

# **Análisis de la evolución ferroviaria de mercancías a partir del Informe OTLE 2025-2026 y comparación con el transporte por carretera**

El ferrocarril de mercancías en España: retroceso en 2024, debilidad modal y recuperación provisional en 2025

**Federico Aránega Álvarez**

Presidente Observatorio Legislativo Alianza Europea corREDores.eu



El Informe OTLE 2025-2026 confirma que el transporte ferroviario de mercancías continúa ocupando una posición muy reducida dentro del sistema logístico español, especialmente si se compara con el predominio de la carretera

Aunque los datos provisionales de 2025 apuntan a una recuperación significativa, el ejercicio cerrado de 2024 muestra un nuevo retroceso del ferrocarril tanto en toneladas transportadas como en toneladas-kilómetro, mientras la carretera mantiene una posición claramente dominante.

## Índice de contenidos

1. Evolución del transporte ferroviario de mercancías en 2024 .....	3
2. Desglose Nacional e Internacional.....	3
3. Comparación con la Carretera .....	5
4. Avance provisional 2025 .....	5

# 1. Evolución del transporte ferroviario de mercancías en 2024

Todas las magnitudes de oferta y demanda ferroviaria de mercancías registraron descensos en 2024 respecto al año anterior.

La oferta, medida en **trenes-km**, se redujo un **1,7 %**, situándose en 24,7 millones de trenes-km.

La demanda también mostró un comportamiento negativo en 2024:

- **Las toneladas-kilómetro brutas (19.878 millones) disminuyeron un -4,0 %**
- **Las toneladas-kilómetro netas (9.114 millones) lo hicieron un -2,1 %**
- **Las toneladas netas transportadas (21,7 millones) bajaron un 2,7 %.**

En 2024, los trenes-km se sitúan un **-7,1 %** por debajo del valor de 2019, año previo a la pandemia; las toneladas-kilómetro netas se redujeron un **-12,9 %** y las toneladas netas transportadas, **un -16,8 %** en comparación con ese año.

## 2. Desglose Nacional e Internacional

Del total de 21,7 millones de toneladas netas transportadas en 2024, un **81,7 % correspondió a tráficos nacionales**, que alcanzaron **17,7 millones de toneladas netas (-2,5 % respecto a 2023)**. Dentro de este ámbito, el transporte en vagón completo aumentó un 2,9 % hasta 9,3 millones de toneladas, mientras que el transporte en vagón intermodal descendió un 7,9 % hasta 8,4 millones.

En el **tráfico ferroviario internacional**, que representó el **18,3 %** del total, se movieron **4,0 millones de toneladas netas (-3,6 % respecto a 2023)**, con un descenso en el vagón completo (1,8 millones, **-8,0 %**) y un ligero aumento en el vagón intermodal (2,2 millones, **+0,3 %**).

En términos de **toneladas-kilómetro netas**, **7.760,6 millones correspondieron a tráficos nacionales (85,2 %)**. A nivel nacional, el vagón completo registró un aumento del +2,5 % hasta 3.437,2 millones, mientras que el vagón intermodal retrocedió un -6,2 % hasta 4.323,4 millones.

**En el ámbito internacional se registraron 1.353,3 millones de toneladas-kilómetro netas (14,8 % del total)**, dentro de este ámbito el vagón completo descendió un 9,8 % con 516,8 millones, mientras que el vagón intermodal mostró un incremento del +7,7 % con 836,5 millones de toneladas-kilómetro netas.

**Tabla 26. Oferta y demanda del transporte ferroviario (de ámbito nacional e internacional) de mercancías (millones de trenes-km, millones de t-km brutas remolcadas, millones de t-km y miles de toneladas). 2023-2024**

Magnitud	Unidad	2023	2024	Var. 2024/2023
<b>Trenes-km año</b>	Millones trenes-km	25,15	24,72	-1,7 %
<b>T-km brutas remolcadas</b>	Millones t-km	20.711	19.878	-4,0 %
<b>T-km netas</b>	Millones t-km	9.314	9.114	-2,1 %
<b>Toneladas netas</b>	Miles de toneladas netas	22.263	21.655	-2,7 %

Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos del OFE. Fundación de los Ferrocarriles Españoles

**Tabla 27. Demanda de transporte ferroviario de mercancías (miles de toneladas netas y millones toneladas-kilómetro netas) por tipo de vagón y ámbito. 2023-2024**

Variable	2023	2024	Var. 2024/2023
<b>Miles de toneladas netas transportadas</b>			
Vagón <b>completo</b> nacional	9.003,7	9.260,9	+2,9 %
Vagón intermodal nacional	9.141,8	8.423,0	-7,9 %
Vagón <b>completo</b> internacional	1.912,0	1.759,8	-8,0 %
Vagón intermodal internacional	2.205,5	2.211,4	+0,3 %
<b>TOTAL</b>	<b>22.263,0</b>	<b>21.655,0</b>	<b>-2,7 %</b>
<b>Millones de toneladas-kilómetro netas</b>			
Vagón <b>completo</b> nacional	3.354,3	3.437,2	+2,5 %
Vagón intermodal nacional	4.610,0	4.323,4	-6,2 %
Vagón <b>completo</b> internacional	573,1	516,8	-9,8 %
Vagón intermodal internacional	776,6	836,5	+7,7 %
<b>TOTAL</b>	<b>9.314,1</b>	<b>9.113,9</b>	<b>-2,1 %</b>

Fuente: Elaboración propia del OTLE con datos del OFE y estimación OTLE. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

### 3. Comparación con la Carretera

Tabla 1 Comparación carretera vs ferrocarril

Ámbito	Magnitud	Cuota Carretera	Cuota Ferrocarril
Nacional	Toneladas	98,87%	1,13%
Nacional	Toneladas/km	95,97%	4,03%
Internacional	Toneladas	96,91%	3,09%
Internacional	Toneladas/km	99,00%	1,00%

El ferrocarril tiene algo más de peso en el transporte nacional medido en toneladas-km, pero en toneladas netas es prácticamente residual.

En el ámbito internacional, aunque en toneladas llega al 3,09 % frente a carretera, en toneladas-km apenas alcanza el 1 %, lo que indica una presencia muy débil en los grandes recorridos internacionales terrestres.

Si se toma como referencia el conjunto de todos los modos internacionales incluido el marítimo, la cuota ferroviaria es aún menor, en torno al **0,7 %** de las toneladas transportadas.

### 4. Avance provisional 2025

Según los datos provisionales trimestrales del INE recogidos por el OTLE, el transporte ferroviario de mercancías habría aumentado en 2025 un **+17,9 %** respecto a 2024, pasando de **21,5 a 25,4 millones de toneladas**. No obstante, al tratarse de un avance provisional, debe utilizarse como indicio de recuperación, no como dato anual consolidado.

En conjunto, los datos del OTLE muestran que el ferrocarril de mercancías en España mantiene una posición estructuralmente débil frente a la carretera. En 2024 no solo no ganó cuota, sino que volvió a registrar descensos en toneladas

netas y toneladas-kilómetro netas, situándose todavía por debajo de los niveles de 2019. El avance provisional de 2025 introduce una señal positiva, con un crecimiento del +17,9 % en toneladas, pero debe interpretarse como una recuperación pendiente de confirmación y no como un cambio modal consolidado.

Para poder afirmar que existe un cambio real de tendencia, sería necesario que el ferrocarril aumentara su cuota de forma sostenida durante varios ejercicios, especialmente en tráficos intermodales, y corredores internacionales.