

# EVOLUCIÓN DE LOS INDICADORES ECONÓMICOS Y SOCIALES DEL TRANSPORTE TERRESTRE

## RESUMEN EJECUTIVO JUNIO 2025



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES  
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

TEIRLOG INGENIERIA

## INDICADORES ECONÓMICOS

1. PRODUCTO INTERIOR BRUTO	5
2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SECTOR SERVICIOS (IAS)	12
3. NÚMERO DE EMPRESAS	13
4. ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMO (IPC)	14
5. ÍNDICE DE PRODUCCIÓN INDUSTRIAL (IPI)	15
6. PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS	16
7. COMBUSTIBLES DE AUTOMOCIÓN	22
8. EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE	27
9. EMISIONES ATMOSFÉRICAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE	30

## INDICADORES SOCIALES

10. POBLACIÓN ACTIVA	31
11. AFILIACIONES A LA SEGURIDAD SOCIAL	34
12. ENCUESTA TRIMESTRAL DE COSTE LABORAL (ETCL) Y ENCUESTA DE ESTRUCTURA SALARIAL (EES)	35
13. HUELGAS Y CIERRES PATRONALES	36
14. ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES	37
15. ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS	39

---

Este documento es el **resumen ejecutivo del Observatorio Indicadores Económicos y Sociales**. En él se exponen todos los datos relativos a los principales indicadores económicos y sociales del sector del transporte terrestre. En caso de querer acceder a todos los datos y toda la información, es posible hacerlo accediendo al documento completo en la [página web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible](#).

Para la elaboración de este documento, se han analizado los datos de distintas fuentes de diferentes organismos, tanto nacionales como internacionales, de los cuales se han recogido los datos que nutren este informe en relación a la evolución de los indicadores económicos y sociales del transporte por carretera.

Por último, se indica que se ha desarrollado un sistema de visualización de los datos a través de **Power BI**, al que es posible acceder pulsando [aquí](#).

# 1. PRODUCTO INTERIOR BRUTO

## 1. PRODUCTO INTERIOR BRUTO

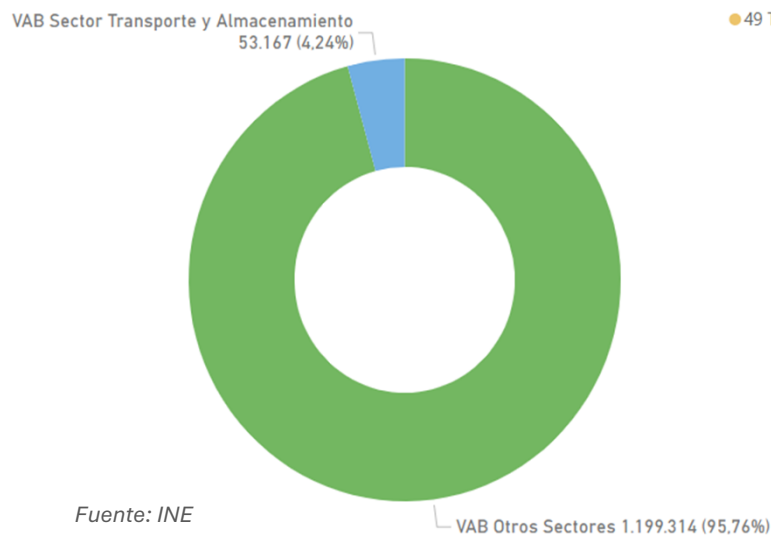
### 1.1. SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO (SIN LAS ACTIVIDADES POSTALES Y DE CORREOS)

En este apartado se presentan datos macroeconómicos del sector “transporte y almacenamiento” (excluyendo las actividades postales y de correos) y de sus ramas de actividad. Se trata de datos provenientes de la Contabilidad Nacional de España elaborada por el INE. Las estimaciones del PIB a precios constantes se obtienen de expresar el valor de todos los bienes y servicios producidos en un año determinado, expresado en términos de un período base (2021).

En el caso del PIB para el año 2023, este supone una cifra de 1.498.324 y en el del VAB 1.367.656 millones de euros con tasas de variación de 9,10 y 2,88% respectivamente en comparación con el año 2022.

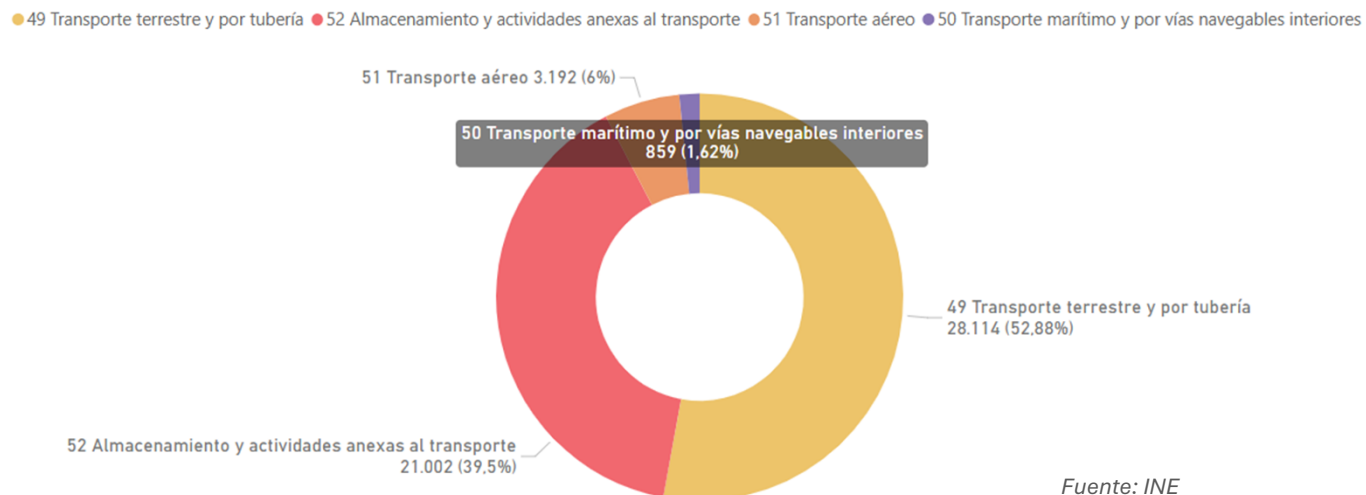
En **2023**, la **variación** del VAB del sector “transporte y almacenamiento” (excluyendo las actividades postales y de correos), en precios corrientes, fue del 4,24%, y del **3,87% en el caso del PIB**. El “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería” representó, ese mismo año, un 2,24% del VAB y **un 2,05% del PIB**.

**Distribución del VAB nacional (2023).**  
Precios corrientes (millones de euros)



Fuente: INE

**Distribución del VAB del sector Transporte y Almacenamiento (2023).**  
Precios corrientes (millones de euros)

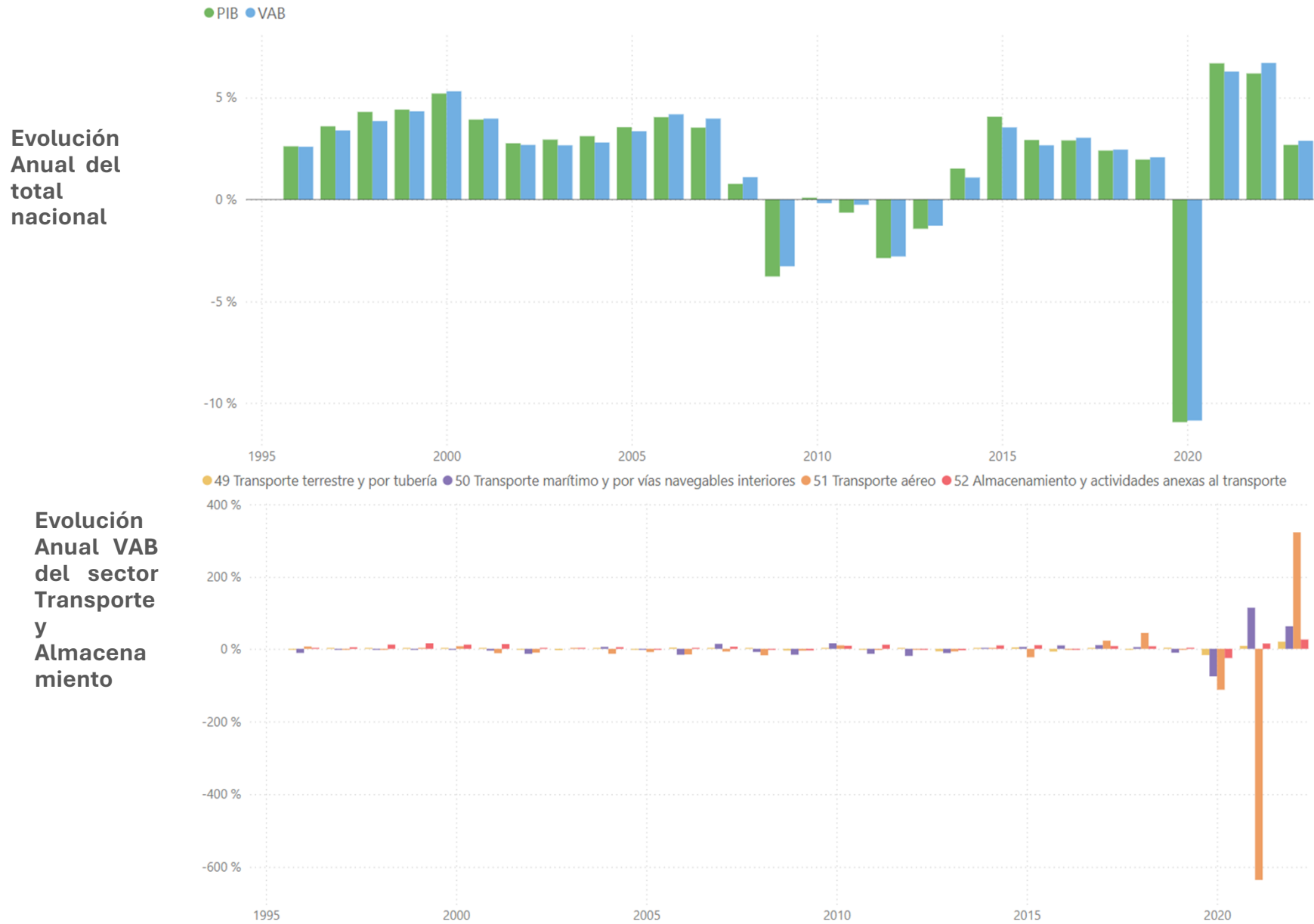


Fuente: INE

# 1. PRODUCTO INTERIOR BRUTO

## 1.1 SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO (SIN LAS ACTIVIDADES POSTALES Y DE CORREOS)

Producto Interior Bruto a precios de mercado (PIB). Valor Añadido Bruto a precios básicos (VAB). Tasa de variación anual



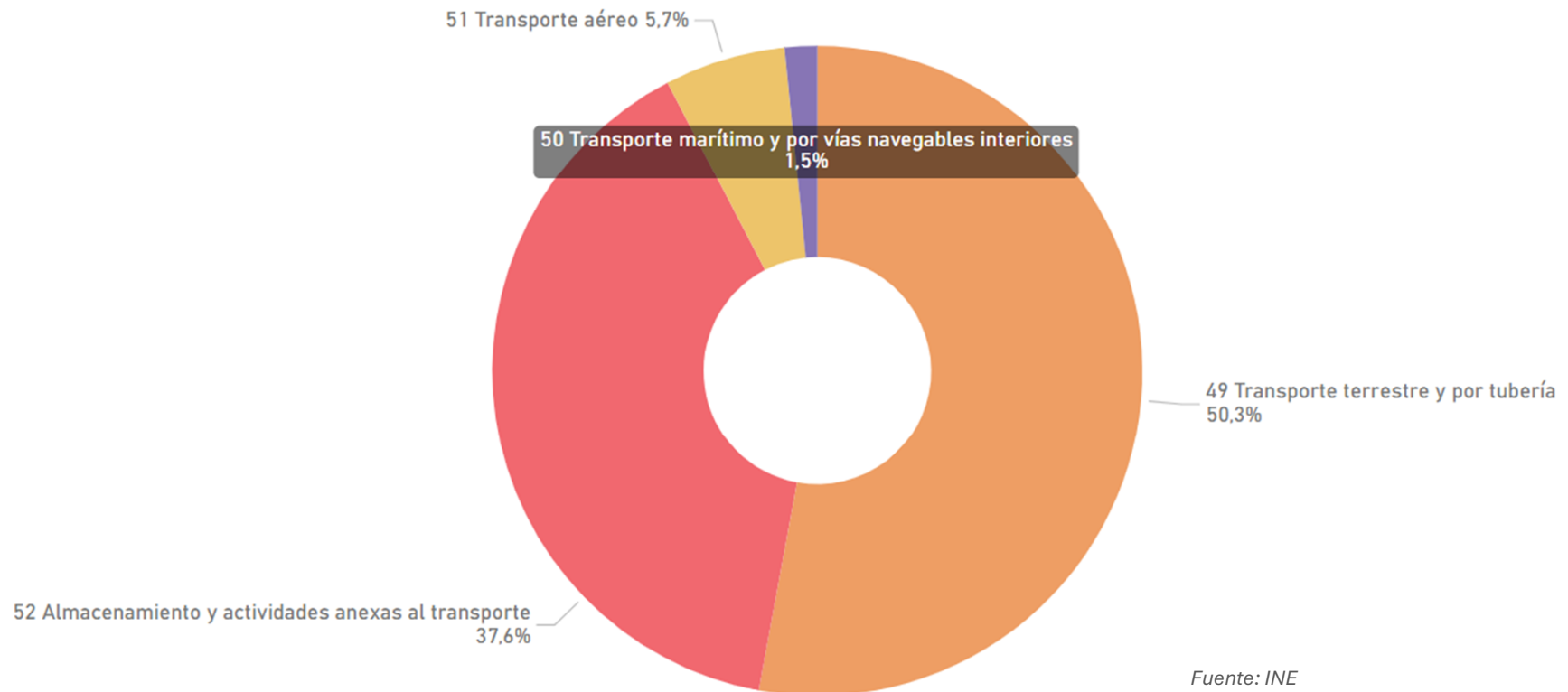
# 1. PRODUCTO INTERIOR BRUTO

## 1.1.2. DISTRIBUCIÓN DEL VAB DEL SECTOR “TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO” SEGÚN MODO DE TRANSPORTE

Dentro del sector “transporte y almacenamiento” (sin contar las actividades postales y de correos) la rama de actividad que más aporta al VAB es el “**transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería**”. Su aportación al VAB pb del sector “transporte y almacenamiento” (sin actividades postales y de correos) a precios corriente fue en 2022 del 50,29%.

Distribución del VAB del Sector Transporte (2022)

● 49 Transporte terrestre y por tubería ● 52 Almacenamiento y actividades anexas al transporte ● 51 Transporte aéreo ● 50 Transporte marítimo y por vías navegables interiores



# 1. PRODUCTO INTERIOR BRUTO

## 1.2 TRANSPORTE POR FERROCARRIL

Con respecto al transporte ferroviario, se presentan varios indicadores económicos:

### Transporte por Ferrocarril. Indicadores económicos.

Unidades: Euros, tasas (%)

	Transporte de mercancías por ferrocarril	Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril
<b>2020</b>		
Gasto de personal medio (Euros)	64.527	61.131
Productividad	43.006	63.593
Tasa bruta de explotación	-12,5	3,5
Tasa de gastos de personal	149,7	96,1
Tasa de inversión	106,2	55,6
Tasa de valor añadido	22,9	84,5
<b>2021</b>		
Gastos de personal medios	65.070	65.988
Productividad	44.109	71.730
Tasa de valor añadido	21,0	48,1
Tasa de gastos de personal	147,2	92,0
Tasa bruta de explotación	-10,8	4,0
Tasa de inversión	35,2	114,3
<b>2022</b>		
Gastos de personal medios	62.102	65.240
Productividad	54.884	90.096
Tasa de valor añadido	24,8	45,0
Tasa de gastos de personal	112,6	72,4
Tasa bruta de explotación	-3,1	12,9
Tasa de inversión	59,3	113,8

Fuente: INE

# 1. PRODUCTO INTERIOR BRUTO

---

## 1.3. ALMACENAMIENTO Y ACTIVIDADES ANEXAS AL TRANSPORTE (CNAE-2009) Y ACTIVIDADES ANEXAS A LOS TRANSPORTES (CNAE-93)

En este apartado se pretende conocer la participación, en las cuentas económicas de las “actividades anexas a los transportes y agencias de viajes”, de las diferentes actividades que la componen. Es decir, las actividades incluidas en el código CNAE 52- Almacenamiento y actividades anexas al transporte, tanto las correspondientes al CNAE 521-Depósito y almacenamiento como las correspondientes al CNAE 522-Actividades anexas al transporte y sus correspondientes subdivisiones, es decir, actividades complementarias para el transporte de pasajeros o mercancías tales como la explotación de parte de la infraestructura de transporte o las actividades relacionadas con la manipulación de mercancías inmediatamente antes o después o entre segmentos de transporte.

**En la “Estadística Estructural de Empresas del Sector Servicios” del año 2023, la participación en el “almacenamiento y actividades anexas al transporte” del “depósito y almacenamiento” fue del 13,89% respecto al VAB al valor de la producción y del 13,57% al VAB al coste de los factores. La participación de las “actividades anexas al transporte” (terrestre, marítimo y vías navegables, aéreo, manipulación de mercancías y otras) fue del 86,11% respecto al VAB al valor de la producción y del 86,43% respecto al VAB a coste de los factores.**

# 1. PRODUCTO INTERIOR BRUTO

## 1.3 ALMACENAMIENTO Y ACTIVIDADES ANEXAS AL TRANSPORTE (CNAE-2009) Y ACTIVIDADES ANEXAS A LOS TRANSPORTES (CNAE-93)

Participación de las diferentes actividades. Almacenamiento y Actividades Anexas al Transporte. 2023.  
Resultados Económicos. Unidad: miles de euros (precios corrientes)

	Total	Depósito y almacenamiento	Actividades anexas al transporte					
			Total	Actividades anexas al transporte terrestre	Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables	Actividades anexas al transporte aéreo	Manipulación de mercancías	Otras actividades anexas al transporte
<b>Número de empresas</b>	16.887	1.809	15.078	8.162	581	412	551	5.372
<b>Cifra de negocios</b>	57.882.501	5.834.928	52.047.573	7.681.210	5.358.097	9.449.235	1.892.046	27.666.985
<b>Valor de la producción</b>	40.192.782	5.582.643	34.610.139	7.397.778	4.080.571	8.860.611	1.230.465	13.040.715
%	100%	13,89%	86,11%	18,41%	10,15%	22,05%	3,06%	32,45%
<b>Valor añadido a coste de los factores</b>	21.714.871	2.946.896	18.767.975	4.465.567	2.462.153	5.860.596	640.606	5.339.053
%	100%	13,57%	86,43%	20,56%	11,34%	26,99%	2,95%	24,59%
<b>Excedente bruto de explotación</b>	11.330.892	1.342.736	9.988.156	3.088.147	1.400.024	3.657.753	246.135	1.596.096
%	100%	11,85%	88,15%	27,25%	12,36%	32,28%	2,17%	14,09%
<b>Total de compras de bienes y servicios</b>	37.985.100	3.035.306	34.949.794	4.247.667	3.143.145	3.541.475	1.273.284	22.744.224
<b>Inversión en activos materiales</b>	4.159.898	445.181	3.714.717	1.882.182	656.544	707.556	71.171	397.264
<b>Gastos de personal</b>	10.383.979	1.604.160	8.779.819	1.377.419	1.062.129	2.202.843	394.471	3.742.957
<b>Personal ocupado</b>	245.552	41.986	203.566	41.411	19.032	44.058	9.460	89.604
<b>Personal remunerado</b>	238.828	41.505	197.324	37.576	18.918	43.923	9.259	87.648
<b>Personal remunerado equivalente a tiempo completo</b>	226.289	40.219	186.069	35.593	18.586	39.238	8.984	83.669
<b>Horas trabajadas por el personal remunerado</b>	387.632	68.873	318.758	61.017	31.841	67.122	15.389	143.390
<b>Total inversión</b>	4.811.076	572.774	4.238.302	2.160.080	715.845	857.154	76.187	429.037
<b>Inversión en activos materiales</b>	4.159.898	445.181	3.714.717	1.882.182	656.544	707.556	71.171	397.264
<b>Terrenos y bienes naturales</b>	153.219	23.576	129.643	65.803	43.131	10.709	277	9.723
<b>Edificios, construcciones y reformas</b>	879.904	101.202	778.702	194.016	205.451	308.885	10.140	60.211
<b>Instalaciones técnicas</b>	2.117.812	163.605	1.954.207	1.514.933	28.800	309.795	7.493	93.187
<b>Maquinaria y utillaje</b>	211.886	19.328	192.558	13.596	63.826	29.217	12.811	73.109
<b>Elementos de transporte y otros</b>	797.078	137.471	659.607	93.835	315.336	48.950	40.451	161.035
<b>Inversión en activos intangibles</b>	651.178	127.593	523.586	277.898	59.301	149.598	5.015	31.773

Fuente: INE

# 1. PRODUCTO INTERIOR BRUTO

## 1.3 ALMACENAMIENTO Y ACTIVIDADES ANEXAS AL TRANSPORTE (CNAE-2009) Y ACTIVIDADES ANEXAS A LOS TRANSPORTES (CNAE-93)

### Almacenamiento y Actividades Anexas al Transporte Indicadores Económicos

	52-Almacenamiento y actividades anexas al transporte	521-Depósito y almacenamiento	522-Actividades anexas al transporte
<b>2020</b>			
Gasto de personal medio (Euros)	40.163	37.193	40.663
Productividad	69.576	67.643	69.895
Tasa de valor añadido	59,8	59,7	59,9
Tasa de gastos de personal	55,7	53,9	56
Tasa bruta de explotación	16,8	24,7	15,9
Tasa de inversión	29,3	25,8	29,8
<b>2021</b>			
Gasto de personal medio (Euros)	41.808	37.943	42.571
Productividad	73.842	71.051	74.376
Tasa de valor añadido	52,2	56,6	51,5
Tasa de gastos de personal	54,3	52,5	54,6
Tasa bruta de explotación	15,4	25,9	14,3
Tasa de inversión	25,1	31,1	24,1
<b>2022</b>			
Gasto de personal medio (Euros)	42.493	36.910	43.622
Productividad	82.310	67.109	85.322
Tasa de valor añadido	49,8	49,7	49,8
Tasa de gastos de personal	50,0	54,1	49,3
Tasa bruta de explotación	16,3	22,6	15,7
Tasa de inversión	22,5	24,3	22,3

Fuente: INE

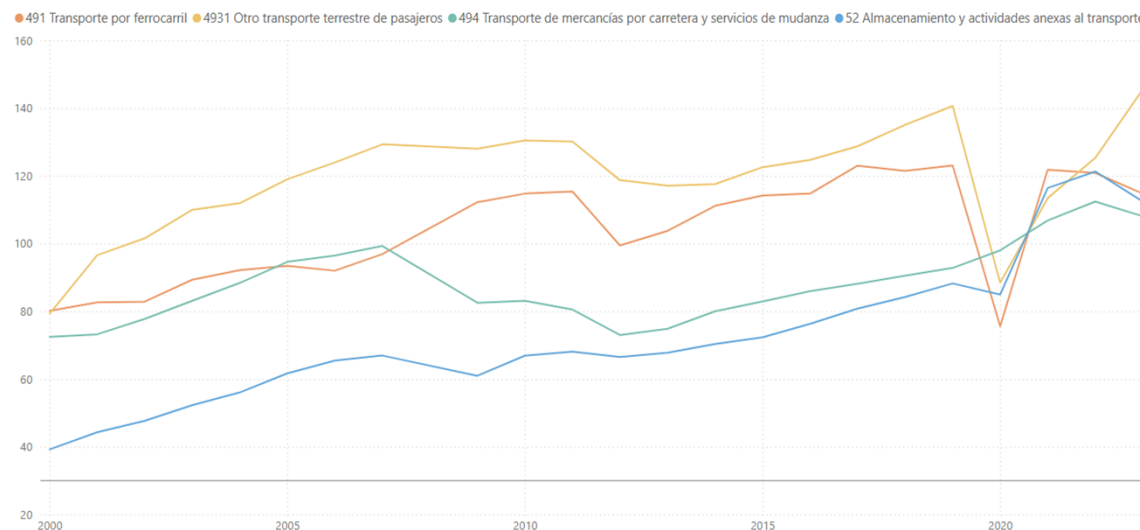
## 2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SECTOR SERVICIOS (IAS)

### 2. INDICADORES DE ACTIVIDAD DEL SECTOR SERVICIOS (IAS)

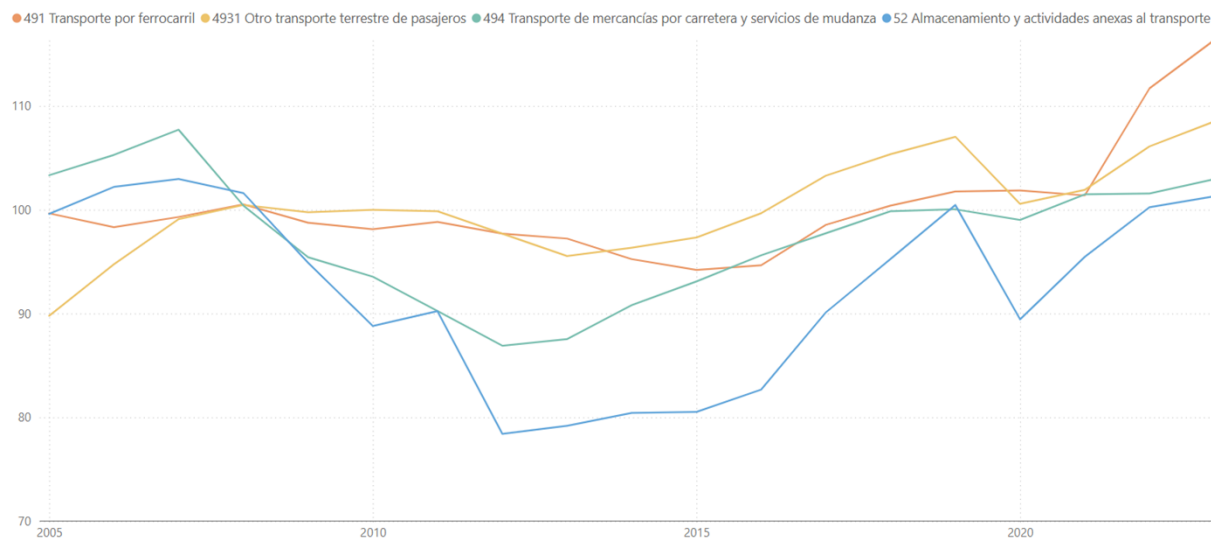
#### 2.1. CIFRA DE NEGOCIOS Y PERSONAL OCUPADO

Tras la recuperación de la crisis de la COVID-19, no se aprecia un gran crecimiento de la cifra de negocios de Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza, el Almacenamiento y actividades anexas al transporte ni el Transporte por ferrocarril, aunque sí lo hace en el caso de Otro transporte terrestre de pasajeros.

**Evolución anual del índice de la cifra de negocios**



**Evolución anual del índice del Personal ocupado**



## 3. NÚMERO DE EMPRESAS

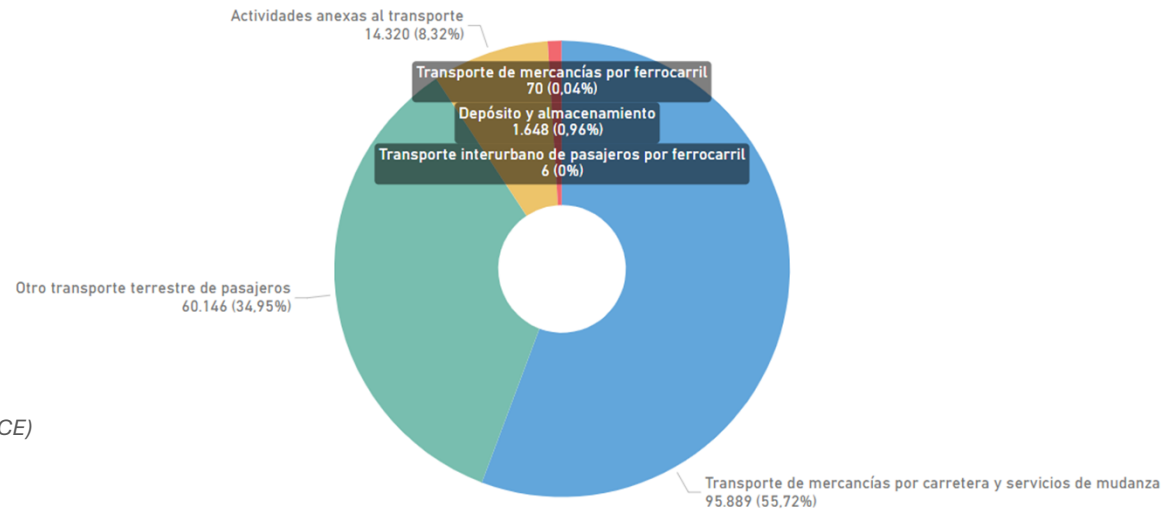
### 3. NÚMERO DE EMPRESAS

#### 3.1. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EMPRESAS

En cuanto al número de empresas, la atomización del sector del transporte por carretera, tanto en mercancías como en viajeros, da pie a que éstas sean las empresas más numerosas y con mayor peso.

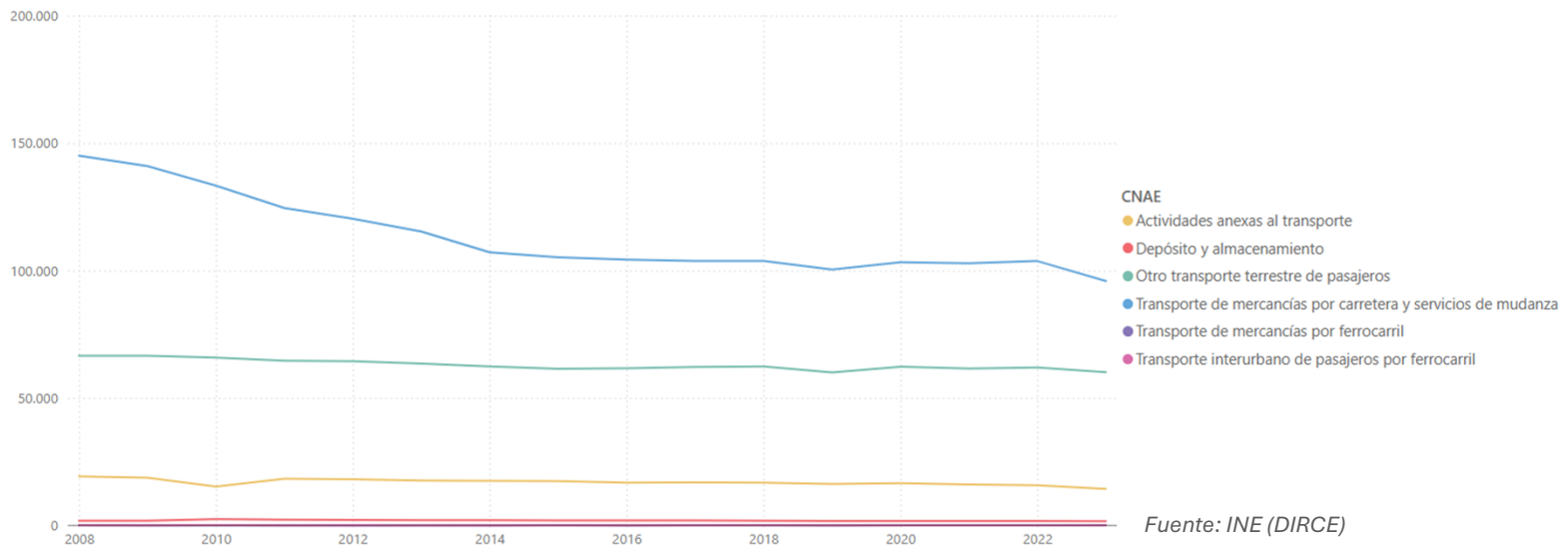
También se ha de destacar la reducción a largo plazo del número de empresas del transporte de mercancías por carretera.

Distribución del número de empresas según la actividad principal (CNAE 2009). Año 2023



Fuente: INE (DIRCE)

Evolución del número de empresas según la actividad principal (CNAE 2009). Años 2008 - 2023



Fuente: INE (DIRCE)

## 4. ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMO (IPC)

### 4. ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMO (IPC)

#### 4.1. GRUPO "TRANSPORTE" POR SUBGRUPOS, CLASES Y SUBCLASES

En esta gráfica, se puede apreciar cómo las variaciones del IPC en el grupo de Transporte son, por lo general, más acentuadas que las del índice General Nacional.

Se observa también, la gran variación de precios de 2022, del +8,4% para el IPC General y del +12,1% para el transporte.



## 5. ÍNDICE DE PRODUCCIÓN INDUSTRIAL (IPI)

### 5. ÍNDICE DE PRODUCCIÓN INDUSTRIAL (IPI)

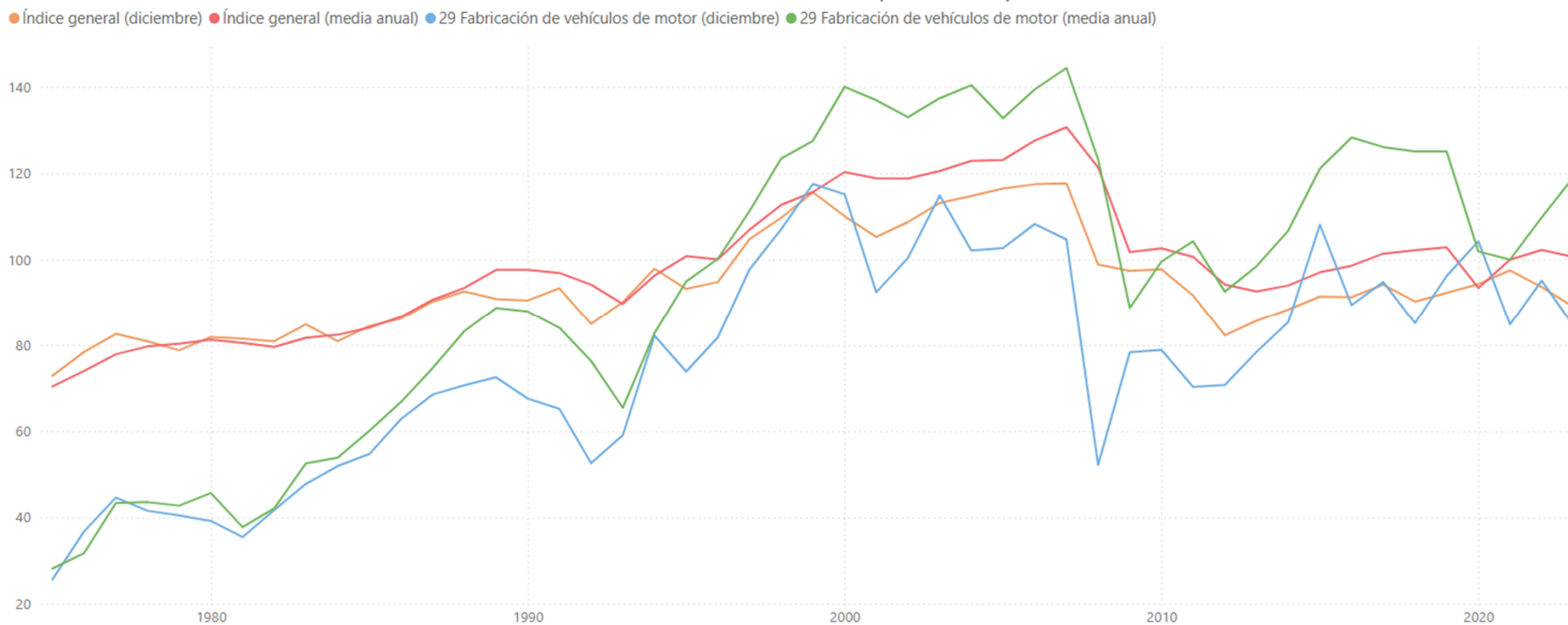
#### 5.1. FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR, REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES

Un Índice de Producción mide la evolución en el corto plazo del volumen del output producido por las empresas, en términos de valor añadido. Se define como la ratio entre el volumen de output producido por las empresas en un periodo de tiempo (t) menos los consumos necesarios para ello, y el volumen de output producido por estas mismas industrias en el periodo base menos los consumos necesarios.

El **Índice de Producción Industrial (IPI)** es un indicador coyuntural que mide la evolución mensual de la actividad productiva de las ramas industriales, excluida la construcción. El IPI mide la evolución conjunta de la cantidad y de la calidad, eliminando la influencia de los precios.

Se presenta el “índice general” de producción industrial y otro relacionado con el transporte: la división de “fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques” (vehículos de transporte por carretera excepto ciclomotores y bicicletas).

Evolución anual del IPI (base 2021)



## 6. PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS

# 6. PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS

### 6.1. PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS

El parque nacional a 31 de diciembre de 2023 estaba compuesto por 36.075.238 vehículos, clasificados por tipos de la siguiente forma:

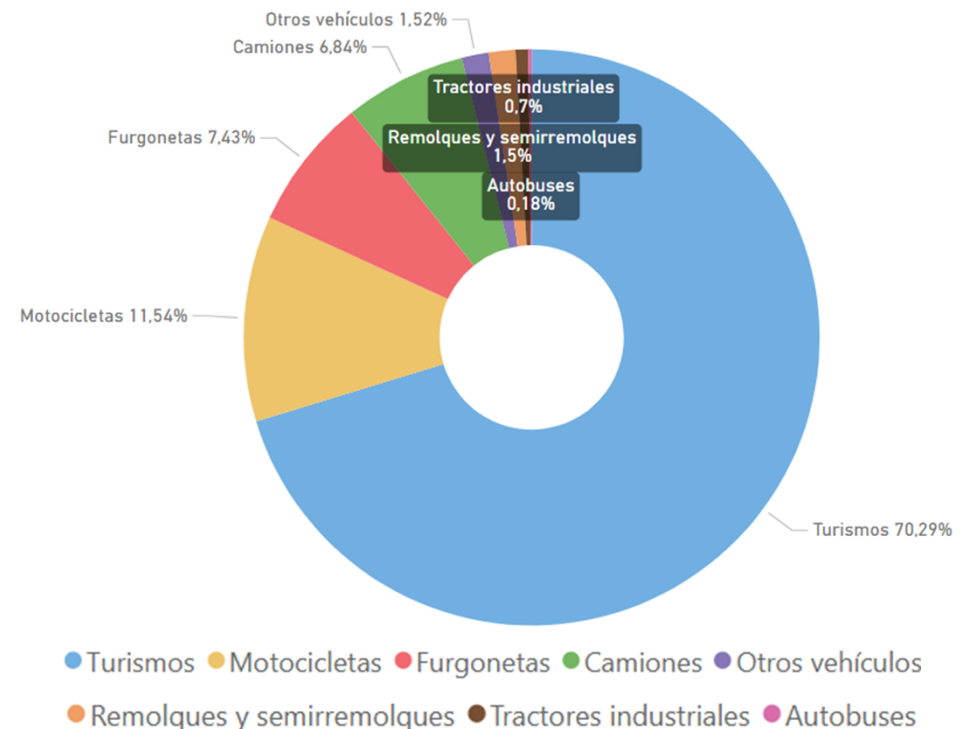
Parque Nacional de Vehículos. Año 2023

Tipos de vehículos	Parque	Distribución
<b>Turismos</b>	25.356.594	70,29%
<b>Motocicletas</b>	4.162.850	11,54%
<b>Autobuses</b>	66.638	0,18%
<b>Camiones</b>	2.466.998	6,84%
<b>Furgonetas</b>	2.681.233	7,43%
<b>Tractores industriales</b>	253.334	0,70%
<b>Remolques y semirremolques</b>	540.907	1,50%
<b>Otros vehículos</b>	546.684	1,52%
<b>Total</b>	36.075.238	100%

Fuente: DGT

Publicaciones: Anuario Estadístico (Dirección General de Tráfico).

Nota: en "otros vehículos" se incluyen los remolques, semirremolques y vehículos especiales (automóviles), a excepción de la maquinaria agrícola automotriz y la maquinaria agrícola arrastrada de 1 y 2 ejes. No se incluyen los ciclomotores. Se excluyen los vehículos en situación de baja temporal que venían incluyéndose con anterioridad al 31.12.2003

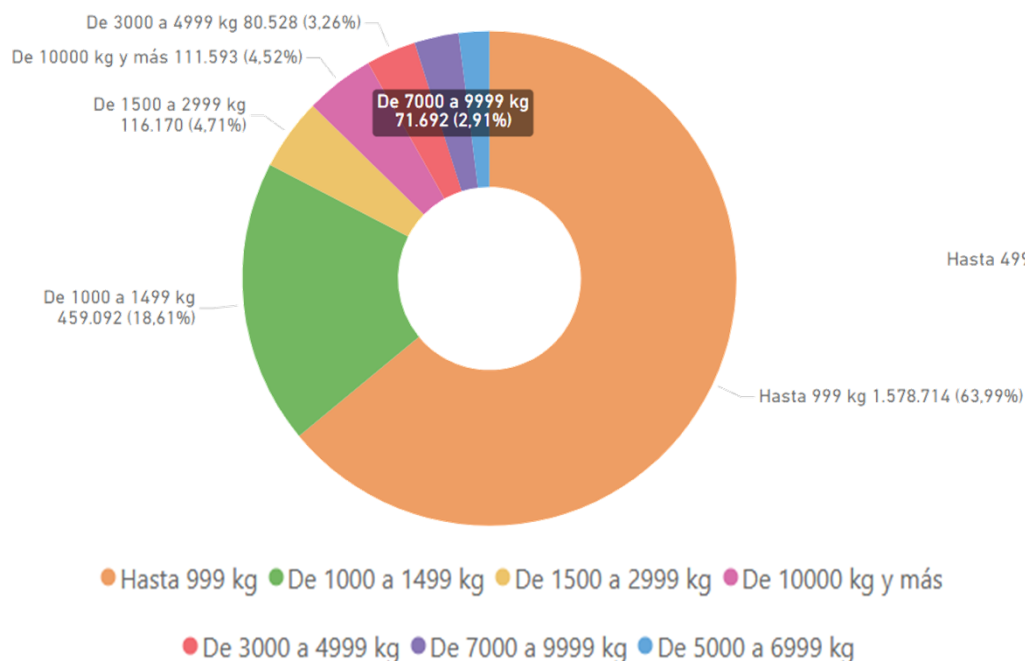


## 6. PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS

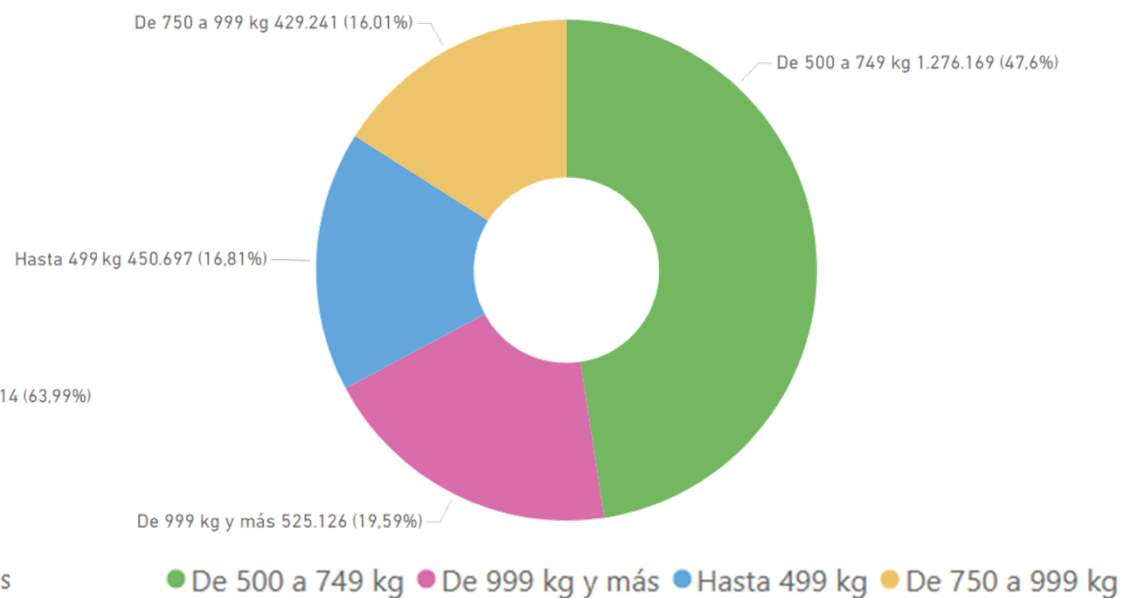
### 6.1.1. EVOLUCIÓN ANUAL DEL PARQUE DE CAMIONES Y FURGONETAS SEGÚN LA CARGA MÁXIMA AUTORIZADA

**Camiones.** El parque de camiones, una vez descontadas las furgonetas, a 31 de diciembre de 2023, asciende a 2.466.998. El 64,9% (1.578.714 vehículos) son de carga inferior a 1.000 kg. No obstante, no todos los vehículos computados como camiones por la D.G. de Tráfico son vehículos pesados de transporte de mercancías de acuerdo con la legislación de transporte. Según la D.G. de Tráfico éstos pueden ser los vehículos especiales, con estructura similar a la de los camiones, que no optaron por matricularse con matrícula especial (vehículos articulados, grúas, etc.).

Distribución parque de camiones (2023)



Distribución parque de furgonetas (2023)

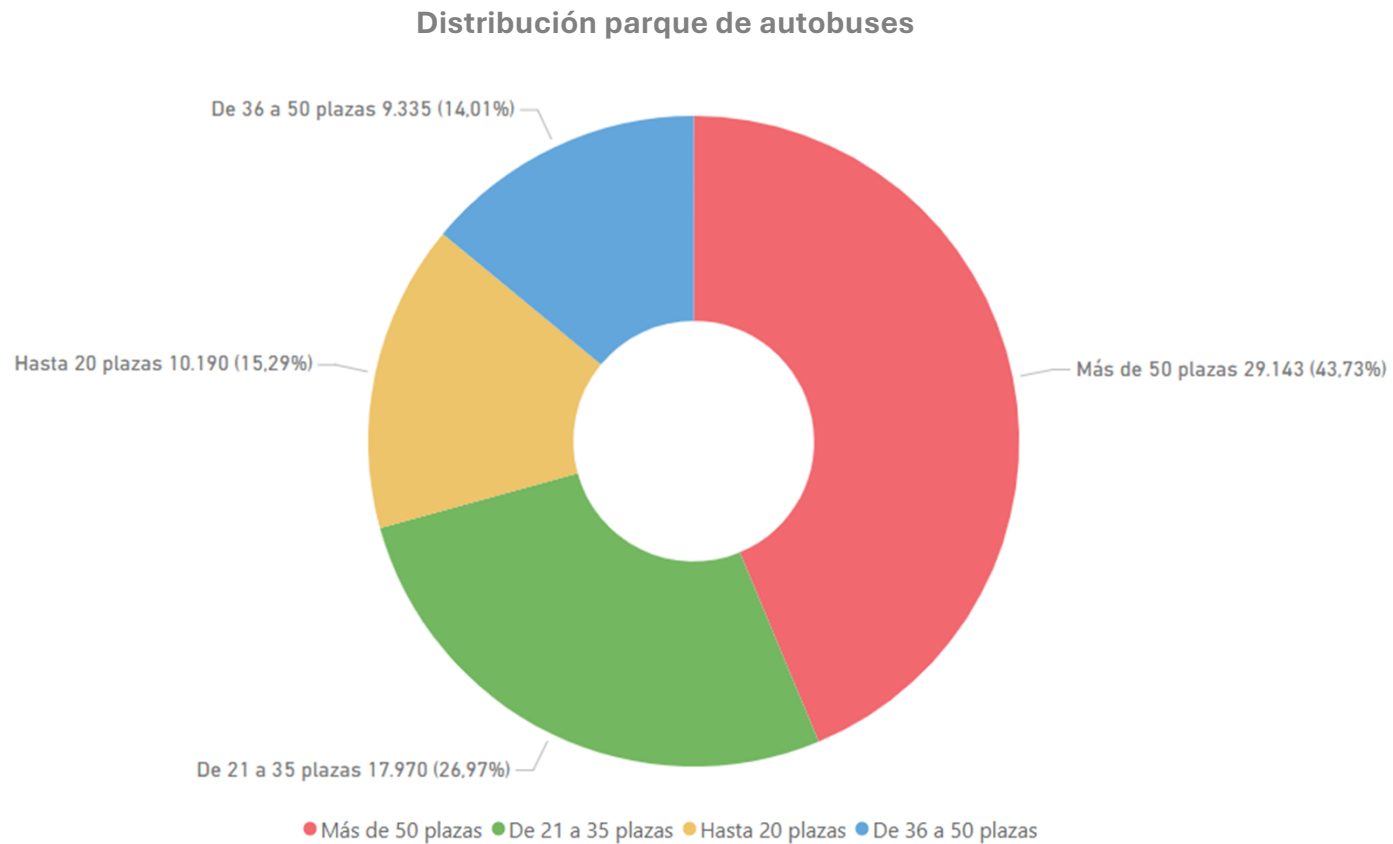


Fuente: DGT

## 6. PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS

### 6.1.2. EVOLUCIÓN ANUAL DEL PARQUE NACIONAL DE AUTOBUSES SEGÚN EL NÚMERO DE PLAZAS

El parque de autobuses, a 31 de diciembre de 2023, asciende a 66.638. La mayoría son autobuses de más de 50 plazas con un 43,73%, seguido de los de 21 a 35 plazas con un 26,97%.



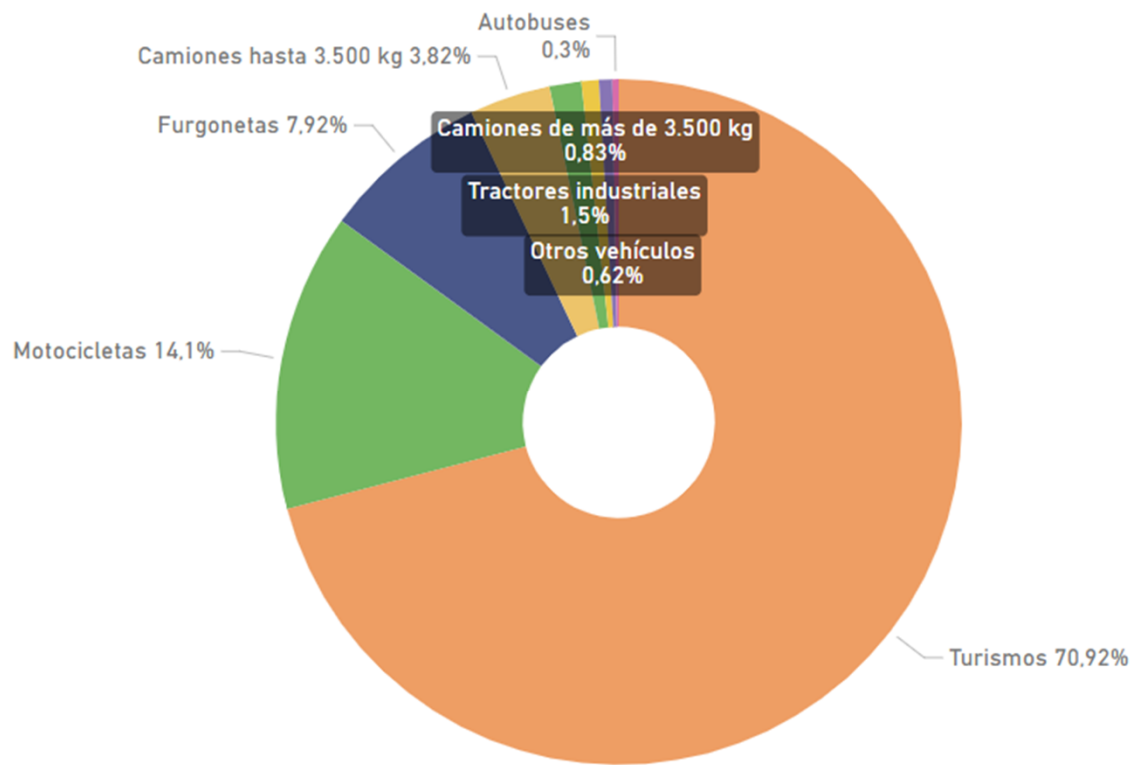
Fuente: DGT

## 6. PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS

### 6.2. MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

La matriculación de vehículos durante el año 2023, sin incluir los ciclomotores y los vehículos especiales, ha sido de 1.467.570, de las cuales el 70,92% corresponden a turismos, el 14,10% a motocicletas y el 12,56% a camiones y furgonetas. El resto presenta porcentajes mucho más bajos, no superiores al 2%, como corresponde a su escaso peso en el parque nacional de vehículos.

Distribución matriculación de vehículos por tipo de vehículo



● Turismos ● Motocicletas ● Furgonetas ● Camiones hasta 3.500 kg ● Tractores industriales ● Camiones de más de 3.500 kg ● Otros vehículos ● Autobuses

Fuente: DGT

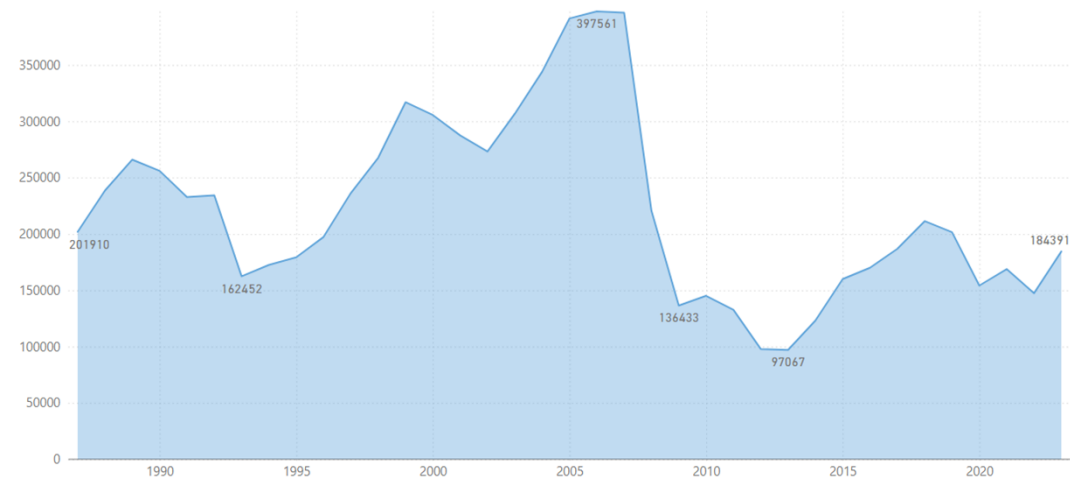
## 6. PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS

### 6.2.1. EVOLUCIÓN ANUAL DE LA MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES

Las matriculaciones anuales de camiones y furgonetas, tractores industriales y autobuses sufrieron un fuerte descenso en los años 2008, 2009 y 2012 por efecto de la crisis económica, por el contrario, en 2014 y 2015 los incrementos fueron muy altos.

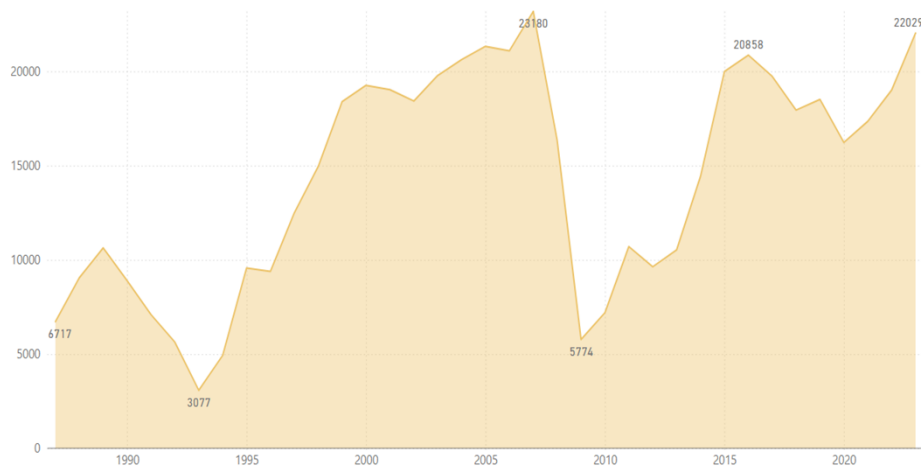
En 2020 se vuelven a producir unos decrementos muy altos por efecto de la crisis de la pandemia de la COVID-19 y en 2021 se observa un aumento de las matriculaciones respecto a 2020 excepto para los autobuses, sin embargo, en 2022 los autobuses registran un importante aumento y en 2023 los incrementos son para los tres tipos, destacando el de los autobuses.

Evolución anual matriculaciones de camiones y furgonetas



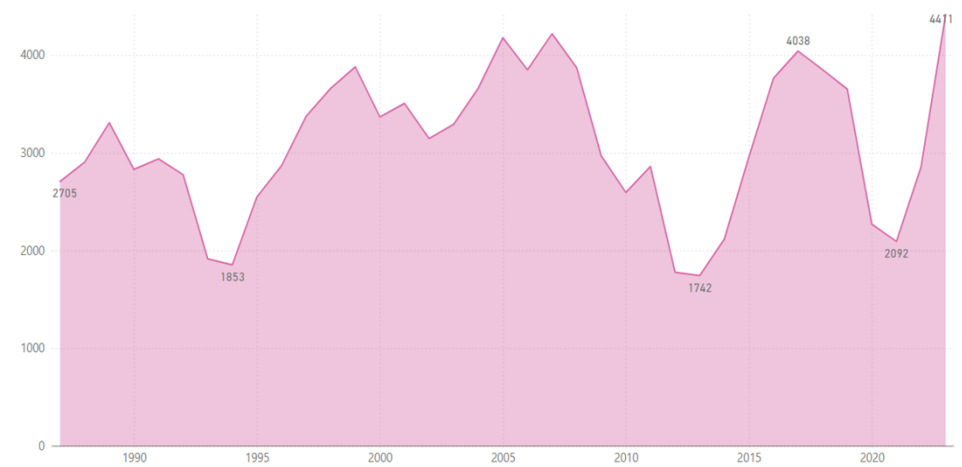
Fuente: DGT

Evolución anual matriculaciones de tractores industriales



Fuente: DGT

Evolución anual matriculaciones de autobuses



Fuente: DGT

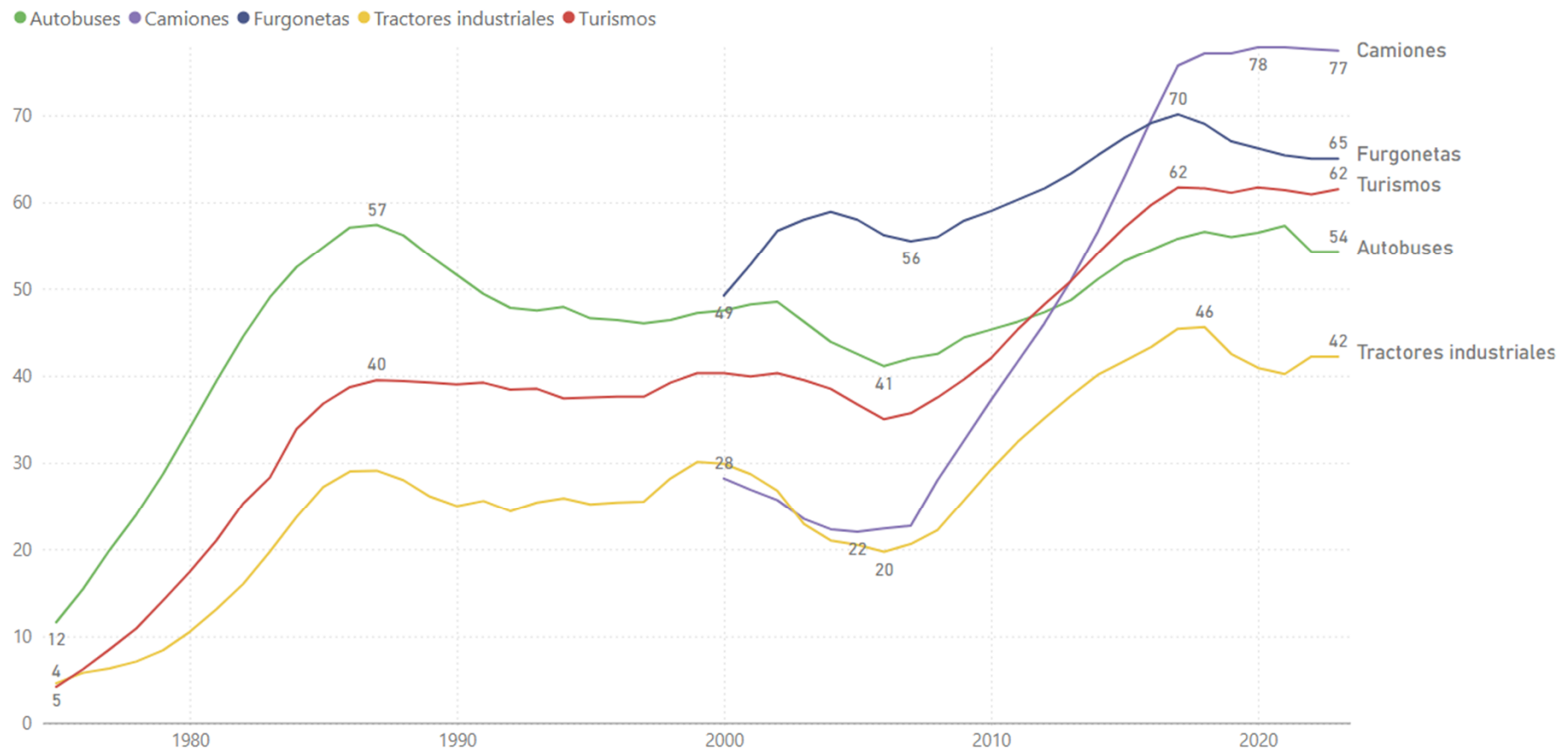
## 6. PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS

### 6.3. ANTIGÜEDAD DEL PARQUE NACIONAL DE VEHÍCULOS

#### 6.3.1. EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE AUTOMÓVILES CON 10 AÑOS O MÁS

Se presenta en forma gráfica la evolución anual del porcentaje de automóviles con 10 años o más. Cabe destacar el importante aumento producido desde 2008, y su estabilización a partir de, aproximadamente, 2016-2018.

Antigüedad del parque: porcentaje de vehículos con 10 años o más por tipología



Fuente: DGT

## 7. COMBUSTIBLES DE AUTOMOCIÓN

# 7. COMBUSTIBLES DE AUTOMOCIÓN

### 7.1 CONSUMO DE COMBUSTIBLES

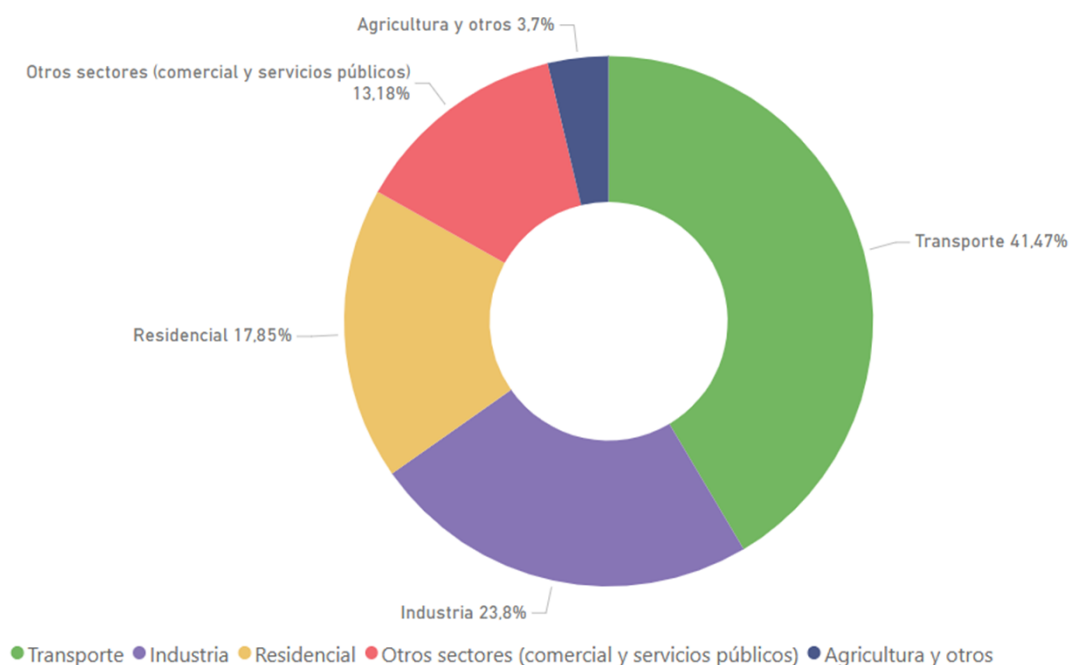
#### 7.1.1. CONSUMO FINAL DE ENERGÍA POR SECTORES ECONÓMICOS

En este apartado se compara la evolución del consumo de energía en España y en la Unión Europea por sectores económicos.

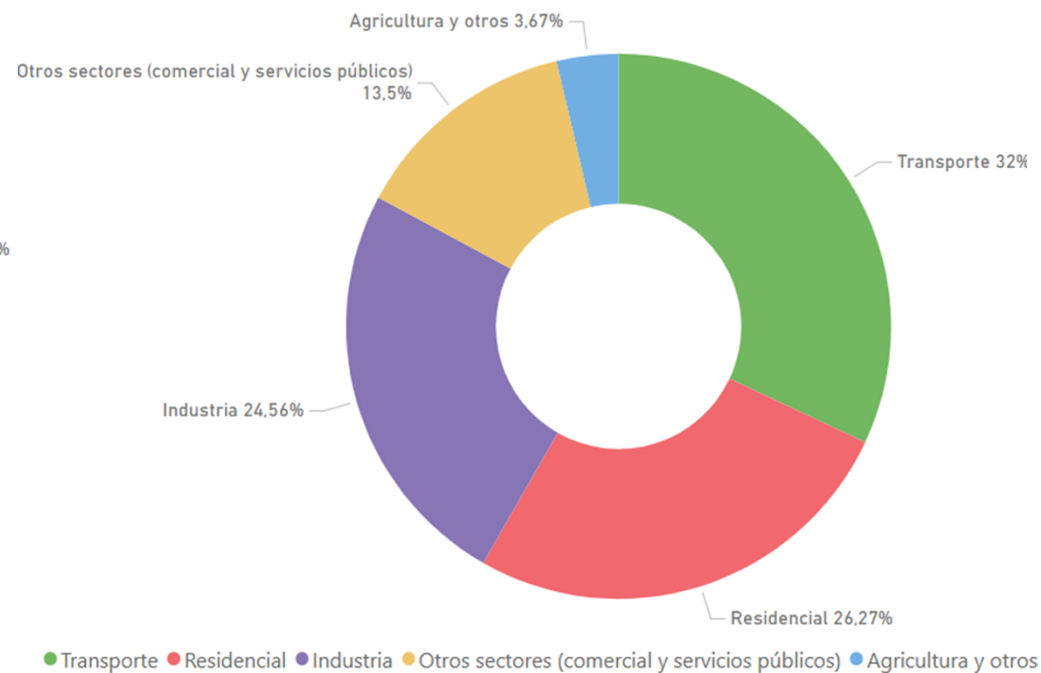
Tanto en España como en la UE-27 el peso del consumo de energía proviene, en primer lugar, del sector transporte (41,47% y 32% respectivamente) seguido del sector industrial (23,8% y 24,56% respectivamente).

Cabe destacar que en España se produce un consumo de energía en menor proporción que en la UE-27 en el caso del sector residencial (17,85% y 26,27% respectivamente), aspecto que cabe atribuir, principalmente, al clima invernal menos adverso.

Distribución consumo final de energía por sectores en España en 2023



Distribución consumo final de energía por sectores en UE-27 en 2023



Fuente: EUROSTAT

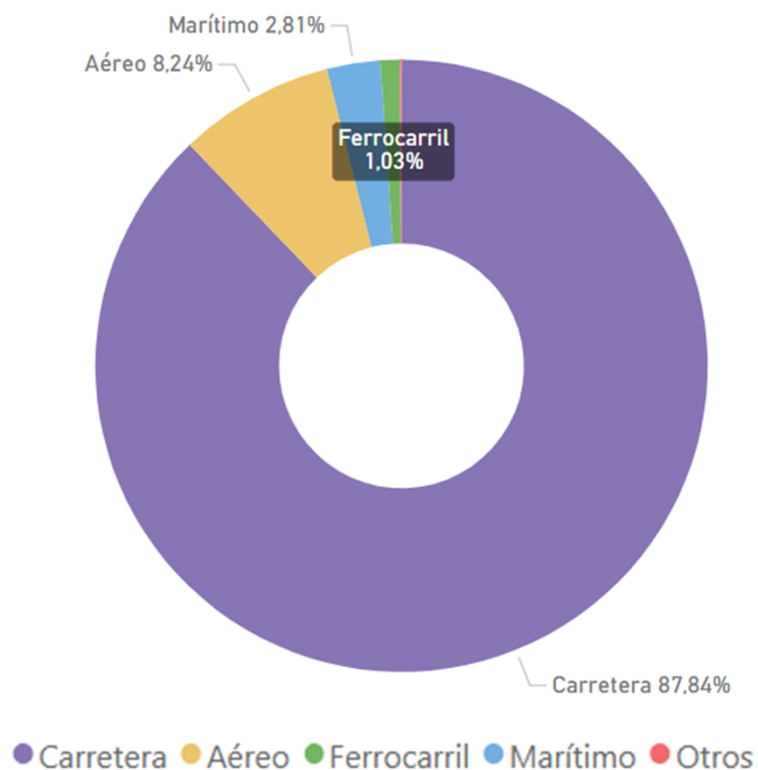
## 7. COMBUSTIBLES DE AUTOMOCIÓN

### 7.1.2. CONSUMO FINAL DE ENERGÍA POR MODOS DE TRANSPORTE

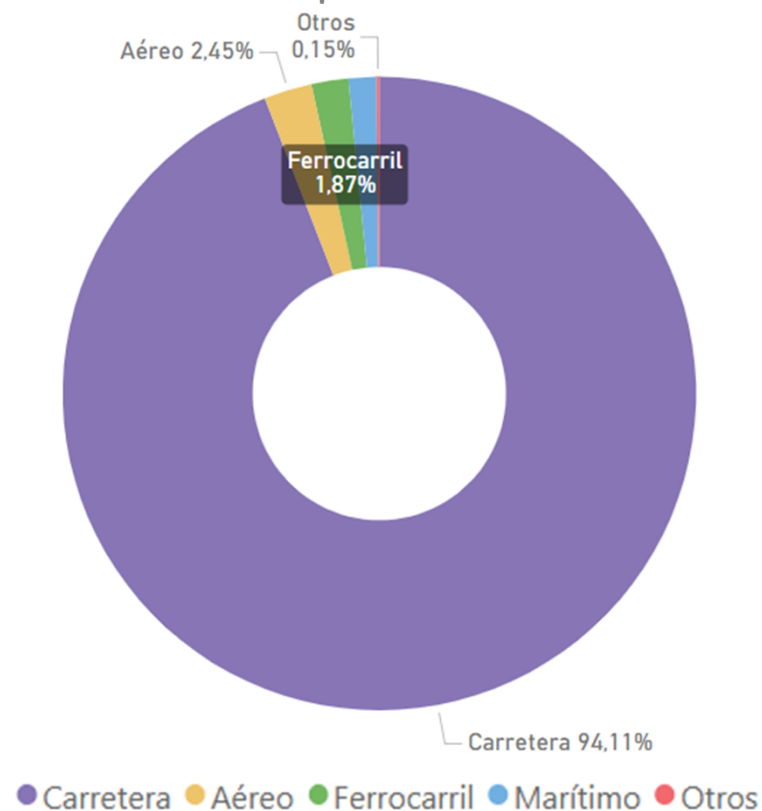
En este apartado se presenta la evolución del consumo final de energía en España y en la Unión Europea por modos de transporte.

El modo de transporte por carretera es el modo con mayor consumo de energía tanto en la UE-27 como en España, siendo algo superior en la UE que en España en todos los años de la serie; concretamente en 2023 es del 94,11% para la UE-27 y del 87,84% para España.

Distribución consumo final de energía por modos de transporte en España en 2023



Distribución consumo final de energía por modos de transporte en UE-27 en 2023



Fuente: EUROSTAT

## 7. COMBUSTIBLES DE AUTOMOCIÓN

### 7.1.3. EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLES DE AUTOMOCIÓN (TRANSPORTE POR CARRETERA)

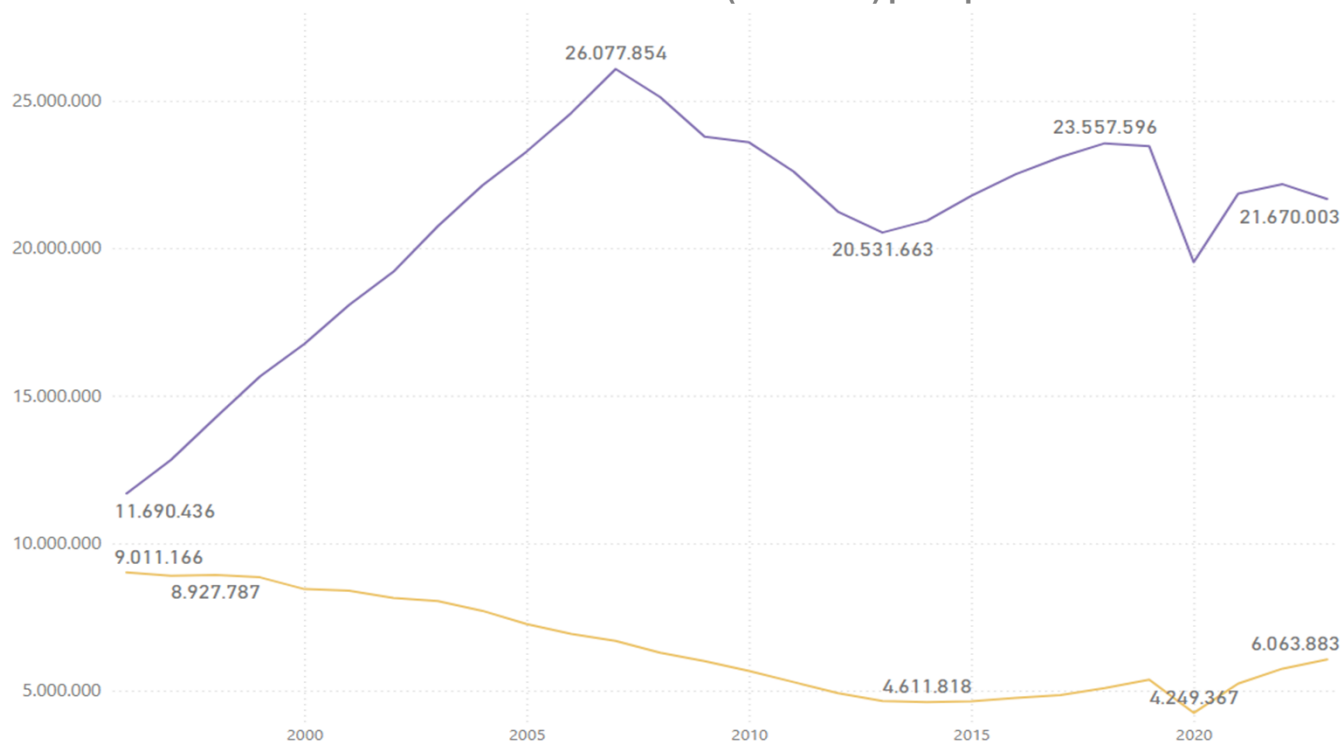
A continuación, se presenta la evolución del consumo de combustibles de automoción (transporte por carretera). Hasta la entrada en vigor del Decreto 2204/1975, de 23 de agosto, el gasóleo se distribuía sin distinción de usos, desconociéndose el consumo correspondiente a automoción.

Se observa un alto incremento del consumo de gasóleo de automoción desde el año 1986 y especialmente a partir de 1995, en 1993 se produce un descenso que puede deberse al cambio en la fuente de los datos (fin del monopolio de CAMPSA).

Superada la pandemia, se produce un nuevo aumento significativo del consumo de gasóleos que continua hasta 2023 cuando se registra una pequeña disminución.

Por otro lado, el consumo de gasolina registra una serie de descensos continuados desde 1997 a 2014 por diversos motivos. Principalmente, cabría atribuirlo a la disminución del número de vehículos que utilizan este tipo de combustible y la crisis económica de 2008. A partir de ese momento se produce un aumento progresivo en el consumo de gasolina hasta 2023, salvando el pequeño retroceso durante 2020.

**Evolución del consumo de combustibles de automoción (carretera) por tipo de combustible. Toneladas**



## 7. COMBUSTIBLES DE AUTOMOCIÓN

### 7.1.4. CONSUMO DE GASÓLEO POR TIPOLOGÍAS

Se considera biocombustible aquel carburante que está compuesto total o parcialmente por componentes de origen biológico, siendo comúnmente reconocidos como tales aquellos con una proporción superior al 10% de biocombustible en la mezcla. Estos se utilizan como aditivo o sustituto de los combustibles convencionales, en el caso de la gasolina el bioetanol y en el del gasóleo el biodiésel y dependiendo de su porcentaje en la mezcla se clasifican de la siguiente forma:

#### Bioetanoles:

Gasolina E5: 5% bioetanol

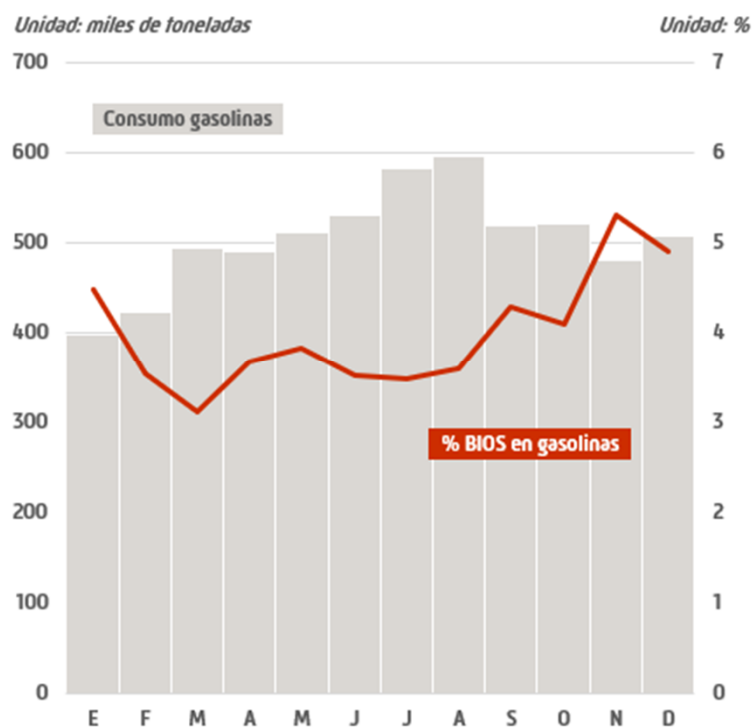
Gasolina E10: 10% bioetanol

#### Biodiésel:

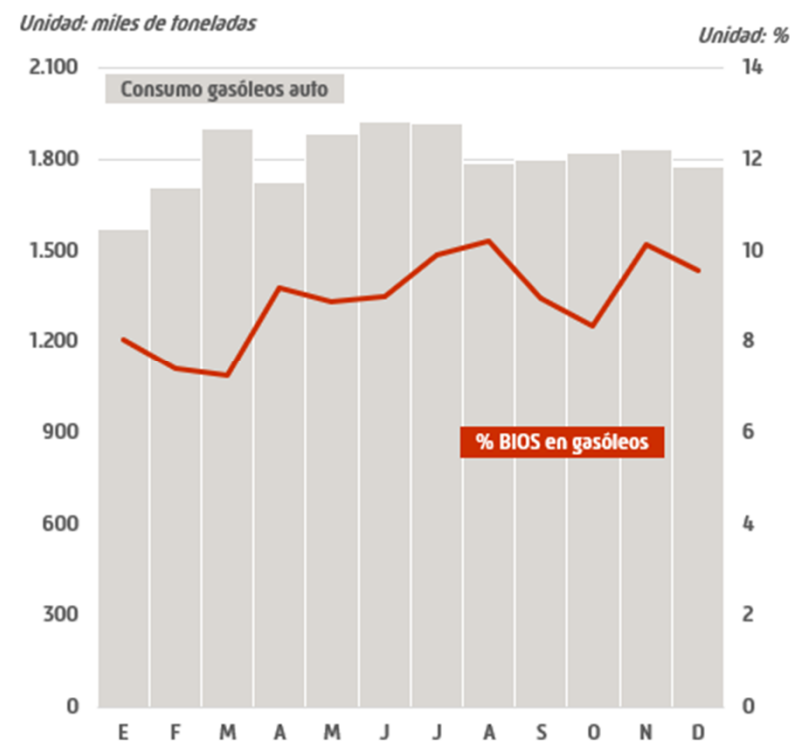
Gasóleo B7: 7% biodiésel

Gasóleo B10/B20/B30/B100: 10%-100% biodiésel

#### Biocarburentes en gasolinas 2023



#### Biocarburentes en gasóleos 2023

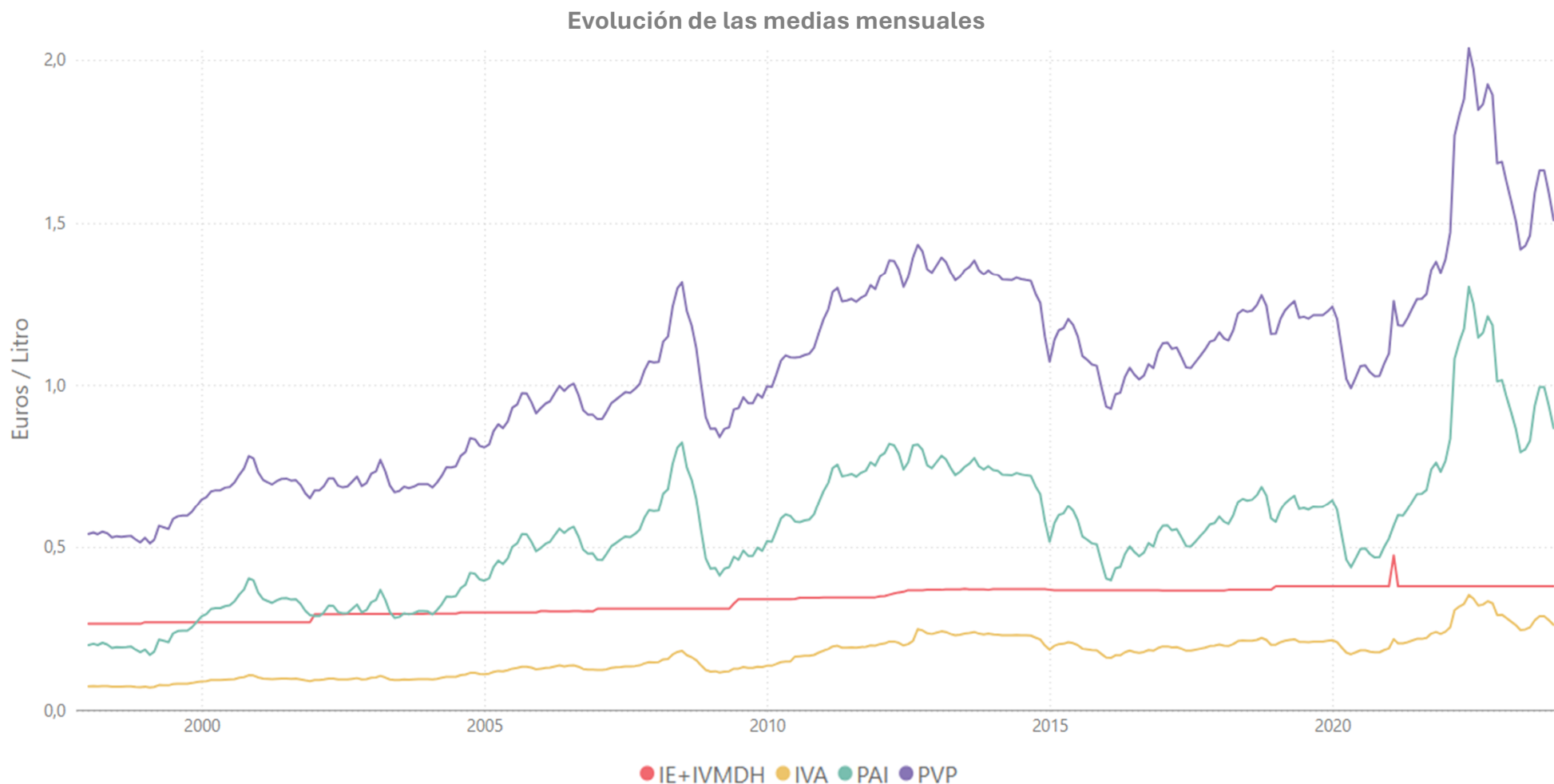


# 7. COMBUSTIBLES DE AUTOMOCIÓN

## 7.2 PRECIOS DEL GASÓLEO A DE AUTOMOCIÓN

### 7.2.1. EVOLUCIÓN MENSUAL DEL PRECIO DEL GASÓLEO A DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA

En julio de 1986 se liberalizó el precio de los gasóleos y el 9 de octubre de 1998 se liberalizaron los precios de las gasolinas en la Ley 34/1998 del Sector de Hidrocarburos. Esta gráfica se presenta la evolución, desde enero de 1998, de los precios medios mensuales de venta al público en la Península Ibérica e Islas Baleares.



## 8. EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE

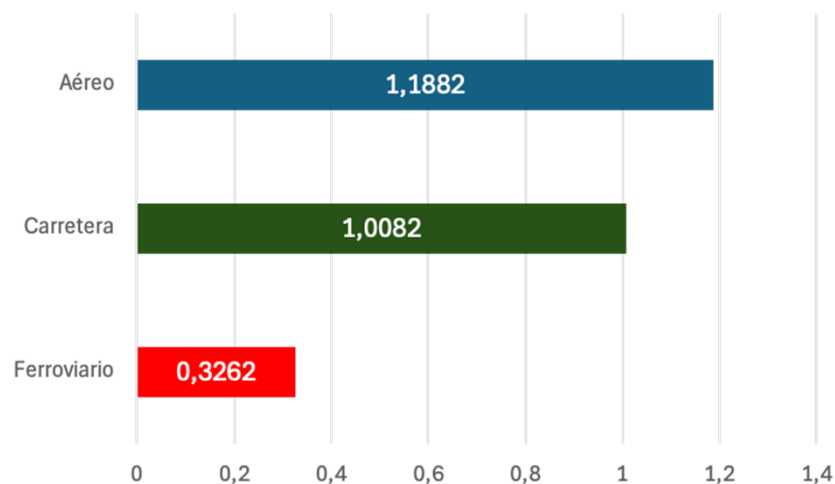
### 8. EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE

La **eficiencia energética** en el transporte se define como la energía final consumida por unidad de transporte (suma de viajeros-kilómetro y toneladas-kilómetro) y permite evaluar la capacidad de cada modo de transportar viajeros y mercancías con el menor gasto energético posible. Se emplea como parámetro comparativo de los distintos modos de transporte en lo que respecta a la sostenibilidad.

El transporte ferroviario continúa presentando una mayor eficiencia energética que el resto de los modos de transporte analizados, con un consumo inferior a la tercera parte aproximadamente del de los otros dos modos analizados (transporte por carretera y aéreo).

La eficiencia energética del transporte ferroviario en el año 2022 alcanzó su mejor valor desde 2005 (0,3262 TJ/millón UT-km), lo que supone una reducción del -20,3% respecto al año 2021. Esto quiere decir que por cada unidad de transporte se consumió menos energía.

Consumo de energía por unidad de transporte (TJ/millón UT-km) por modos. Año 2022



Fuente: OTLE (con datos del Sistema Español de Inventario y Proyecciones de Emisiones a la Atmósfera de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico), DGC, OFE y AENA S.M.E., S.A. (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible))

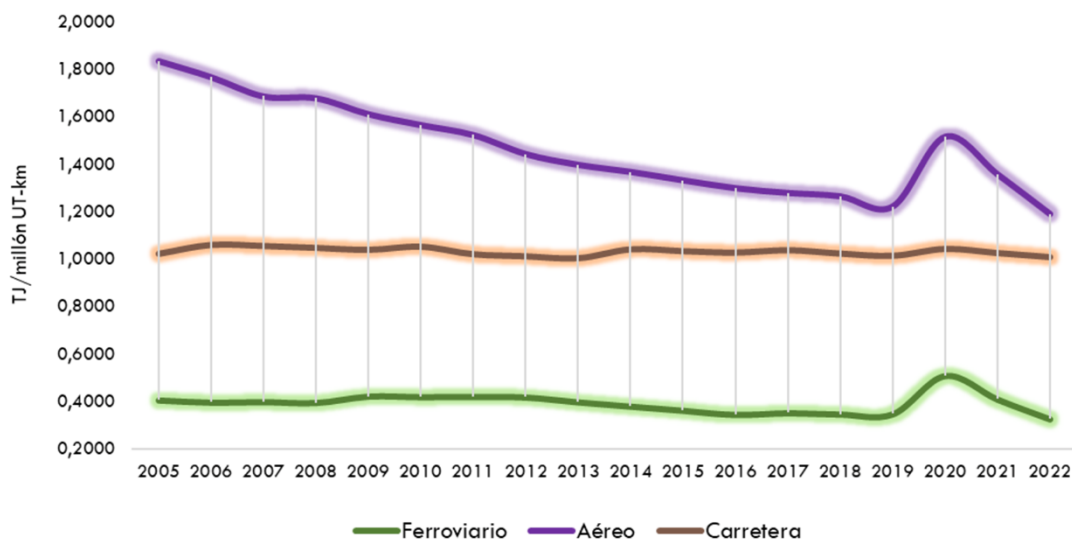
## 8. EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE

La mayor eficiencia energética del ferrocarril frente a la carretera se debe en parte al alto número de viajeros y volumen de mercancías que puede transportarse en cada desplazamiento. En el otro extremo, la propia naturaleza del modo aéreo, con la alta intensidad energética que requieren los vuelos, lo convierte en el menos eficiente energéticamente.

El transporte por carretera también registró en 2022 el mejor valor de eficiencia energética (1,0082 TJ/millón UT-km) desde el año 2013 (1,3353 TJ/millón UT-km), experimentando una reducción del -1,6% respecto al año 2021, aunque es un parámetro que se mantiene bastante constante en el tiempo debido a la poca flexibilidad en términos de ocupación en comparación con el resto de los modos de transporte.

El consumo energético por unidad de transporte del modo aéreo se ha visto reducido un -12,4% en 2022 respecto al año anterior, situándose con 1,1882 TJ/millón UT-km un -2,6% por debajo del valor de 2019. Según estos datos, el transporte de viajeros por ferrocarril es 3,3 veces más eficiente que por carretera y para mercancías el transporte ferroviario es 3,6 veces más eficiente que la carretera.

Consumo de energía en el transporte de mercancías por unidad de transporte para los modos ferroviario, carretera y aéreo (TJ/millón t-km). Años 2005 - 2022



Fuente: OTLE (con datos del Sistema Español de Inventario y Proyecciones de Emisiones a la Atmósfera de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico), DGC, OFE y AENA S.M.E., S.A. (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible))

Consumo de energía por ud de transporte (TJ/millón UT-km). 2022



## 9. EMISIONES ATMOSFÉRICAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE

# 9. EMISIONES ATMOSFÉRICAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE

### 9.1. CUENTAS DE EMISIONES A LA ATMÓSFERA

#### 9.1.1. EMISIONES

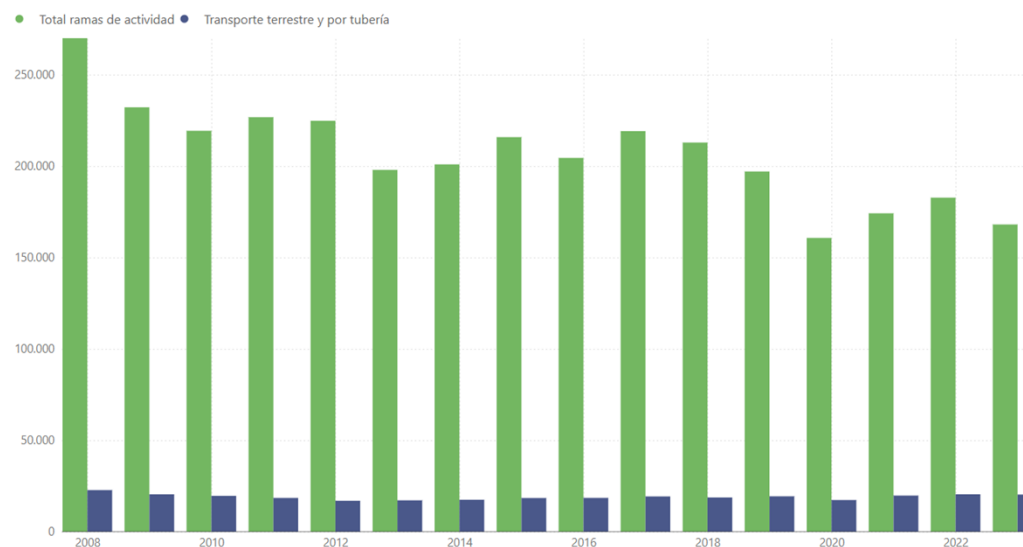
El mayor peso del “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería” en las emisiones atmosféricas nacionales se producen en el CO<sub>2</sub> y el NO<sub>x</sub> para toda la serie de datos (2008-2022). En 2022, las emisiones representaron el 11,18% y el 10,36% respectivamente sobre las emisiones de todas las ramas de actividad de esos contaminantes.

El porcentaje de emisiones de CO<sub>2</sub> del “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería” sobre el “total de ramas de actividad” presenta una a ligera tendencia alcista respecto a años anteriores, mientras que las emisiones de NO<sub>x</sub> la tendencia es claramente descendente.

La información del año 2023 no presenta datos para algunos tipos de emisión dado que se trata de información de avance no definitiva del año correspondiente, pero de la información disponible sobre CO<sub>2</sub> se aprecia la continuidad de la tendencia alcista en el porcentaje de emisiones del “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería” sobre el “total de ramas de actividad”.

Sin embargo, los valores absolutos de emisiones de CO<sub>2</sub> presentan una tendencia bajista para el “total de las ramas de actividad” y una tendencia plana con un repunte en los últimos cuatro años en el “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería”.

**Evolución emisiones Dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). Miles de toneladas**



Fuente: Sistema Español de Inventario de emisiones (Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico)

# 10. POBLACIÓN ACTIVA

## 10. POBLACIÓN ACTIVA

### 10.1. DATOS NACIONALES

Encuesta de Población Activa (EPA), datos nacionales  
Medias Anuales (miles de personas)

Año	Población total	Total	Población de 16 años o más					
			Activos			Parados	Inactivos	Población contada aparte
			Total Activos	Ocupados				
			Total Ocupados	Asalariados				
1980	36.587,20	26.746,80	13.427,70	11.894,90	8.359,40	1.532,80	12.991,90	327,2
1985	37.595,00	28.582,40	14.009,10	11.004,00	7.639,60	3.005,10	14.297,20	276
1990	38.701,10	30.429,70	15.465,40	12.954,90	9.600,40	2.510,50	14.741,30	223
1991	38.712,00	30.689,80	15.602,30	13.057,10	9.758,10	2.545,20	14.867,80	219,7
1992	38.758,00	30.989,70	15.705,70	12.822,30	9.463,10	2.883,40	15.095,70	188,3
1993	38.788,80	31.272,10	15.892,60	12.293,80	9.076,60	3.598,80	15.224,40	155,1
1994	38.827,20	31.556,40	16.087,70	12.207,60	9.034,30	3.880,10	15.311,50	157,2
1995	38.884,20	31.847,30	16.227,70	12.512,10	9.342,50	3.715,60	15.461,90	157,7
1996	39.097,40	32.218,40	16.517,80	12.871,50	9.681,00	3.646,30	15.547,10	153,5
1997	39.328,20	32.584,60	16.809,70	13.345,60	10.193,10	3.464,10	15.629,10	145,8
1998	39.466,90	32.872,80	17.081,00	13.904,20	10.737,90	3.176,80	15.677,20	114,6
1999	39.672,10	33.190,20	17.412,00	14.689,80	11.560,90	2.722,20	15.661,10	117,1
2000	40.009,00	33.594,10	18.002,30	15.505,90	12.378,10	2.496,40	15.509,10	82,7
2001	40.466,30	34.067,20	18.530,80	16.146,30	12.949,40	2.384,50	15.496,80	39,6
2002	41.062,50	34.614,60	18.785,60	16.630,30	13.471,90	2.155,30	15.829,00	-
2003	41.753,00	35.215,30	19.538,20	17.296,00	14.127,40	2.242,20	15.677,10	-
2004	42.440,20	35.810,90	20.184,60	17.970,90	14.720,80	2.213,70	15.626,30	-
2005	43.141,40	36.415,90	20.885,70	18.973,20	15.502,00	1.912,50	15.530,20	-
2006	44.024,80	37.142,80	21.780,00	19.939,10	16.390,60	1.840,90	15.362,90	-
2007	44.873,60	37.833,10	22.426,10	20.579,90	16.968,10	1.846,10	15.407,00	-
2008	45.589,30	38.390,10	23.065,60	20.469,70	16.861,20	2.595,90	15.324,60	-
2009	45.964,50	38.651,00	23.260,40	19.106,90	15.881,10	4.153,50	15.390,50	-
2010	46.149,10	38.760,10	23.364,60	18.724,50	15.592,30	4.640,10	15.395,50	-
2011	46.306,80	38.842,30	23.434,10	18.421,40	15.394,20	5.012,70	15.408,20	-
2012	46.324,50	38.815,00	23.443,70	17.632,70	14.573,40	5.811,00	15.371,30	-
2013	46.145,70	38.638,60	23.190,10	17.139,00	14.069,10	6.051,10	15.448,50	-
2014	45.994,90	38.514,60	22.954,60	17.344,20	14.285,80	5.610,40	15.560,00	-
2015	45.967,00	38.497,60	22.922,00	17.866,00	14.773,50	5.056,00	15.575,50	-
2016	45.977,80	38.531,50	22.822,70	18.341,50	15.228,20	4.481,20	15.708,80	-
2017	46.079,70	38.654,10	22.741,70	18.824,80	15.715,10	3.916,90	15.912,40	-
2018	46.296,30	38.886,80	22.806,80	19.327,70	16.234,20	3.479,10	16.080,00	-
2019	46.654,50	39.269,30	23.027,10	19.779,30	16.670,50	3.247,80	16.242,20	-
2020	46.896,00	39.578,80	22.733,30	19.202,40	16.109,10	3.530,90	16.845,50	-
2021	47.056,40	39.926,10	23.309,90	19.833,50	16.660,70	3.476,40	16.616,10	-
2022	47.433,10	40.367,30	23.626,70	20.547,50	17.369,40	3.079,20	16.740,60	-
2023	48.004,00	40.982,70	24.119,70	21.182,20	17.963,00	2.937,50	16.863,00	-

# 10. POBLACIÓN ACTIVA

## 10.2. SECTOR “TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO” (SIN LAS ACTIVIDADES POSTALES Y DE CORREOS)

### 10.2.1. POBLACIÓN OCUPADA

El “**transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería**” es la rama de actividad del sector “transporte y almacenamiento” (sin incluir las actividades postales y de correos) con mayor número de ocupados, con **más de 676.000 personas en 2023**, que representan el **64,4% de los ocupados del sector**. Dentro del “transporte terrestre y por tubería” el “transporte terrestre excepto ferrocarril” tuvo en 2012 una participación en el sector del 66,3% y el “transporte por ferrocarril” el 4,0%. Hay que tener en cuenta que, cuando se hace mención al “transporte terrestre excepto ferrocarril”, la práctica totalidad de la población ocupada es en “transporte por carretera” ya que el “transporte por tubería” en 2007 tenía una población ocupada de 500 personas.

La población ocupada en el sector “transporte y almacenamiento” (sin incluir las actividades postales y de correos) representó en 2023 el **5% del total de población ocupada nacional**. El “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería” representó el 3,2% del total de población ocupada nacional. En 2012 la del “transporte terrestre excepto ferrocarril” el 2,8% y la del “transporte por ferrocarril” el 0,2%.

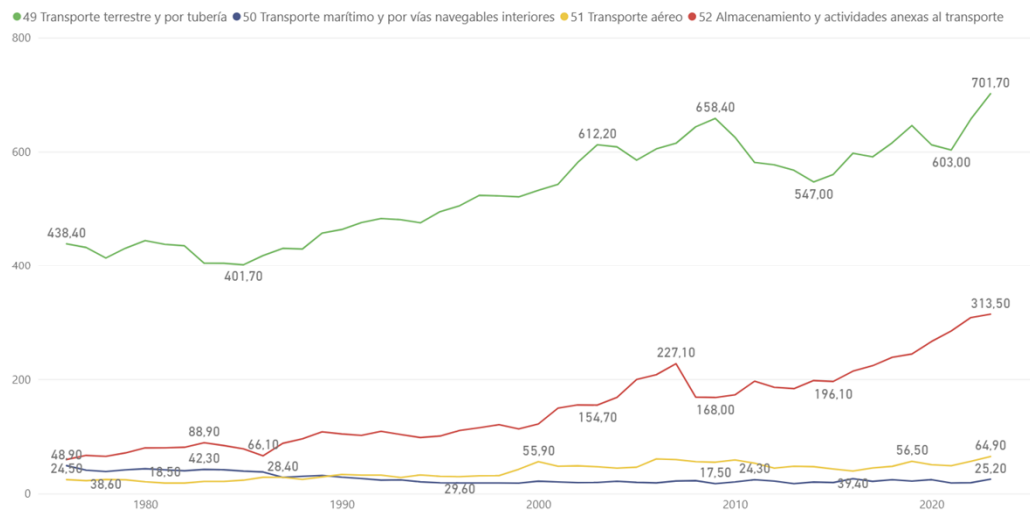
En relación con la distribución por sexos de la población ocupada se observa que en el “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería” **la participación de los hombres en 2023 ha sido del 85,3% (el más bajo de toda la serie)** frente al 53,7% para toda la población ocupada nacional.

Las tres ocupaciones más frecuentes entre los trabajadores del “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería” son los “conductores de camiones”, los “taxistas y conductores de automóviles y furgonetas” y los “conductores de autobuses”, para todos los grupos de edad.

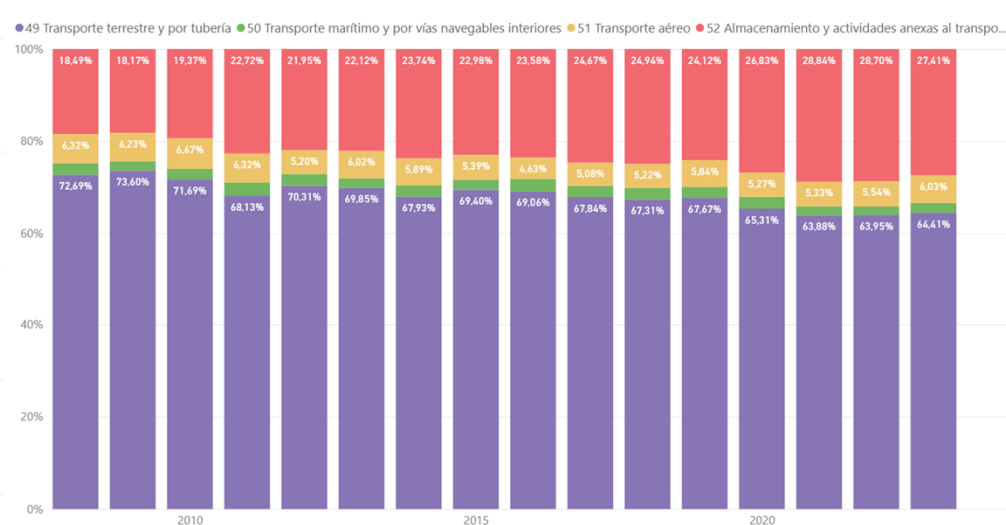
En 2023 el 13,3% de la población ocupada nacional tenía **contrato a tiempo parcial**, siendo en el “**transporte y almacenamiento** (incluyendo las actividades postales y de correos)” **del 7,7%**.

# 10. POBLACIÓN ACTIVA

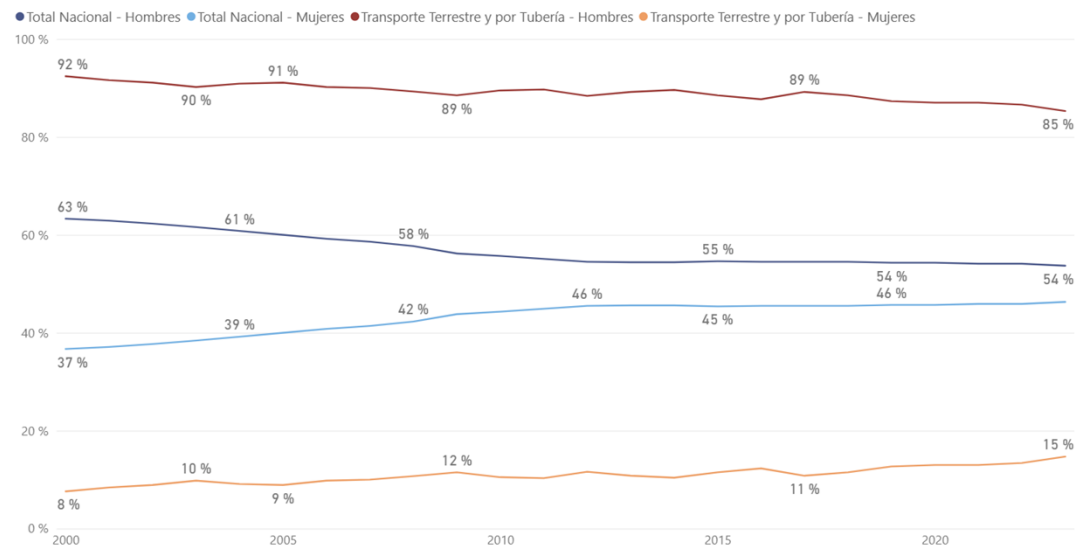
## Encuesta de Población Activa (EPA) Activos. Medias anuales (miles de personas)



## Encuesta de Población Activa (EPA) Distribución de ocupados del sector transporte (porcentaje). CNAE-09



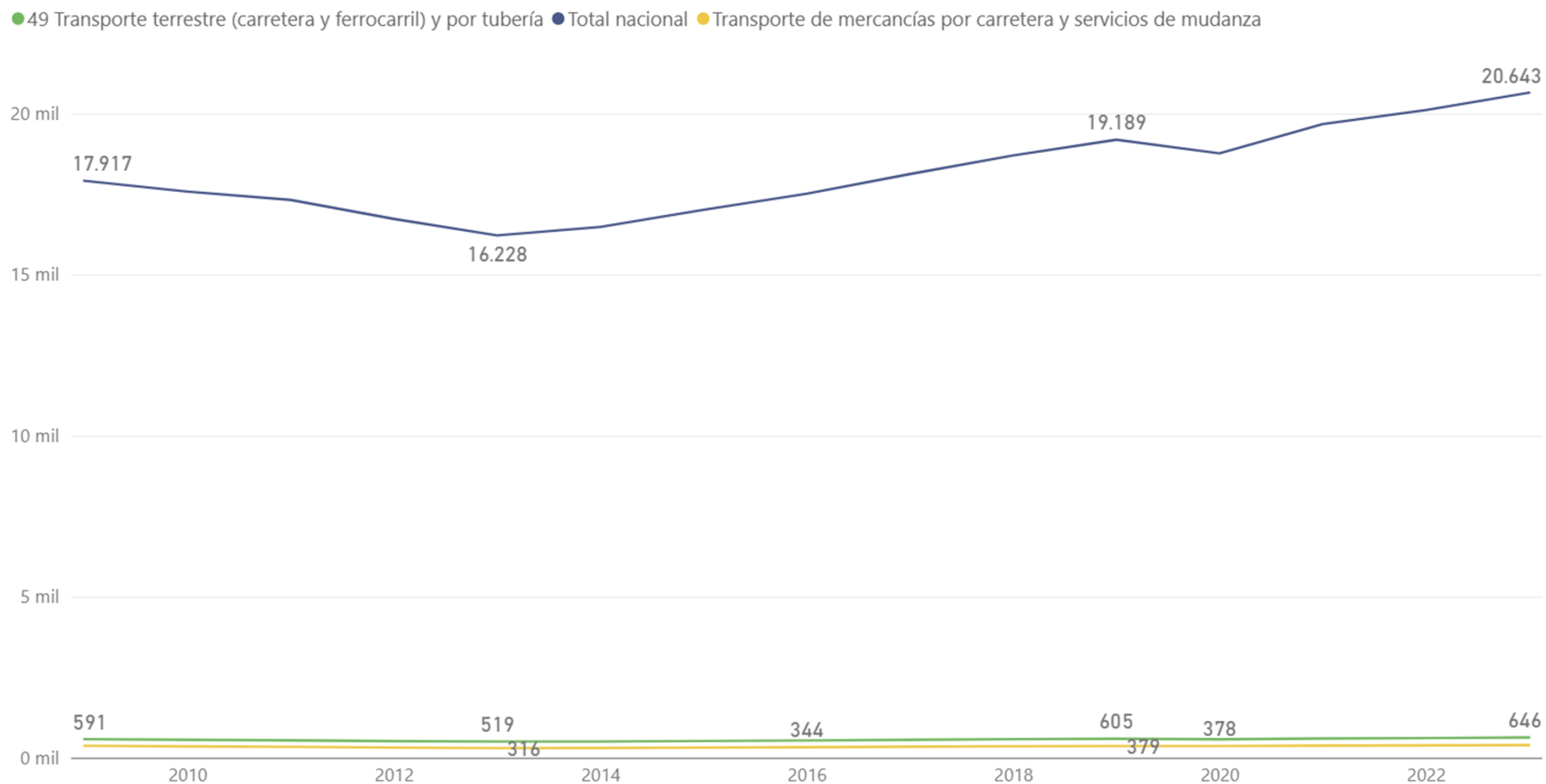
## Encuesta de Población Activa (EPA) Distribución de ocupados por sexo (porcentaje). Medias anuales (%)



## 11. AFILIACIONES A LA SEGURIDAD SOCIAL

### 11. AFILIACIONES A LA SEGURIDAD SOCIAL

Trabajadores Afiliados a la Seguridad Social y en Alta Laboral  
Miles de afiliados (media de los datos del último día de cada mes)



Fuente: Ministerio de Trabajo y Economía Social (“Boletín de Estadísticas Laborales” y “Servicios de Afiliación y Protección Social”)

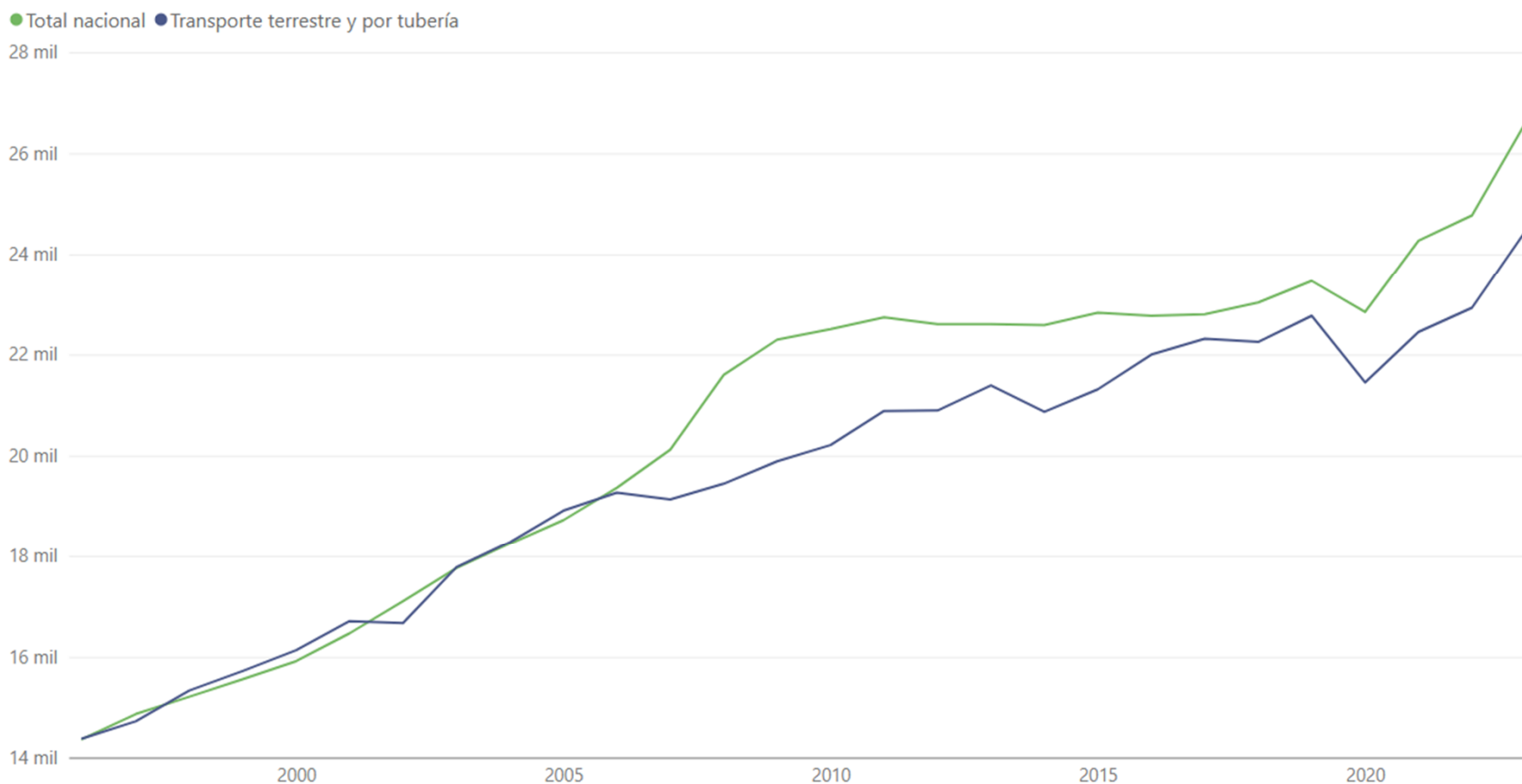
## 12. ENCUESTA TRIMESTRAL DE COSTE LABORAL (ETCL) Y ENCUESTA DE ESTRUCTURA SALARIAL (EES)

### 12. ENCUESTA TRIMESTRAL DE COSTE LABORAL (ETCL) Y ENCUESTA DE ESTRUCTURA SALARIAL (EES)

En 2008, en el “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería”, el 74,3% de los trabajadores por cuenta ajena tenían contrato indefinido, siendo este porcentaje mayor al del total nacional.

En la jornada anual efectiva por trabajador, hay que tener en cuenta que ésta es la media ponderada de las jornadas medias efectivas por trabajador a tiempo completo y a tiempo parcial. En 2008 la jornada a tiempo completo en el “transporte y comunicaciones” fue un 6% superior a la jornada efectiva ponderada.

Encuesta Trimestral del Coste Laboral (ETCL). Coste laboral anual por trabajador (euros)



Fuente: INE

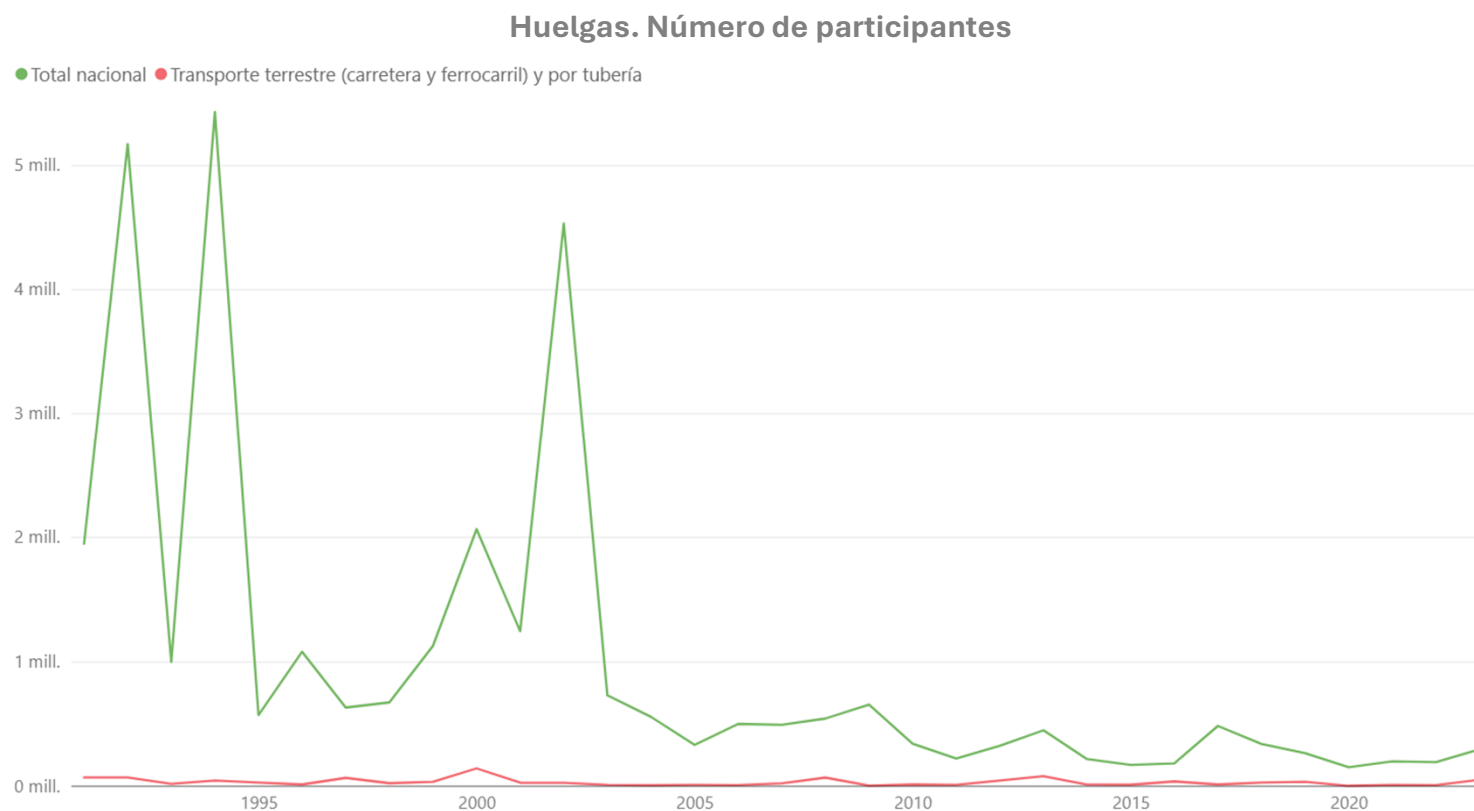
## 13. HUELGAS Y CIERRES PATRONALES

### 13. HUELGAS Y CIERRES PATRONALES

Los datos de esta gráfica se refieren exclusivamente a las huelgas, por lo que no están incluidos los de los cierres patronales.

En la rama de actividad “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería” los años de mayor conflictividad por huelgas desde 1991 han sido 1997, 2000, 2008 y 2013.

Se observa que la incidencia de los participantes en las huelgas, ponderando el número de participantes por el número de ocupados, en general es menor en el “transporte terrestre y por tubería” que en el total nacional. Sin embargo, la incidencia de jornadas no trabajadas en las huelgas, ponderando el número de participantes por el número de ocupados, en general es mayor en el “transporte terrestre y por tubería” que en el total nacional.



Fuente: Ministerio de Trabajo y Economía Social

## 14. ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES

# 14. ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES

### 14.1 ACCIDENTES DE TRABAJO

#### 14.1.1. NÚMERO E INCIDENCIA DE LOS ACCIDENTES DE TRABAJO

En este apartado se presentan datos de accidentes de trabajo del “total nacional”, del “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería” y de “conductores de vehículos para el transporte urbano o por carretera”.

**Los accidentes con baja durante la jornada de trabajo en el sector del Transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería suponen el 4,26% del total nacional, en 2023.**

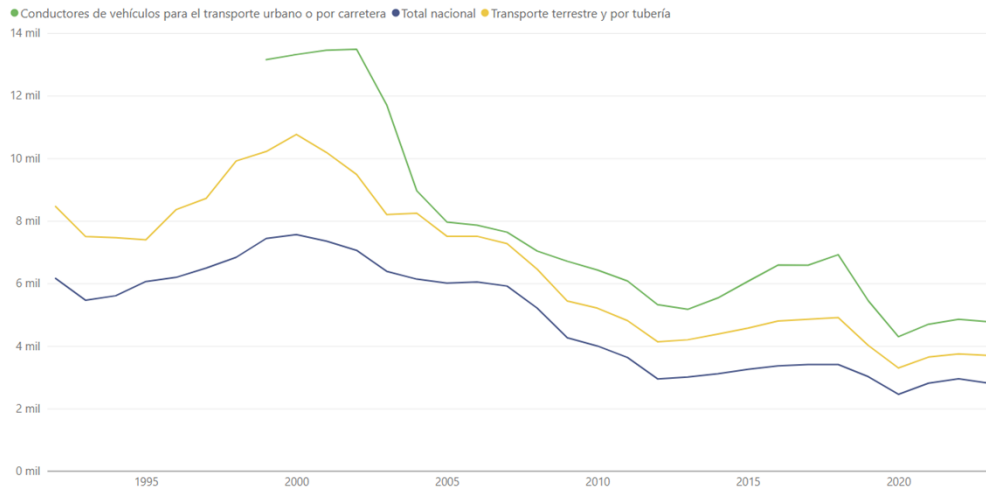
Durante 2023, en relación con la gravedad de los accidentes, los **accidentes leves** son los que tienen mayor proporción tanto en el total nacional (99,18%) como en el sector del Transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería (**98,17%**). Los accidentes **graves** son el 0,70% de los accidentes en el total nacional y un **1,39%** en el sector del Transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería, y, por último, el sector del Transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería presenta una **tasa de accidentes mortales del 0,43%** frente al 0,11% del total nacional.

Se observa que **la incidencia, gravedad y duración media de los accidentes con baja** en jornada de trabajo **son mayores** en el “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería” **que en el “total nacional”**: mayor en los accidentes leves (la incidencia se multiplica por 1,39 de media en los últimos 5 años y la gravedad por 1,61), mucho mayor en los graves (la incidencia se multiplica por 2,29 de media en los últimos 5 años y la gravedad por 2,36) y así como en los mortales (la incidencia se multiplica por 5,70 de media en los últimos 5 años y la gravedad por 4,27).

También se observa mayor incidencia y gravedad de los accidentes con baja en jornada de trabajo en la ocupación de “conductor de vehículos para el transporte urbano o por carretera” que en el “transporte terrestre y por tubería”. En los accidentes leves la incidencia se multiplica de media en los últimos 5 años por 1,11 y la gravedad por 1,30; en los accidentes graves la incidencia se multiplica por 1,07 y la gravedad por 1,28; y en los accidentes mortales la incidencia se multiplica por 0,81 en los últimos años y la gravedad por 1,30.

# 14. ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES

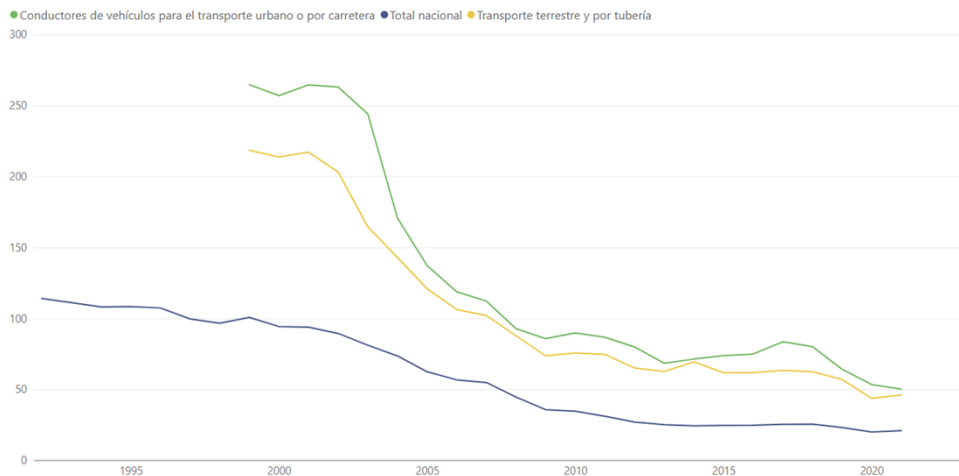
### Número de accidentes con baja en la jornada de trabajo. Totales.



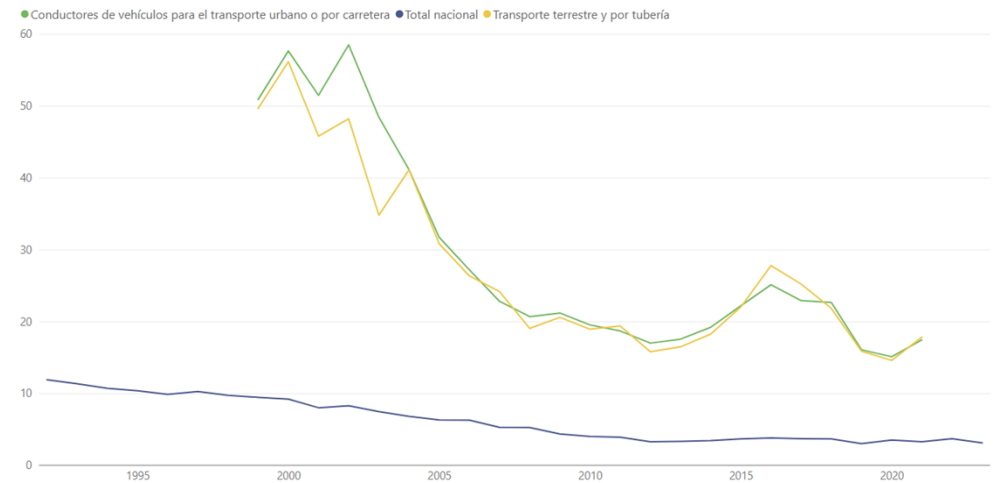
### Número de accidentes con baja en la jornada de trabajo. Leves.



### Número de accidentes con baja en la jornada de trabajo. Graves.



### Número de accidentes con baja en la jornada de trabajo. Mortales.



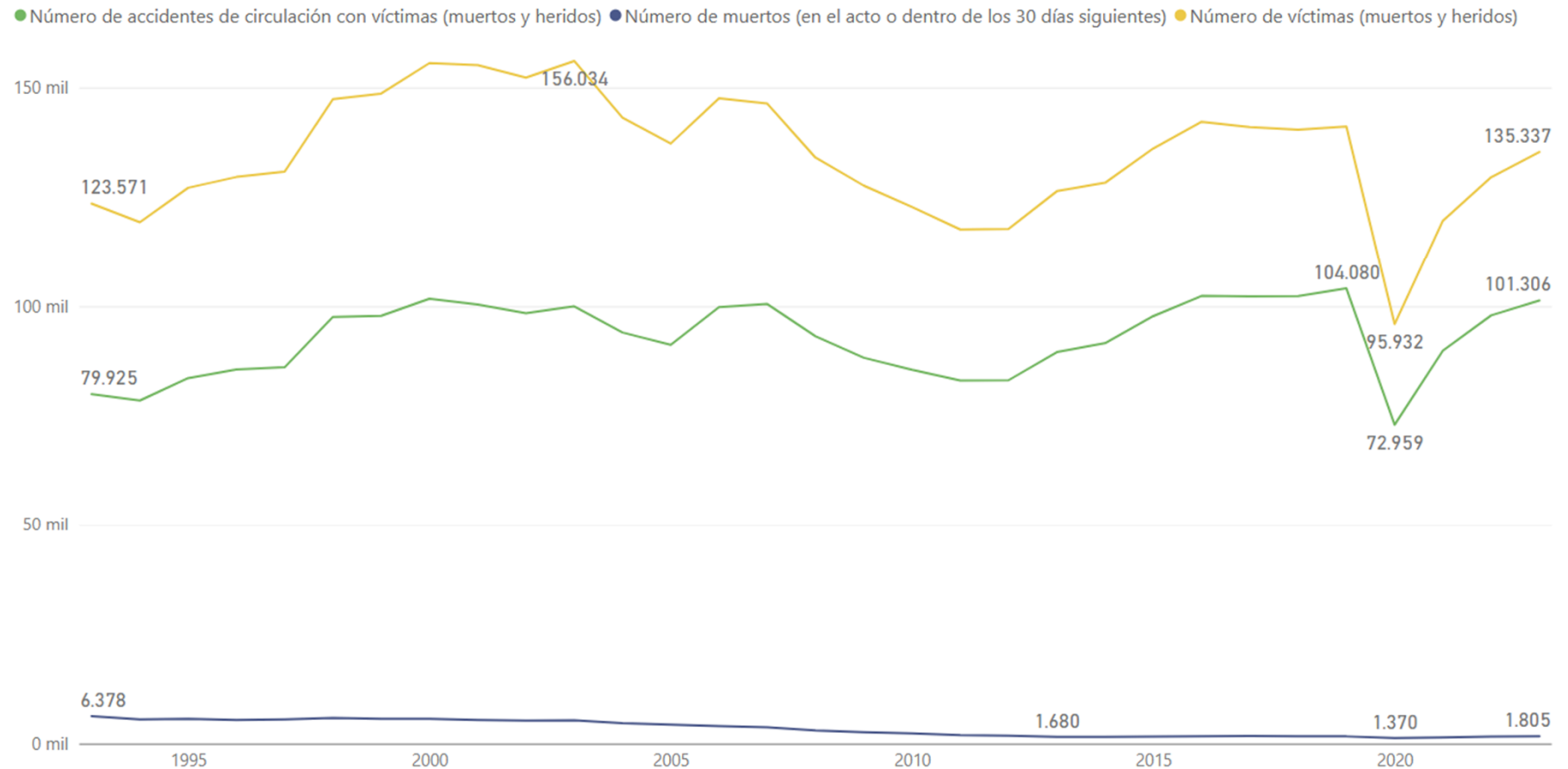
# 15. ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS

## 15. ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS

### 15.1. DATOS GENERALES

En este apartado se presentan datos de la Dirección General de Tráfico de los accidentes de circulación en las carreteras españolas.

Accidentes de circulación con víctimas



Fuente: DGT

<sup>1</sup>El Reglamento de Conductores RD 818/2009 de 8 de mayo entró en vigor el 09 de diciembre de 2009.

# 15. ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS

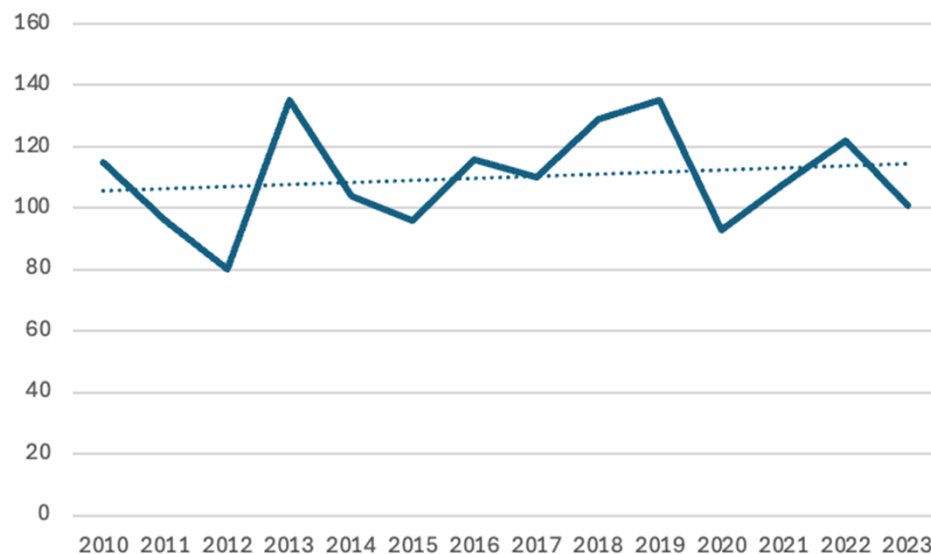
## 15.2. ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible publica anualmente la **Estadística de Accidentabilidad en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera**.

**Mercancías peligrosas** son aquellas materias y objetos cuyo transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el Acuerdo Europeo ADR<sup>1</sup> o en otras disposiciones específicas y que obligan a disponer de un permiso específico para transportarlas.

En el año 2023 se registraron 101 accidentes. Los accidentes notificables conforme al ADR fueron 17, y los accidentes causados por vehículos ADR fueron el 52%.

**Evolución anual del número de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera. Años 2010 - 2023**



Fuente: Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Entre los años 2010 a 2023 el número de accidentes oscila entre los 115 de 2010 y los 101 de 2023. En 2013 y 2019 se registró el mayor número de accidentes (135) y en el año 2012 el menor (80).

Entre las principales **causas de los accidentes** destaca la conducción antirreglamentaria, que incluye velocidad inadecuada o excesiva, no mantener la distancia de seguridad y no respetar la prioridad de paso, como la causa del 29% de los accidentes.

La distracción al volante representa el 27% de la causa de los accidentes, los accidentes debidos a un fallo técnico representaron el 13% y los relacionados con el consumo de alcohol o drogas constituyeron el 4%.

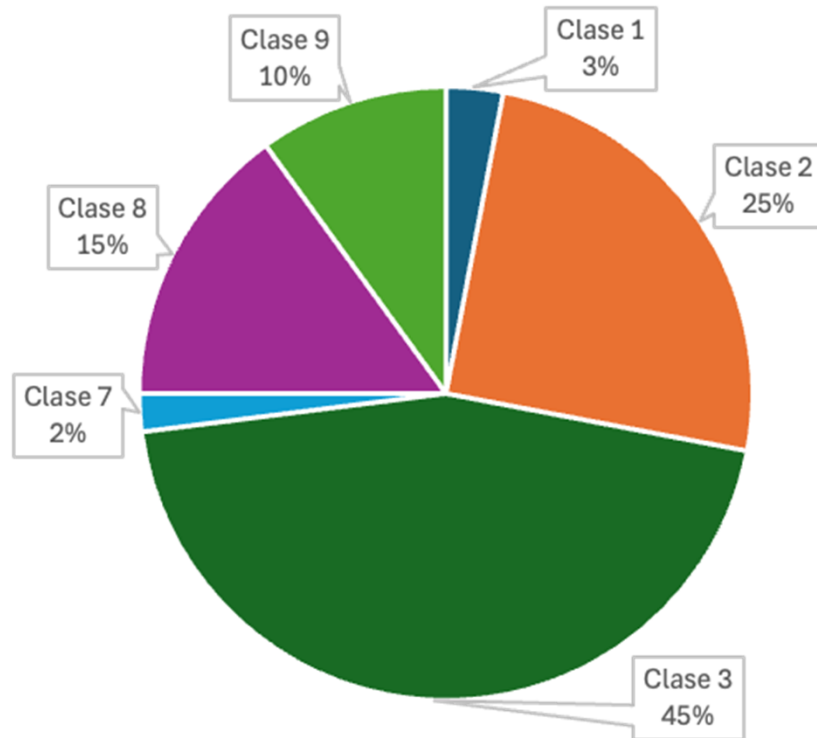
En cuanto a las principales causas de los accidentes, cuando son responsabilidad del ADR, las distracciones representan el 38%, la conducción antirreglamentaria el 26%, los fallos técnicos el 13% y los reventones de neumático el 11%.

<sup>1</sup> Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera

## 15. ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS

La distribución de accidentes por clase de mercancía peligrosa muestra una predominancia de la clase 3 (líquidos inflamables) con un 45% del total, seguida por la clase 2 (gases) que representa el 25%, clase 8 (materias corrosivas) con un 15%, clase 9 (materias y objetos peligrosos diversos) con un 10%, y por últimos las clases 1 (materias y objetos explosivos) y 7 (materias radioactivas) con un 3% y 2% respectivamente.

Distribución de accidentes por clase de mercancía en el transporte de mercancías peligrosas por carretera. Año 2023



Fuente: Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

- **Consecuencias**
- **Fatalidades:** Se registraron **9 fallecidos como consecuencia de los accidentes**, aunque ninguno fue directamente causado por las mercancías peligrosas. Este dato sugiere que, a pesar de la peligrosidad inherente de estas sustancias, los accidentes fatales pueden estar más vinculados a otros factores de riesgo en la carretera.
- **Lesiones:** Hubo un total de **41 personas heridas, de las cuales solo 2 fueron a consecuencia directa de la manipulación o transporte de las mercancías peligrosas**. Este dato refleja que, aunque el transporte de mercancías peligrosas es peligroso, las lesiones directamente relacionadas con estas sustancias son relativamente infrecuentes.
- **Derrames:** En el **21% de los accidentes se produjo un derrame de las mercancías peligrosas**. Los derrames pueden tener efectos devastadores en el medio ambiente y representan un riesgo significativo para la salud pública y la seguridad.