

El Transporte Marítimo de Corta Distancia consolida su total recuperación en el año 2022 estabilizándose con respecto 2021 (-0,4%)

- El informe del Observatorio Estadístico del TMCD correspondiente al año 2022 muestra con claridad cómo el TMCD muestra su resiliencia al consolidar los datos post-pandemia.
- Incluso en casos como en el del TMCD de vehículos en régimen de mercancía, los tráficos han aumentado ligeramente.
- .Asu vez, el nivel de ocupación de la oferta en 2022 ha aumentado suavemente con respecto 2021, situándose en el 77,0%.

Madrid, 22 de marzo de 2023

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) ha celebrado una reunión de su Junta Directiva, en la que se ha presentado una nueva edición de su informe del Observatorio Estadístico del TMCD, el correspondiente al año 2022, que muestra una ralentización de su positiva evolución de 2021, en línea con lo registrado en el tráfico portuario español. Los datos más relevantes son los siguientes:

- La demanda de TMCD global (que incluye cabotaje y graneles) muestra una cierta estabilidad, con una variación del -0,4%. Este ligero descenso registrado se debe a la caída en el tráfico exterior. De hecho, el tráfico de cabotaje ha crecido un 12,7% (~6 millones de toneladas) mientras que el tráfico exterior ha decrecido un 3,5% (~7 millones de toneladas).
- El TMCD internacional ro-ro (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) ha registrado el comportamiento más positivo, con un incremento del 8,0%, manteniendo así el dinamismo que venía mostrando en los años anteriores. Así, en 2022 el TMCD internacional ro-ro registró 27,8 millones de toneladas (Mt) transportadas, lo que representa un incremento del 8,0% respecto a 2021. Por fachadas, el dato fue dispar: la mediterránea creció un 9,5%, y la atlántica tuvo una caída del 1,6%.
- Destacar también que, por primera vez desde 2018, el tráfico de vehículos en régimen de mercancía ha aumentado, en embarque y desembarque, y en ambas fachadas.
- Por países de origen y destino, en la fachada Atlántica destaca muy significativamente el dato del crecimiento del tráfico con Irlanda (5,9%) y también con Bélgica (9,8%). En el resto de casos se registran caídas respecto a 2021: con R. Unido un 10,9%, y con Francia un 18,5%.
- En la fachada Mediterránea sobresale el crecimiento de los tráficos con Marruecos (23,0%) mientras que con Italia y Túnez el tráfico se ha reducido un 5,7% y 9,3% respectivamente.

- La **oferta de TMCD alternativo a la carretera** en 2022, muestra que la capacidad anual ofertada ha caído un 0,8% respecto a 2021, aunque con comportamientos diferentes según fachada: en la fachada Atlántica ha aumentado un 13,4%, mientras que en la fachada Mediterránea ha disminuido un 5,9%.
- Como consecuencia de la evolución comentada, tanto de la oferta como de la demanda, el **nivel de ocupación** en 2022 fue del 77,0%, habiéndose reducido sensiblemente respecto al registrado en el año 2021, 80,6%.
- La fachada Mediterránea ha **mantenido su ocupación** -83,6%- frente a la registrada en 2021 -84,0%-. Mientras que en la fachada Atlántica el nivel de ocupación (61,6%) se ha reducido respecto a 2021 (71,0%), debido a que la oferta ha aumentado mientras que la demanda ha registrado una ligera reducción.
- En cuanto a las Autopistas del Mar, aquellos servicios que ofrecen 3 o más frecuencias semanales, la fachada Atlántica mantiene 3 Autopistas del Mar, habiendo aumentado su capacidad en metros lineales de forma significativa (64,8%). La fachada Mediterránea también ha aumentado de capacidad respecto a 2021 (11,3%), pasando de 3 a 6 Autopistas del Mar.

Estos datos muestran la fortaleza del **Transporte Marítimo de Corta Distancia**, cuyo comportamiento ha sido no solo positivo sino el mejor de todos los tráfico, lo que le confirma como medio idóneo para el transporte de mercancías, y más eficiente a nivel ambiental.

En el siguiente enlace [AQUÍ](#) se puede acceder al informe del Observatorio Estadístico del TMCD correspondiente al año 2022 y a una [infografía resumen](#) del mismo.

En la reunión de la Junta Directiva se han analizado también las posibilidades del **programa de eco-incentivos** de ser más eficiente en cuanto a su objetivo de captación de más carga de la carretera, incorporando enlaces entre puertos y tipos de mercancía que en la 1ª convocatoria no se han incluido.

Por último, desde SPC Spain se está trabajando en propuestas para avanzar en simplificar y hacer más ágil y eficiente el control aduanero y para-aduanero con terceros países.

En resumen, en torno a **850.000 vehículos pesados utilizaron, durante el año 2022 el buque** para trasladarse desde puertos españoles a otros destinos europeos y próximos.

Estos datos ponen de manifiesto la importante y creciente **contribución del TMCD a un sistema de transporte más sostenible, al fomento de la intermodalidad marítima y a la lucha contra el Cambio Climático**

DESTACADOS DEL AÑO 2022



TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA – TOTAL

Con 269 millones de toneladas en 2022, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España se mantuvo relativamente estable (-0,4%) respecto a 2021.

El ligero descenso registrado en las cifras de TMCD en 2022 se debe a la caída en el tráfico exterior. De hecho, el tráfico de cabotaje ha crecido un 12,7% (≈6 millones de toneladas) mientras que el tráfico exterior ha decrecido un 3,5% (≈7 millones de toneladas).

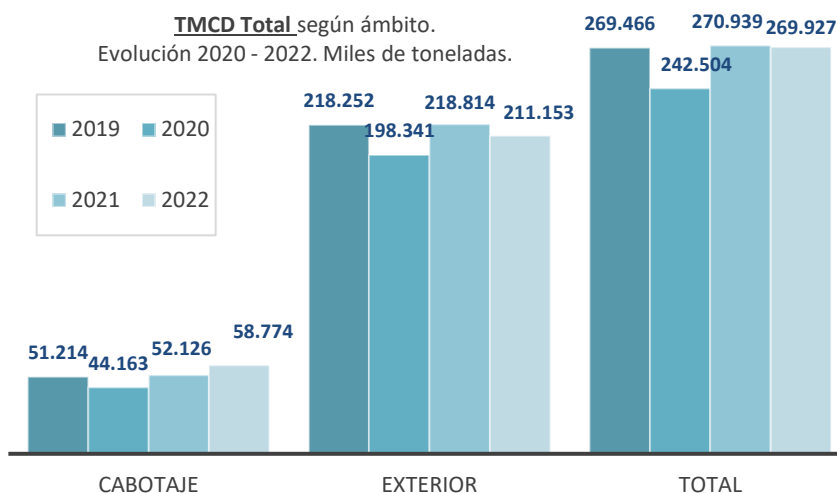


Tráfico Exterior



Tráfico de Cabotaje

TMCD Total según ámbito.
Evolución 2020 - 2022. Miles de toneladas.



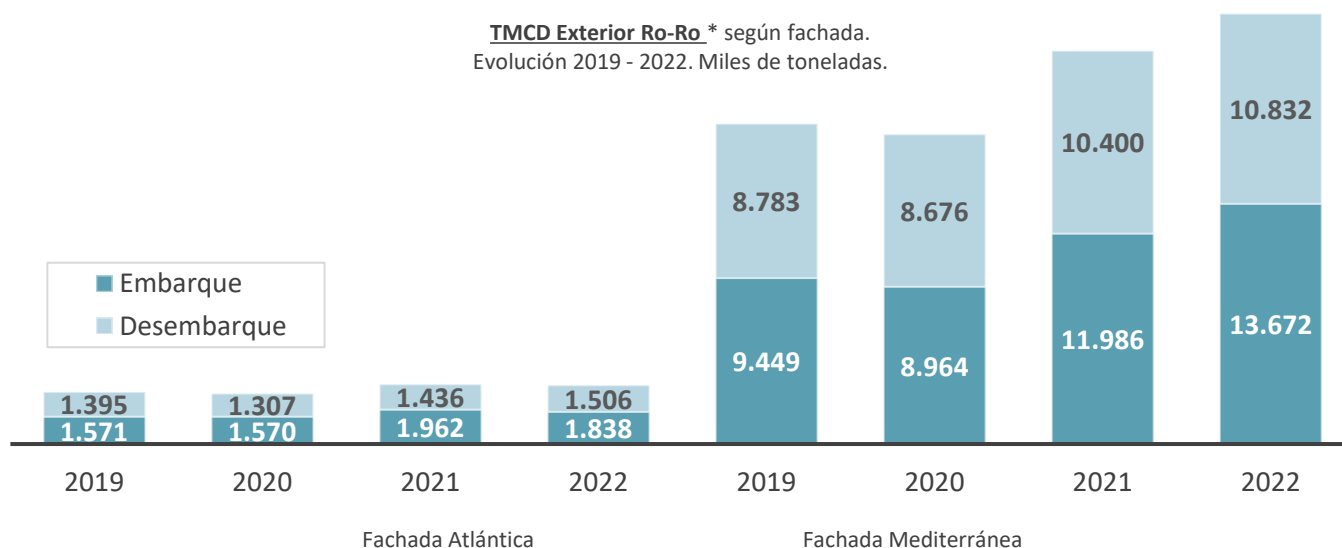
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO

El TMCD internacional ro-ro* con 27,8 Mt en 2022, aumentó un 8,0% respecto a 2021, en línea con su dinamismo habitual, recuperado tras la pandemia. Es el único tráfico que registra aumentos

8,0%
Δ Interanual
TMCD Ro-Ro

En 2022, el TMCD internacional de carga rodada (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) consolida el dinamismo que recuperó los años anteriores, después de la reducción de 2020 debido a la crisis de la pandemia de Covid-19. **El incremento ha sido del 8,0% respecto a 2021.** Es el único tráfico que registra aumentos, tanto los graneles como las otras formas de la mercancía general han experimentado reducciones. No obstante, el comportamiento ha sido diferente entre fachadas: la fachada Atlántica decreció un 1,6%, mientras que la Mediterránea registró un incremento del 9,5%.

TMCD Exterior Ro-Ro* según fachada.
Evolución 2019 - 2022. Miles de toneladas.



* No incluye veh. reg. mercancía

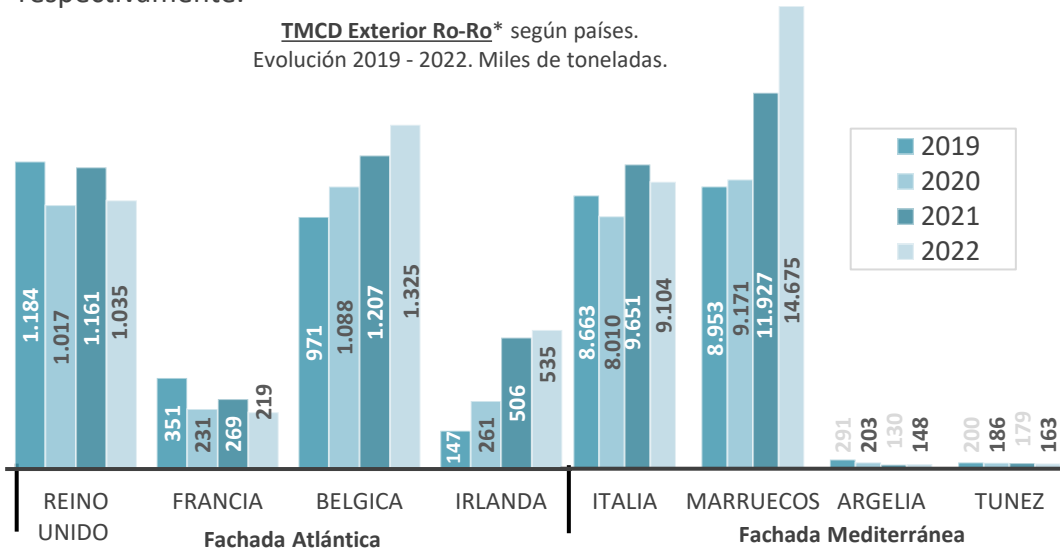


TMCD INTERNACIONAL RO-RO SEGÚN PAÍSES DE INTERCAMBIO

Irlanda, y Bélgica concentran los crecimientos, en la fachada Atlántica, mientras que en la mediterránea destaca el crecimiento del tráfico con Marruecos (23,0%).

En la fachada Atlántica destacan Bélgica e Irlanda con un crecimiento del tráfico (9,8% y 5,9% respectivamente) continuando con la tendencia alcista que ya se había manifestado en años anteriores. En la otra cara de la imagen, se tienen los casos de R. Unido y de Francia, cuyos tráficos caen en un 10,9% y un 18,5% respectivamente.

TMCD Exterior Ro-Ro* según países.
Evolución 2019 - 2022. Miles de toneladas.



En la fachada Mediterránea sobresale el crecimiento de los tráficos con Marruecos (23,0%) y con Argelia (13,8%). Como novedad el tráfico con Italia cae por primera vez desde 2016 (-5,7%) mientras que el tráfico con Túnez continúa cayendo (-9,3%).

* No incluye vehículos en reg. mercancía

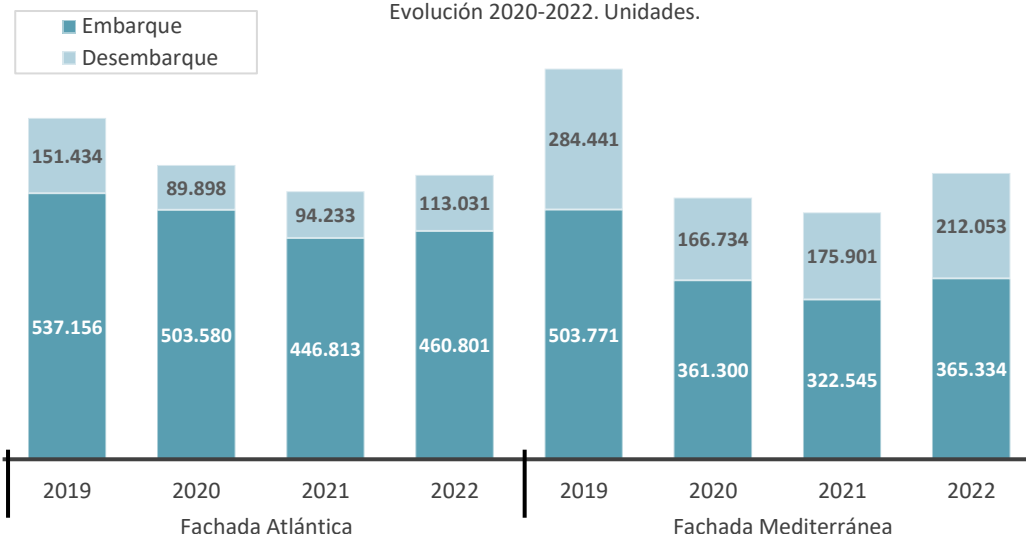
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA – SERVICIOS CAR- CARRIER

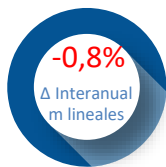
El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía con 2,7 Mt (≈ 1.151 miles vehículos) en 2022, por fin registró un aumento, un 10,7% respecto a 2020



Los embarques crecieron un 7,3% aunque con un crecimiento desigual entre fachadas: la Mediterránea (13,3%) y la Atlántica (3,0%). Por su parte, los desembarques registraron una subida global del 20,3% gracias al incremento en las dos fachadas: la fachada Atlántica aumentó un 25,5% y la Mediterránea un 20,5%.

TMCD Exterior. Vehículos en régimen de mercancía según fachada.
Evolución 2020-2022. Unidades.



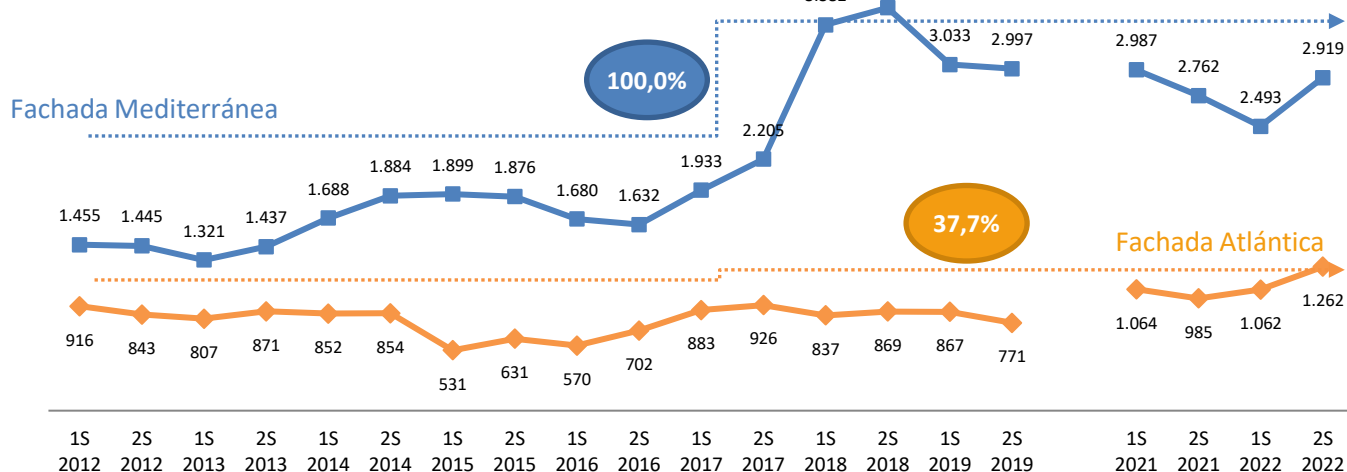


OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA - ALTERNATIVO A LA CARRETERA

En 2022, la capacidad anual ofertada de los servicios de carga rodada se ha mantenido (-0,8%) respecto a 2021, aunque con comportamientos diferentes según fachada

La capacidad anual ofertada de los servicios de carga rodada ha aumentado un 13,4% en la fachada Atlántica, mientras que en la fachada Mediterránea ha disminuido un 5,9%, iniciando la mediterránea una tendencia positiva, y consolidándola la atlántica.

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA
CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA RODADA SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2022. Miles de metros lineales



* El salto en las cifras de capacidad de los servicios de carga rodada de la fachada mediterránea desde 2018 se deben a un cambio metodológico, al incluir en este concepto servicios que no se consideraban antes de ese año: Norte de África (Argelia, Marruecos y Túnez, exceptuando los servicios Bª Algeciras-Tánger).

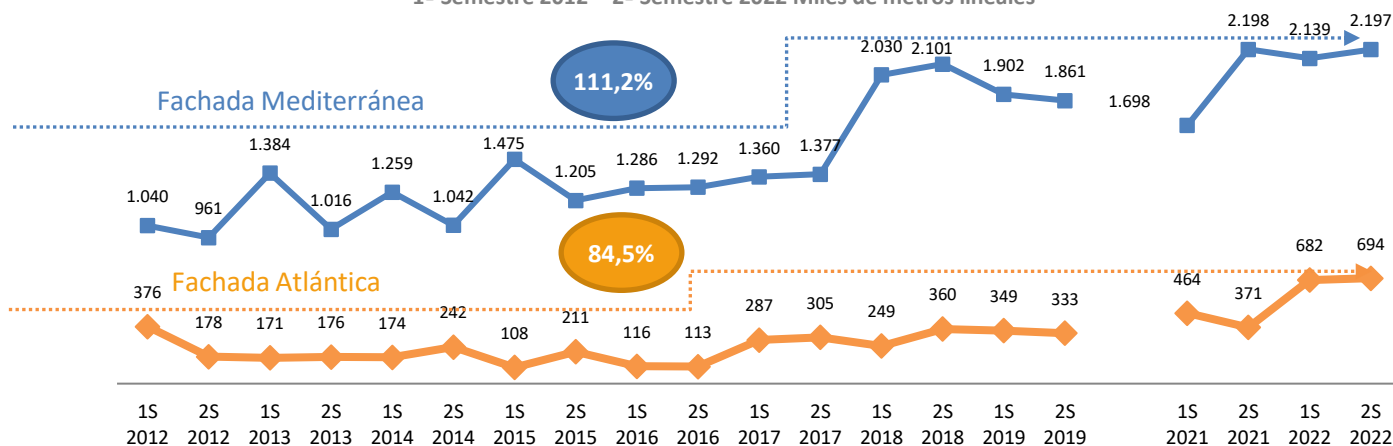
AUTOPISTAS DEL MAR



Se consideran Autopistas del Mar aquellos servicios que tengan una frecuencia de 3 o más salidas semanales y ahorren (eliminen) transporte de la carretera

La fachada Atlántica mantiene sus 3 Autopistas del Mar con respecto a 2021, habiendo aumentado su capacidad en metros lineales de forma significativa (64,8%). Al igual que la fachada Mediterránea, que también ha aumentado de capacidad respecto a 2021 (11,3%), pasando las Autopistas del Mar de 3 a 6.

AUTOPISTAS DEL MAR . CAPACIDAD SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2022 Miles de metros lineales



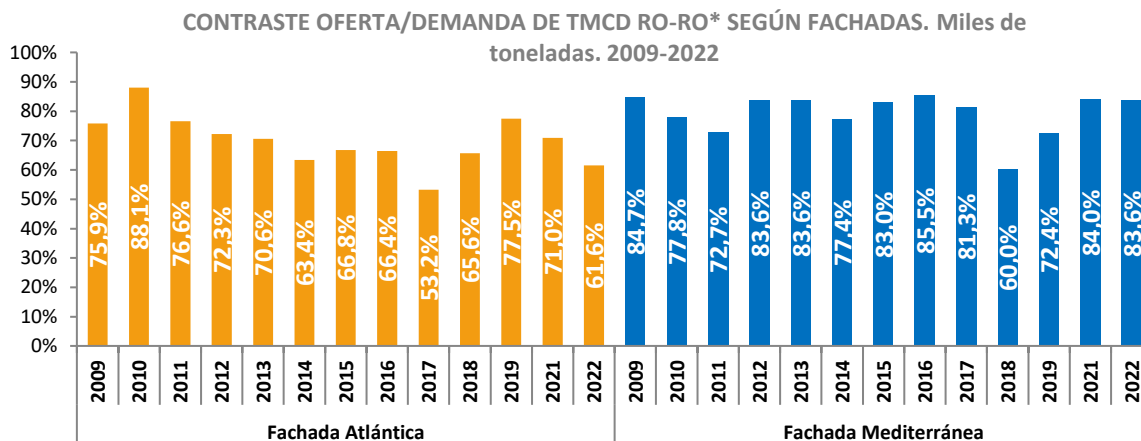
* Los importantes crecimientos en los indicadores de las AdM a partir de 2018 se deben a un cambio metodológico, al incluir en este concepto servicios con el Norte de África que no se consideraban anteriormente.



CONTRASTE OFERTA - DEMANDA

La ocupación estimada de la oferta en 2022 fue del **77,0%**, habiendo aumentado ligeramente respecto a la registrada en el año 2021, 80,6%.

La fachada Atlántica presenta un nivel de ocupación (61,6%) que se ha reducido significativamente respecto a 2021 (71,0%), debido a que la oferta ha aumentado sensiblemente más que la demanda. La fachada Mediterránea, por el contrario, ha mantenido casi por completo su ocupación -83,6%- frente a la registrada en 2021 -84,0%-.

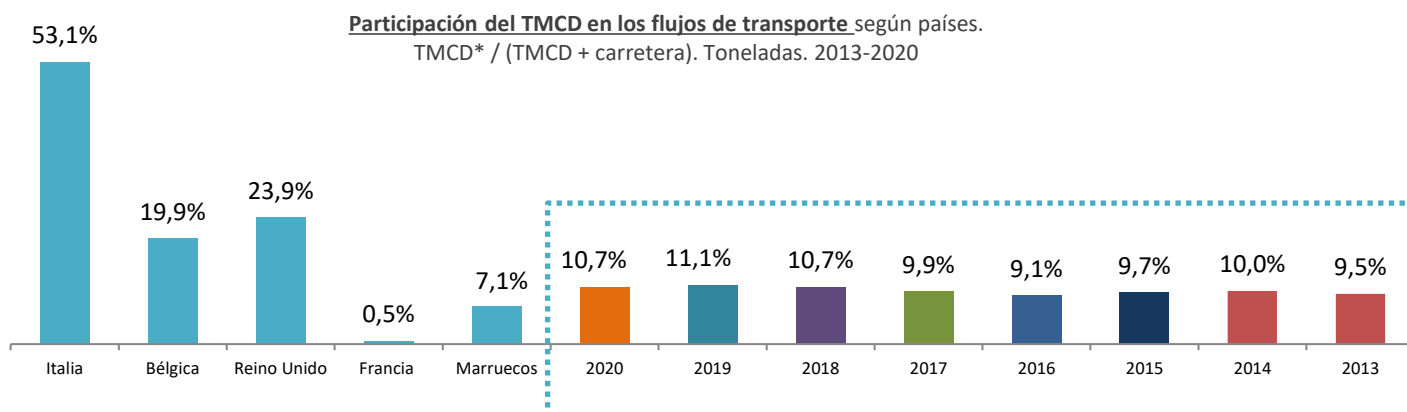


TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA VS. TRANSPORTE POR CARRETERA

10,7%
Cuota TMCD

En relación con el transporte por carretera, el TMCD ro-ro captó en 2020 el **10,7%** de la demanda de transporte internacional, algo inferior al año 2019 (11,1%). Italia registra la mayor cuota con un **53,1%**

Aunque con ligeras variaciones, la cuota se mantiene en niveles similares a los de los dos años precedentes. Italia y Reino Unido siguen siendo los países donde el TMCD ro-ro muestra una cuota de participación más elevada, estando en el caso de Italia en el 53,1%. Destaca asimismo la cuota de Bélgica en torno al 20%.



* Alternativo al transporte por carretera
No incluye veh. reg. mercancía