

3.5.3 Transporte y almacenamiento

El sector del transporte y almacenamiento desempeña un papel estratégico en el marco de la economía aragonesa. En efecto, la importancia de la comunidad y, más concretamente de su capital, como puerto de referencia en el sur de Europa en el transporte de mercancías, hacen que este sector adquiera una especial relevancia en la economía aragonesa. Asimismo, el transporte de pasajeros está altamente relacionado con la vertebración del territorio, sirve para garantizar un derecho como es la movilidad ciudadana, acercar a empresas y trabajadores, a estudiantes y centros educativos y a turistas y lugares de interés, entre otros.

Estas premisas se vieron, sin embargo, alteradas por las medidas adoptadas para frenar la incidencia del coronavirus. La declaración del estado de alarma supuso el confinamiento domiciliario de la población, salvo causa justificada¹, hasta el mes de mayo. A estas y otras medidas restrictivas a la movilidad ciudadana a lo largo del año han de añadirse las impuestas a todas las actividades relacionadas con el transporte de pasajeros, que vieron reducido su número de servicios hasta en un 70% durante los meses más estrictos del confinamiento. Estas circunstancias, unidas a la apuesta por el teletrabajo y el cierre de los centros educativos, explican en buena medida el desplome sufrido en el transporte de viajeros en 2020 -un 43% el transporte urbano, un 63% en avión y un 59% en ferrocarril-.

A esta ruptura de la actividad en el transporte de pasajeros ha de añadirse el corte de mercancías en la cadena de suministros mundial provocada por el coronavirus y las restricciones y medidas impuestas a toda actividad económica no esencial durante el primer estado de alarma. En el conjunto del año, el volumen de mercancías que hicieron escala en Aragón fue de 245 millones de toneladas, un 14% menos que el año anterior. Si se distingue por modalidades del transporte de mercancías la mayor caída se produjo en la vía aérea, un 21,4%. Pese a ello, este medio representó casi el 60% del total de mercancías movidas en la comunidad. La segunda mayor contracción se produjo en el transporte por ferrocarril, un 18,4%, si bien este medio representa menos del 1% del total de mercancías transportadas. A diferencia de los anteriores, el transporte por carretera mostró una mayor capacidad de resistencia a la crisis, y es

¹ Según el RD 463/2020, de 14 de marzo, únicamente serán causas justificadas para desplazarse por la vía pública: la adquisición de alimentos, productos farmacéuticos y de primera necesidad; la asistencia a centros, servicios y establecimientos sanitarios; el desplazamiento al lugar de trabajo; el retorno a la residencia habitual; la asistencia y cuidado a mayores, menores, dependientes, personas con discapacidad o personas vulnerables; el desplazamiento a entidades financieras y de seguros; los desplazamientos por fuerza mayor; y cualquier otra actividad de análoga naturaleza.

que anotó una disminución del 1,2%. Tras este mejor comportamiento, el transporte por carretera de mercancías elevó su representatividad por encima del 40%, aumentando así su participación en un 5% con respecto a 2019.

A partir de la información contenida en diversas fuentes estadísticas como son el INE, el IAEST o AENA, entre otros, en el siguiente apartado se ofrece una radiografía del impacto que ha tenido el COVID en el sector transporte de Aragón. En primer lugar, se analizarán las principales magnitudes -cifra de negocio, empresas y empleo- para, a continuación, ofrecer un análisis más detallado de la evolución del transporte de viajeros y mercancías durante el año.

3.5.3.1 Principales magnitudes

Índice de cifra de negocios del transporte y almacenamiento

Entre los sectores, directamente, más afectados por las restricciones y medidas impuestas para contener el virus se encuentra el transporte. Las limitaciones a la movilidad ciudadana, así como las restricciones y medidas sanitarias impuestas a los medios de transporte explican la caída tanto del transporte aéreo como del ferroviario, el de carretera o el marítimo.

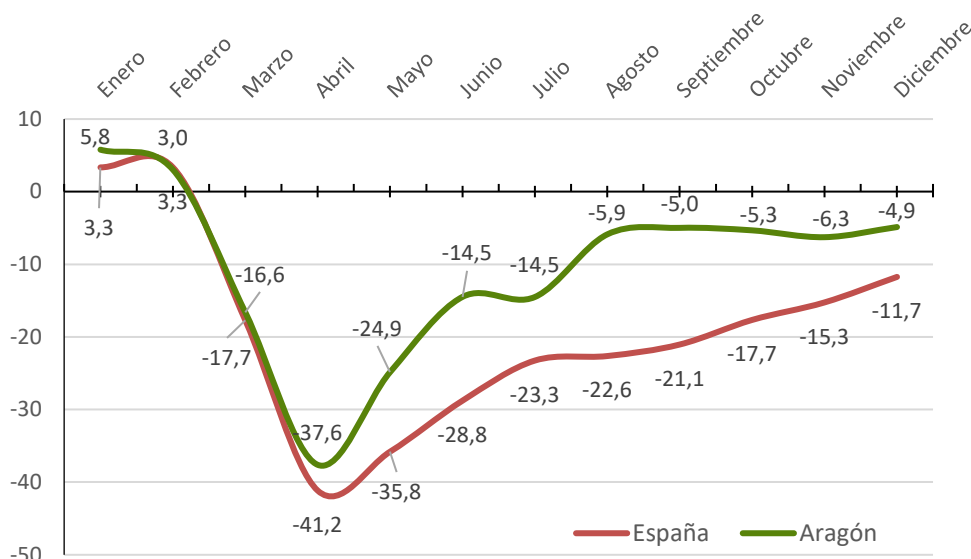
La declaración del estado de alarma el 14 de marzo ante la emergencia sanitaria provocada por la pandemia COVID-19 vino acompañada de la limitación al máximo de la movilidad de las personas para evitar la propagación del virus. Este hecho no se trató de un acto aislado para España, sino que fue una medida adoptada por la mayoría de países. El Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, supuso la declaración del estado de alarma en España y, con él, la prohibición de la circulación de las personas salvo causa justificada. Asimismo, se decretó la reducción de, al menos, el 50% de las operaciones del transporte público en todas sus extensiones -carretera, marítimo, ferroviario y aéreo-, y se establecieron las condiciones necesarias para facilitar el transporte de mercancías. Posteriormente, la orden de 23 de marzo elevó estas restricciones en los servicios ferroviarios, aéreos y marítimos de transporte de viajeros en, al menos, el 70%. Servicios ferroviarios de cercanías redujeron su número de operaciones en un 20% en horas punta y en un 50% en horas valle. Estas medidas se extenderían hasta la primera fase de la desescalada, el 11 mayo, no recuperándose el 100% de las operaciones en el transporte público hasta el 8 de junio con la fase tres. Asimismo, la ciudadanía no recuperaría su derecho a viajar entre comunidades hasta el fin del primer estado de alarma, el 21 de junio de 2020.

Este shock, de oferta y de demanda, explican las disminuciones del índice de cifra de negocios del transporte y almacenamiento en los meses de marzo, abril, mayo y junio, anotándose las mayores caídas en el mes de abril tanto en Aragón como en España. Este índice, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística (INE), comprende las cantidades facturadas por las empresas del sector transporte – transporte terrestre y por tubería, transporte marítimo y por vías navegables interiores, transporte aéreo, almacenamiento y actividades anexas al transporte y actividades postales y de correos.

■ Gráfico 1

Evolución mensual de la cifra de negocios del transporte y almacenamiento

Tasa de variación interanual (%). Índice de cifra de negocio base 2015. España y Aragón. Año 2020



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

La nueva normalidad vino acompañada de un rebote en la facturación de las empresas dedicadas al transporte en Aragón. Esta recuperación fue mejor que la anotada en España. La caída en la cifra de negocios de las empresas del sector transporte en Aragón fue casi la mitad que la registrada para España, -10,5% y -19,1% respectivamente. Una posible explicación a estos resultados precisa que se distinga entre el transporte de viajeros y de mercancías, siendo este segundo el menos castigado por las restricciones y circunstancias derivadas del COVID. Tal y cómo se verá en el siguiente apartado, Aragón es un enclave estratégico para el transporte de mercancías dentro de España, lo cual ha resultado ser una ventaja estructural en esta crisis.

En definitiva, las restricciones a la movilidad y las medidas adoptadas para asegurar, en la medida de lo posible, la seguridad sanitaria en el transporte, han supuesto un shock para las empresas dedicadas a ello y, especialmente, entre las especializadas en el transporte de viajeros.

Empresas

El tejido empresarial aragonés dedicado al transporte a 1 de enero de 2020 contaba con un total de 5.913 empresas, de las cuales un 95% contaban entre sus filas con menos de 10 empleados y un 4,2% con entre 10 y 49 trabajadores. Estos datos, extraídos del Directorio Central de Empresas (DIRCE), permiten distinguir también entre las diferentes divisiones de actividad que integran el sector del transporte – transporte terrestre y por tubería, transporte marítimo y por vías navegables interiores, transporte aéreo, almacenamiento y actividades anexas al transporte y actividades postales y de correos-. De estas, las empresas dedicadas al transporte terrestre concentran el 84,5% del total de empresas de este sector. Le siguen, a distancia, las relacionadas con actividades postales y de correos y las relacionadas con el almacenamiento y las actividades anexas al transporte, las cuales representan el 8,9% y 6,5% respectivamente. Las otras dos divisiones restantes, transporte marítimo y transporte aéreo, disponen de 1 y 3 empresas respectivamente en Aragón, por lo que su importancia relativa dentro del sector transporte es prácticamente nula en la comunidad (0,1%).

El volumen de facturación de las empresas dedicadas al transporte cayó casi un 40% en el mes de abril. Esta disminución de la cifra de negocio llevó a muchas empresas a acusar problemas de liquidez para el pago de salarios y facturas, entre otros. Como medida de urgencia aprobada por el ejecutivo central se ofrecieron ayudas directas, préstamos ICO o los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE), entre otros. A estas ayudas del gobierno central se unieron las ofrecidas por el Gobierno de Aragón en su estrategia para la recuperación económica y social tras el coronavirus, la cual pretende: compensar las pérdidas de las empresas del transporte público, mitigar la incidencia del COVID sobre el mercado de trabajo, impulsar sistemas alternativos de transporte más sostenible como es la bicicleta y potenciar el papel del taxi en zonas rurales y metropolitanas, entre otras.

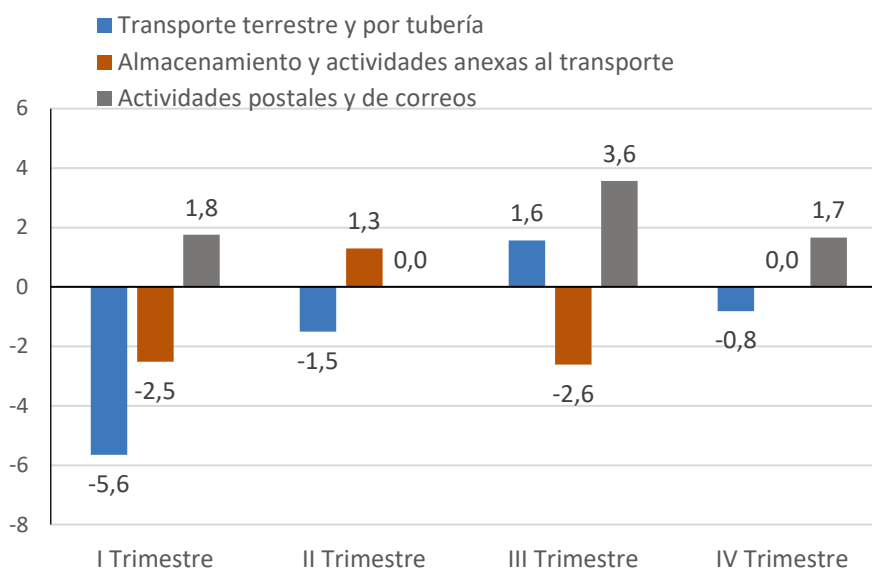
A pesar de ello, estas ayudas no fueron suficientes para contrarrestar el impacto del COVID sobre el entramado empresarial del sector transporte y almacenamiento. Según los datos extraídos de la estadística experimental “Coyuntura Demográfica de Empresas” publicados por el INE, el primer trimestre del año el número de empresas

dedicadas al transporte o almacenamiento se redujo en un 5,2%. En el segundo trimestre éstas cayeron un 1,1% para, en el tercero, anotar un crecimiento del 1,3%. Tras este rebote, el último trimestre del año se despidió con valores negativos. El número de empresas dedicadas al transporte en la comunidad disminuyó un 0,7%. Estos resultados quedan explicados, en buena medida, si se atiende a la evolución de las empresas de transporte terrestre y por tubería, ya que por sí solas representan casi el 85% del total de empresas dedicadas a actividades relacionadas con el transporte.

■ Gráfico 2

Evolución trimestral de empresas de transporte²

Tasa de variación interanual (%). Aragón. Año 2020



Fuente: Coyuntura Demográfica de Empresas. Instituto Nacional de Estadística (INE)

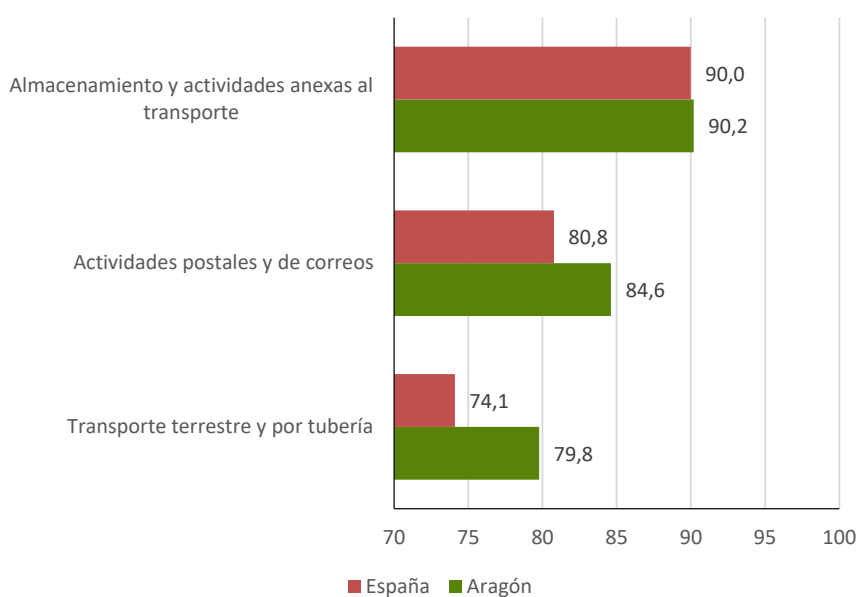
Si se distingue por divisiones de actividad dentro del sector transporte se observa que la evolución seguida por las empresas de transporte y tubería fue, como ya se ha señalado, muy similar a la del sector transporte en su conjunto dada su importancia sobre el total de empresas. Por su parte, la división de almacenamiento y actividades anexas al transporte vio reducido su número de empresas en el primer y tercer trimestre del año en torno a un 2,5%, incrementándose en el segundo un 1,3% y manteniéndose prácticamente igual en el cuarto y último trimestre del año. Finalmente, las empresas dedicadas a las actividades postales y de correos, impulsadas por el auge del comercio electrónico y las circunstancias vividas como consecuencia de

² Dada la escasa importancia relativa de las empresas relacionadas con el transporte marítimo y vías navegables y el transporte aéreo en Aragón éstas no han sido incluidas en el gráfico.

la pandemia COVID-19, vieron incrementar su número de empresas considerablemente.

Estos datos de crecimiento empresarial son el resultado de dividir el número de empresas dadas de alta menos las dadas de baja entre el total de empresas (alta, y permanencia). Un análisis más detallado de estos datos permite comprobar el dinamismo mostrado por la división de actividades postales y de correos. En efecto, si bien las altas superaron a las bajas, éstas últimas ascendieron a 12 en el conjunto del año. Un número muy elevado si se tiene en cuenta que el número de empresas de esta división a 1 de enero de 2020 era de 52, según datos de Coyuntura Demográfica de Empresas.

■ Gráfico 3
Supervivencia por actividad económica
Tasa (%). Aragón y España. Año 2020



Fuente: Coyuntura Demográfica de Empresas. Instituto Nacional de Estadística (INE)

Por último, cabe destacar que la tasa media de supervivencia entre las empresas del transporte fue mejor en Aragón que en España, con una media de 80,8% y 76,2% respectivamente. Esta mejor resiliencia fue extensible a todas las divisiones de actividad, lo cual reflejó una vez más la menor incidencia de esta crisis del transporte aragonés en comparación con la media española. Analizando la supervivencia por ramas de actividad del transporte, la más afectada en Aragón fue la terrestre y por tubería, que también anotó las peores tasas de crecimiento. Le siguieron, las

actividades postales y de correos, las cuales mostraron un gran dinamismo como se ha visto en los datos de crecimiento. Por último, las actividades de almacenamiento y anexas al transporte registraron una tasa de supervivencia próxima al 90%.

Empleo

El impacto de la crisis sobre el mercado de trabajo del sector transporte ha sido muy desigual. Las características de esta crisis sanitaria han provocado que las divisiones más castigadas hayan sido aquellas relacionadas con el transporte de viajeros y, especialmente, con las de transporte terrestre.

■ Cuadro 1

Afiliaciones en alta a la Seguridad Social en transporte por tipo de régimen y actividad Número Promedio anual. Aragón. Tasa de variación (%). Años 2019 y 2020

		2019	2020	Δ 20/19 (%)
Transporte terrestre y por tubería	Régimen General	16.716	15.945	-4,6%
	Autónomos	5.819	5.889	1,2%
	Total	22.535	21.833	-3,1%
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	Régimen General	6.729	6.639	-1,3%
	Autónomos	164	169	3,3%
	Total	6.893	6.809	-1,2%
Actividades postales y de correos	Régimen General	1.936	2.043	5,5%
	Autónomos	248	326	31,6%
	Total	2.184	2.370	8,5%
Transporte aéreo	Régimen General	57	35	-37,8%
	Autónomos	3	4	12,2%
	Total	60	39	-35,0%
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	Régimen General	3	3	25,0%
	Autónomos	3	2	-50,0%
	Total	6	5	-16,7%
Total transporte y almacenamiento	Régimen General	25.441	24.666	-3,0%
	Autónomos	6.237	6.390	2,5%
	Total	31.677	31.056	-2,0%

Fuente: IAEST, según datos de la Tesorería General de la Seguridad Social. Elaboración propia

La crisis provocada por el coronavirus sobre el mercado de trabajo del sector transporte supuso la pérdida del 2,0% de los trabajadores empleados en este sector en Aragón. Tras esta disminución, el sector transporte representó el 5,5% el total de afiliados en la seguridad social en 2020. De estos, en torno al 70% estaban ocupados en la división de transporte terrestre, siendo ésta una de las más afectadas (-3,1% de

afiliados). Les siguen, con un peso del 20%, las actividades de almacenamiento, las cuales anotaron una caída del 1,2%. Transporte marítimo y transporte aéreo, por su parte, vieron reducida aún más su participación en el sector. Al cierre de una de las cuatro empresas de transporte marítimo que operaban en 2019 ha de sumarse el 50% de la plantilla en las actividades relacionadas con el transporte aéreo. Estas disminuciones se vieron compensadas, en parte, por el significativo aumento del número de trabajadores en la división de actividades postales y de correos. Con un incremento de su número de trabajadores del 8,5% esta última categoría pasó de representar en 2019 el 6,9% del total de trabajadores en el sector, al 7,6% en 2020.

Si se distingue en función del régimen de afiliación, por cuenta ajena o por cuenta propia, se ha de destacar la mejor evolución de estos segundos. El número de trabajadores autónomos en el sector del transporte se incrementó en un 2,5%, situando así su peso en el 21% sobre el total de trabajadores afiliados a la seguridad social. Cabe destacar, en este punto, la evolución de éstos en la categoría de actividades postales y de correos, donde crecieron un 31,6%. La notable evolución del comercio online, motivado por las circunstancias vividas en la pandemia, llevó a una creciente demanda de repartidores a domicilio (*ridders*) incluidos en el régimen de autónomos. Esta necesidad fue rápidamente identificada por las empresas dedicadas al reparto a domicilio de comidas y otros productos, que aumentaron su plantilla considerablemente.

Si se comparan estos resultados con la media nacional se observa que la incidencia del coronavirus sobre el sector transporte y, más concretamente, sobre el mercado de trabajo, ha sido muy similar en Aragón y en España. Con caídas del 2,0% y 2,3% respectivamente. Se ha de destacar, en este punto, el positivo efecto que tuvieron los ERTE para paliar los efectos del coronavirus. Casi un 5% de los trabajadores del sector transporte en España se acogieron a estas medidas. Asimismo, y según un trabajo recientemente publicado por el Banco de España³, los ERTE iniciados en el tercer trimestre resultaron efectivos para aumentar la probabilidad de volver al empleo especialmente entre los mayores de 45 años, hombres, y de las ramas de actividad del transporte y las comunicaciones.

³ Izquierdo Peinado, M., Puente Díaz, S., & Regil Amorena, A. V. (2021). “Los ERTE en la crisis del COVID-19: un primer análisis de la reincorporación al empleo de los trabajadores afectados”. Boletín económico/Banco de España [Artículos], nº 2, 2021.

3.5.3.2 Transporte de viajeros y mercancías

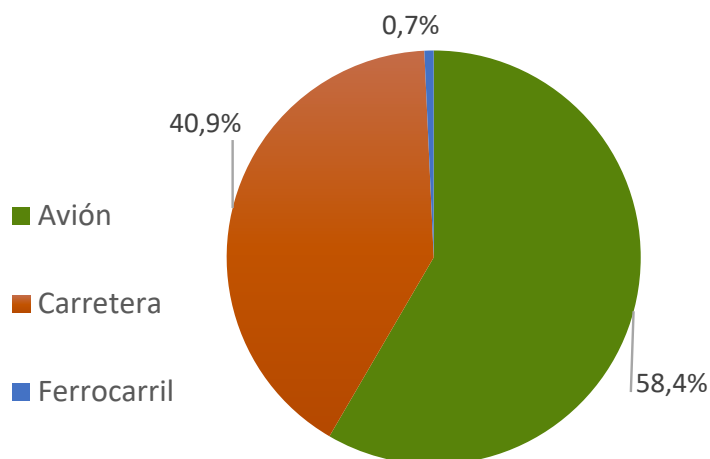
El conjunto de medidas adoptadas para contener la expansión del virus provocó una caída sin precedentes en el transporte de mercancías y, muy especialmente, en el transporte de viajeros. El volumen de mercancías con origen y destino Aragón se redujo en un 14,2% durante 2020, correspondiendo los mayores descensos al transporte aéreo (21,4%), la vía más utilizada en la comunidad. El transporte de viajeros, por su parte, acusó más las restricciones y limitaciones, reduciéndose hasta en un 60% en las modalidades de transporte aéreo y ferrocarril. El transporte urbano por autobús, más asociado a los desplazamientos internos, cayó aproximadamente un 40%, menos que las otras dos modalidades debido a las diferencias en las limitaciones de movimientos dentro de las ciudades.

Mercancías

Aragón es, a día de hoy, un puerto de referencia del transporte de mercancías no solo a nivel nacional, sino también europeo. Los esfuerzos realizados en los últimos años en materia de inversiones, unidos a la buena posición geográfica de Zaragoza dentro de España, hacen de esta comunidad y, en particular de su capital, un lugar idóneo para el desembarco y salida de mercancías a otros puntos de interés. Así lo demuestran las diferentes estadísticas extraídas del IAEST, el INE y AENA, cubriendo así las tres vías por las que entran y salen estas mercancías -aéreo, carreteras y ferrocarril-. En conjunto en 2020, el total de entradas y salidas de mercancías en Aragón por estas vías ascendió a 245 millones de toneladas. A estas, que se presentarán a continuación, ha de añadirse una cuarta vía, la marítima, si bien es un subsector marginal dentro del transporte de viajeros y mercancías en la comunidad.

Un 58,4% del total de mercancías entradas en la comunidad lo hicieron por vía aérea. Cabe destacar la importancia del aeropuerto de Zaragoza, el segundo más importante de España en este tipo de transporte, solo por detrás del aeropuerto Adolfo Suárez de Madrid-Barajas. El aeropuerto de Zaragoza ha representado por sí solo el 18,2% de las mercancías entradas por esta vía en España durante 2020, un 1,1% más que en 2019. Este aumento en su importancia relativa se debe a la mejor evolución seguida por esta vía de transporte en Aragón que en España.

■ Gráfico 4
Distribución del transporte de mercancías por modalidad
Toneladas. (%). Aragón. Año 2020



Fuente: INE, IAEST, AENA. Elaboración propia

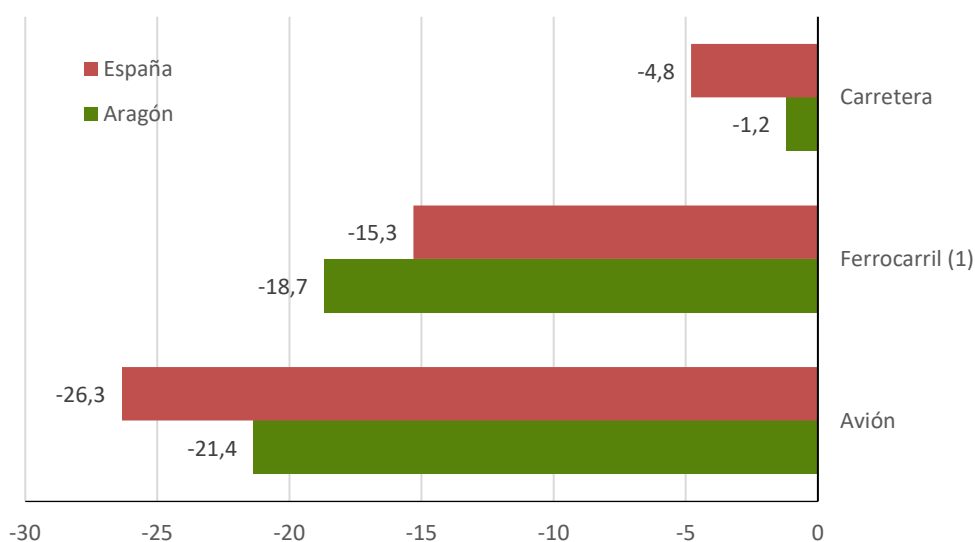
Si se desagrega esta información por meses puede observarse que, pese a las mayores caídas en el tráfico de mercancías en los meses de abril y mayo en el aeropuerto de Zaragoza –en torno al 70%- frente a la media nacional –en torno al 55%-, la recuperación posterior fue mejor en la comunidad. En efecto, el aeropuerto de Zaragoza se recuperó mejor del revés sufrido, llegando incluso a aumentar su tráfico de mercancías en el mes de septiembre en un 13,2%. Tras este incremento, la declaración del segundo estado de alarma en el mes de octubre vino acompañada de una nueva caída en el tráfico de mercancías. Así, el volumen de mercancías movidas en el aeropuerto de Zaragoza despidió el año con valores un 25% inferiores a los registrados el pasado año, cifra muy similar a la presentada para España desde el mes de agosto

Por otra parte, la irrupción del COVID obligó a las aerolíneas a dejar parados a la mayor parte de sus aviones. En este sentido, la plataforma aeroportuaria de Teruel se benefició de esta necesidad al considerarse un espacio idóneo para almacenamiento y servicios de mantenimiento.

■ Gráfico 5

Evolución del transporte de mercancías por modalidad

Toneladas. Tasa de variación interanual (%). Aragón y España. Año 2020



(1). Los datos de España y Aragón no son directamente comparables. Para Aragón han sido extraídos del IAEST, mientras que para España estos datos provienen del INE

Fuente: INE, IAEST, AENA. Elaboración propia

La segunda vía más utilizada en el tráfico de mercancías son las carreteras. Solo en Aragón se movieron por esta vía más de 100 millones de toneladas, el equivalente al 6,8% del total de mercancías movidas por carreteras en España. Con respecto a su evolución se han de destacar dos cuestiones. La primera de ellas, el mejor comportamiento de este tipo de transporte de mercancías frente al aéreo y al de ferrocarril. En segundo lugar, el mejor comportamiento de Aragón frente a la media nacional ya que, la disminución en el volumen de mercancías transportado por esta vía fue del 1,2% en Aragón y del 4,8% en España.

Si se distingue entre las diferentes modalidades dentro del transporte por carretera – intrarregional, interregional e internacional- se observan diferentes comportamientos. El transporte intrarregional o dentro de la misma comunidad (peso del 70,6% en España y del 43,0% en Aragón), se vio reducido en un 6,3% para la media de España y en un 3,7% en la comunidad aragonesa. La segunda modalidad de transporte por carretera, interregional o entre comunidades, aumentó un 1,5% en Aragón, mientras que en España lo hizo más tímidamente (0,2%). Tras esta evolución, el transporte intrarregional pasó a representar más del 50% del total de mercancías transportadas por carretera en la comunidad, situando su peso sobre el total de España en un 15%. Finalmente, el transporte por carretera internacional, con un peso en torno al 5%

tanto en la comunidad como en España, experimentó la mayor caída (-6,6% en Aragón y -6,3% en España).

Por último, el transporte en ferrocarril ha supuesto el 0,7% del total de mercancías entradas en la comunidad. El volumen de toneladas movidas por esta vía ha sido de 1,8 millones. No por ello es una vía de entrada y salida menos importante. La Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ) dispone de un apartadero ferroviario que da acceso al principal nodo de comunicaciones de España. Por esta terminal pasan una media de 8 trenes al día y 450 camiones, lo cual hace de Plaza un enclave logístico referente al sur de Europa en el envío y recepción de mercancías. Lejos de estancarse, su importancia será aún mayor cuando se lleve a cabo la autopista ferroviaria entre Plaza y el Puerto de Algeciras o la adecuación de la plataforma para recibir trenes de 750 metros. Todo ello ha llamado la atención de un gigante como Amazon, que se está instalando próximamente en la Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA).

Viajeros

La interrelación existente entre transporte, turismo y territorio resulta incuestionable. En efecto, si no hubiese habido transportes facilitadores de la accesibilidad a las zonas turísticas dicha actividad no se hubiese desarrollado como lo ha hecho. Además, el transporte de pasajeros resulta de vital importancia en la vertebración del territorio. Acerca a empresas y trabajadores, a estudiantes y centros educativos y, por encima de todo, sirve para garantizar un derecho público fundamental como es la movilidad.

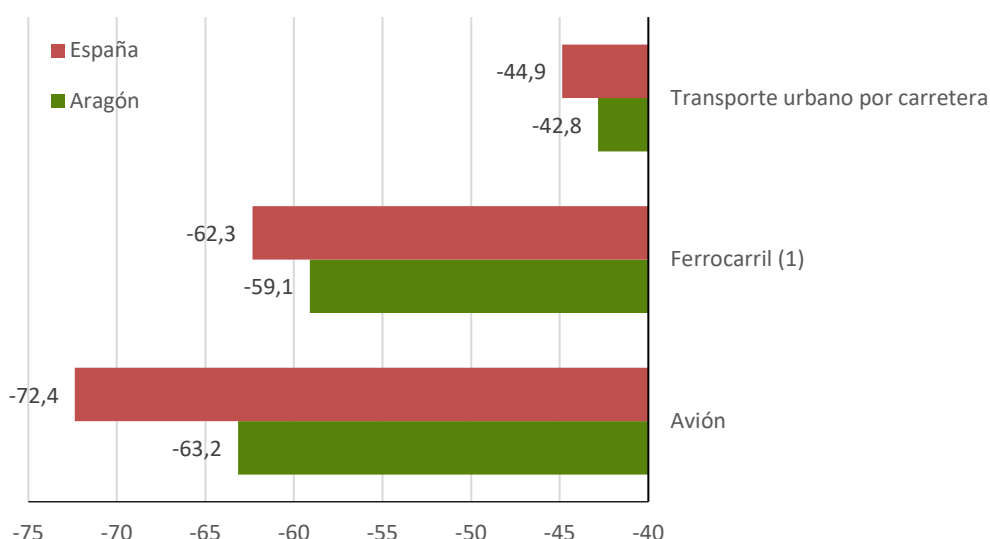
Estas premisas se han visto, sin embargo, afectadas por las circunstancias vividas a raíz del coronavirus. Haciendo uso de diferentes fuentes estadísticas como son el INE, IAEST y AENA, se ofrece la evolución de los principales medios de transporte en Aragón en comparación con España -transporte urbano por carretera, avión y ferrocarril-. Se ha de destacar, en este punto, la inexistencia de datos para Aragón relativos al uso de servicios de autobús para viajar entre comunidades. Este dato sería altamente interesante dado que se podría analizar de manera más precisa cómo el coronavirus afectó a los medios utilizados por los visitantes de otras comunidades y de otros países.

A partir de la información disponible se observa que los medios de transporte más castigados fueron, nuevamente, el avión y el ferrocarril, más asociados con los viajes a otras comunidades y países. El número de pasajeros que utilizaron el avión para llegar a Zaragoza se redujo en un 63,2% durante 2020, sumando un total de 172 mil pasajeros. Por meses, las mayores caídas se produjeron en abril, mayo y junio. En estos meses la entrada de pasajeros fue prácticamente nula. El final del estado de alarma

animó la entrada de visitantes de otros países, recuperándose en parte el tráfico aéreo de pasajeros, si bien la declaración del segundo estado de alarma y su posterior prolongación dio como resultado que, a partir de septiembre, las reducciones fuesen superiores al 70, anotándose el mínimo en noviembre (-92%). Si se comparan estos resultados con los de España se constata una mejor evolución en Aragón; su disminución de casi 10 puntos inferior a la anotada para España en el conjunto del año.

Una segunda vía de entrada de visitantes de otras comunidades es el ferrocarril. Si bien los datos no permiten comparar directamente los resultados obtenidos para Aragón y España, ambas disminuciones se situaron próximas al 60% en ambos casos. Por modalidad ferroviaria empleada, los datos del IAEST para Aragón permiten distinguir entre: AVE media distancia, AVE larga distancia y media distancia convencional, siendo las modalidades más utilizadas en 2020 las del AVE de larga distancia (58%) y el de media distancia convencional (39%). Para España, la información contenida en el INE permite desagregar entre ferrocarril de media distancia, ferrocarril de larga distancia, AVE y resto de ferrocarril de larga distancia. Atendiendo a la evolución por modalidades, las mayores caídas correspondieron a los desplazamientos de larga distancia.

■ Gráfico 6
Evolución del transporte de viajeros por modalidad
(%). Aragón y España. Año 2020



Fuente: INE, IAEST, AENA. Elaboración propia

(1). Los datos de España y Aragón no son directamente comparables. Para Aragón han sido extraídos del IAEST, mientras que para España estos datos provienen del INE

A esta información, más ligada a los visitantes de otras regiones, ha de añadirse la de los desplazamientos internos dentro de la misma comunidad en autobús como modalidad del transporte terrestre. Según los datos extraídos de la estadística de transporte de viajeros del INE, el número de viajeros que utilizaron el transporte urbano por autobús se redujo en un 42,8% en Aragón, cifra muy similar a la ofrecida para España. Esta modalidad de transporte es, sin duda, la más utilizada. Pese a la apuesta por el teletrabajo, el cierre de los centros educativos y la limitación a la movilidad en general, este tipo de transporte fue utilizado más de 72 millones de veces durante 2020.

Ante esta situación, el Gobierno de Aragón inyectó más de 13 millones de euros en ayudas al sector del transporte de viajeros por carretera, medio más utilizado por los pasajeros con un amplio margen. A estas ayudas se añadieron los fondos del Ministerio de Fomento para pymes, con un fondo de 8,3 millones de euros que no llegó hasta finales de año, afectando a buena parte de la flota vehículos especializados en el transporte de viajeros por carretera.

En definitiva, la crisis del coronavirus supuso un shock sin precedentes sobre el transporte de viajeros, que se ha visto drásticamente afectado como consecuencia de las restricciones impuestas a la movilidad y las limitaciones al aforo. Por otra parte, la importancia de Aragón y, en particular de su capital, en el transporte de mercancías, ha resultado ser una ventaja estructural de primer orden si se comparan estos datos con otras regiones de España.