más afectadas han sido los pequeños pueblos y ciudades de la España interior (más del 80 por ciento de los asentamientos en muchas regiones), que han quedado completamente desconectados de otras ciudades más grandes y capitales de provincia, por lo que el uso de autobuses y automóviles privados se ha convertido en un medio de transporte esencial para vivir en estas áreas.

Por otra parte, se han ampliado las líneas de alta velocidad, destinadas principalmente al turismo y a los negocios, con pocas paradas, que conectan sólo grandes ciudades y con elevados requerimientos energéticos e impactos ambientales. Así, la red ferroviaria de ancho estándar para trenes de alta velocidad de larga distancia ha aumentado en más del 500 por ciento.[19]

## Disponibilidad de servicios de transporte público

### Disponibilidad de servicios de transporte público en España

Índice de precios de los billetes de transporte público sin inflación a través de la Renta Nominal Bruta



Fuente: EUROSTAT, Elaboración propia

En España, como en todo el mundo, los precios de los combustibles también han aumentado abruptamente en las últimas décadas debido a una serie de factores, entre ellos los altibajos de los mercados internacionales y la especulación. La guerra en Ucrania y la decisión de la UE de detener las importaciones de gas de Rusia han llevado a un mayor aumento del precio del combustible (y, paradójicamente, a un impulso de las importaciones directas e indirectas de combustibles fósiles de Rusia). Como consecuencia, la inflación se ha acelerado en toda la eurozona, incluida España.

Con el beneplácito de la UE, el gobierno español ha aplicado un conjunto de medidas políticas para contenerla, como el uso de bonificaciones para reducir el precio de los combustibles fósiles para los usuarios frecuentes o la implementación de un tope de precio del gas para evitar que los altos costos de la energía afecten los precios de la electricidad (la llamada "excepción ibérica").[20]

El gobierno español también ha subvencionado los billetes de transporte público y los abonos de viaje (abono de 10 viajes, abonos de viaje mensuales y anuales). Por ejemplo, en Madrid, estas medidas alcanzaron una cobertura de costos del 60 por ciento. En el caso del transporte local, especialmente en el alquiler de bicicletas, autobuses y trenes de cercanías en la zona metropolitana, algunos viajeros frecuentes también tienen la posibilidad de adquirir billetes gratuitos. La razón era evitar la reducción de pasajeros del transporte público que había experimentado España tras el estallido de la pandemia de la COVID-19.

No obstante, se espera que estas medidas expiren en 2025. Sin ellas, y si persiste la tendencia actual de precios, es probable que los costes del transporte público aumenten por encima de la media de la UE27 en relación con los salarios, como en el ciclo anterior abierto con la crisis de 2008 (véase la figura).

## Reformas que se necesitarían

1. La promoción de conexiones intermodales entre el transporte público y otros modos de transporte sostenibles es de suma importancia para España. El objetivo principal de esta medida sería desincentivar el uso del transporte por carretera, tanto para turistas como para el transporte de mercancías.
2. Consolidación de los programas de teletrabajo diseñados en el marco de la pandemia del SARS-COV-2. Reducción prevista de los desplazamientos urbanos, interurbanos e internacionales vinculados al trabajo.
3. España necesita introducir medidas para mejorar las conexiones de transporte público entre las zonas rurales y las ciudades de población media. En este sentido, las medidas innovadoras para el transporte público bajo demanda son de especial importancia. Incluyen la ampliación y mejora de las conexiones ferroviarias de media distancia en sustitución de las grandes infraestructuras ferroviarias de alta velocidad. El objetivo principal de esta medida es evitar grandes desigualdades en el acceso al transporte, especialmente en las zonas rurales.
4. El Gobierno español debe comprometerse a un traslado mayor del transporte de mercancías de la red de carreteras a la red ferroviaria.
5. España también necesita adecuar la política de tarifas ferroviarias y de transporte público a la situación económica real de la población para construir un servicio público accesible para todos. Ya existen propuestas bien desarrolladas de actores de la sociedad civil como Ecologistas en Acción para introducir un billete multimodal para todos los transportes públicos en España basado en instrumentos probados en Alemania y Austria.[21]
6. Es necesario eliminar progresivamente los subsidios, bonificaciones y deducciones sobre combustibles fósiles y modos de transporte asociados.
7. Los vuelos nacionales entre Barcelona y Madrid siguen estando entre las rutas aéreas más frecuentes en Europa. España necesita prohibir los vuelos nacionales si las líneas ferroviarias conectan los destinos en cuestión en 2-3 horas. Además, el gobierno también debería promover la reactivación de los servicios de trenes nocturnos para cubrir viajes de mayor distancia.

## Fuentes

[1] Atlas Nacional de España. *Instituto Geográfico Nacional. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*. Disponible online: <http://atlasnacional.ign.es/wane/Geomorfolog%C3%ADa>

[2] National Bureau of Statistics of China. *China Statistical Yearbook*. Disponible online: <http://www.stats.gov.cn/sj/ndsj/2021/indexeh.htm>

UNECE Transport Statistics Database. *Total Length of Motorways*. Disponible online: <https://w3.unece.org/PXWeb/en/Table?IndicatorCode=50>.

[3] UIC (2022). *High-speed rail atlas. 4th edition*. Disponible online: <https://uic.org/IMG/pdf/uic-atlas-high-speed-2022.pdf>.

- [4] Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: Observatorio del Transporte y la Logística en España (2022). *Movilidad interior de personas y mercancías*. Disponible online: <https://observatoriotransporte.mitma.es/inform/es/2022/21a-movilidad/21-evolucion-reciente-dela-movilidad-general/211-movilidad-interior-de-personas-y-de-mercancias>.
- [5] Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. *Evolución de la red de carreteras*. Disponible online: [https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/evolucion\\_carreteras\\_1970-2019.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/evolucion_carreteras_1970-2019.pdf).
- [6] DGT. Parque de vehículos- serie histórica 2022. Disponible online: <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/?id=00865>.
- [7] EUROSTAT (2024). *Passenger cars by unloaded weight [road\_eqs\_unlweig]*. Disponible online: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ROAD\\_EQS\\_UNLWEIG/default/table](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ROAD_EQS_UNLWEIG/default/table).
- [8] ANFAC. Informe Anual. Disponible online: [https://anfac.com/categorias\\_publicaciones/informe-anual/](https://anfac.com/categorias_publicaciones/informe-anual/).
- [9] DGT. Parque de vehículos-tabla auxiliar 2022. Disponible online: <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/?id=00867>.
- [10] International Organization of Motor Vehicle Manufacturer (OICA). Production statistics 2022. Disponible online: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2022-statistics/>
- [11] Instituto Nacional de Estadística. *Encuesta de Población Activa*. Disponible online: <https://ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=4128>.
- [12] Instituto Nacional de Estadística. *Contabilidad nacional anual de España: agregados por rama de actividad*. Disponible online: <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=32450>.
- [13] The European Parliament (2021). *Climate action in Spain Latest state of play*. Disponible online: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/690579/EPRS\\_BRI\(2021\)690579\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/690579/EPRS_BRI(2021)690579_EN.pdf).
- [14] EUROSTAT. *Greenhouse gas emissions by source sector (source: EEA)[env\_air\_gge]*. Disponible online: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/env\\_air\\_gge\\$dv\\_447/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/env_air_gge$dv_447/default/table?lang=en)
- [15] INECO (2022). *Mercancías 30. Documento final*. Disponible online: [https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/mercancias30/2022\\_05\\_documento\\_final\\_mercancias\\_30\\_.pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/mercancias30/2022_05_documento_final_mercancias_30_.pdf)

- [16] Reuters (2020). *Spain sets terms to open rail services to outside competition*. Disponible online: <https://www.reuters.com/article/spain-railway-liberalization-idINL5N2EU57P>
- [17] Rudolph, F., Riach, N., and Kees, J. (2023). *Development of Transport Infrastructure in Europe. Exploring the shrinking and expansion of railways, motorways and airports*. Berlin/Wuppertal: T3 Transportation Think Tank/Wuppertal Institute.
- [18] CNMC (2021). *Informe anual del sector ferroviario 2021*. Available online: <https://www.cnmc.es/expedientes/infdtsp04022>
- [19] Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Observatorio del Transporte y la Logística en España. *Evolución de la infraestructura básica ferroviaria y de la densidad de vías férreas*. Disponible online: <https://apps.fomento.gob.es/BDOTLE/indicadores/visor.aspx?i=201>.
- [20] En España, el precio de la electricidad está determinado por la fuente de energía más cara de aquellas usadas para la generación eléctrica, que suele ser el gas.
- [21] Arjona, Cristina / Greenpeace (2023). *Cuando viajar es fácil, barato y sostenible: qué es y cómo funciona el abono único de transporte*. Disponible online: <https://es.greenpeace.org/es/noticias/cuando-viajar-es-facil-barato-y-sostenible-que-es-y-como-funciona-el-abono-unico-de-transporte/>