



El transporte de vehículos por carretera, ferrocarril y barco comienza a recuperarse con un leve repunte de un 2,6% en 2022

- Durante el año, se desplazaron 4,59 millones de vehículos entre las diferentes modalidades, lejos aún de los habituales más de 5 millones de antes de la pandemia
- El método de transporte más utilizado por los socios de ANFAC es el marítimo, que

representa un 48,4% de la cuota intermodal

- **Los puertos de Santander, Tarragona y Sagunto se posicionan como los mejor valorados de España**
- **La falta de camiones portavehículos y la escasez de conductores lastran al transporte terrestre, que disminuye en un 6,5% con respecto a 2021**

En la imagen: José López-Tafall, director general de ANFAC y José Estrada, director general de circulación y gestión de capacidad de Adif

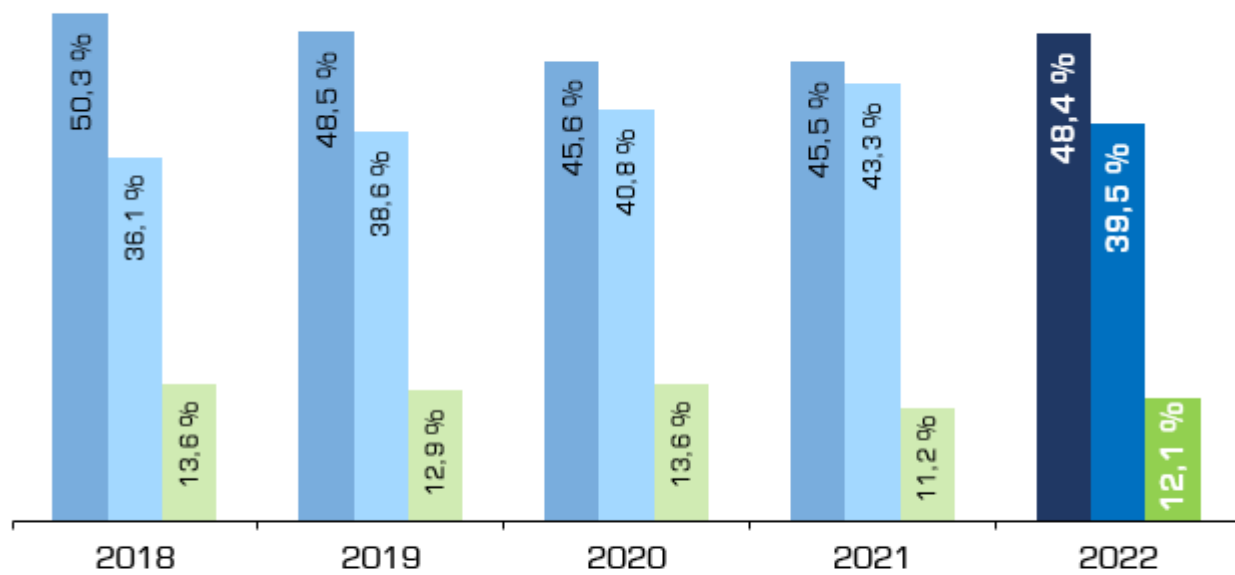
Madrid, 21 de noviembre de 2023. Un total de **4,59 millones de vehículos fueron transportados durante 2022 a través de los servicios de transporte por carretera, ferrocarril y barco**, lo que representa un **ligero repunte del volumen de un 2,6%** con respecto al 2021, pero aún por debajo de los habituales más de 5 millones previos a la pandemia. Los continuos vaivenes de la economía desde el año 2020 han afectado intensamente al sector de la automoción, y al impacto de la crisis del COVID-19 se ha unido la invasión rusa de Ucrania en febrero de 2022. La implicación de las principales economías en el conflicto ha supuesto un fuerte impacto sobre las cadenas logísticas, dificultando la recuperación del sector del automóvil.

Con carácter anual, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) elabora una serie de informes sectoriales, este año correspondiente al ejercicio de 2022: **Valoración de la logística marítimo-portuaria, Valoración de la logística del transporte ferroviario y Valoración de la logística de vehículos por carretera**. En ellos se analizan y se evalúan los servicios prestados para el transporte en los diferentes modos. Los informes recogen la opinión de los asociados de ANFAC a través de cuestionarios en los que se les pregunta por su nivel de satisfacción de diferentes aspectos relevantes de los servicios de cada modo de transporte.



Evolución del transporte de vehículos por canal

■ Marítimo ■ Carretera ■ Ferroviario



Volumen total transportado

5.792.222	5.853.057	4.706.125	4.475.293	4.592.372
-1,0 %	1,1 %	-19,6 %	-4,9 %	2,6 %

Fuentes: ANFAC y Puertos del Estado.





(de izq. a der.): Arancha Mur, directora de economía y logística de ANFAC; José Estrada, director general de circulación y gestión de las capacidades de Adif y José López-Tafall, director general de ANFAC

EL TRANSPORTE MARÍTIMO, EL MÁS UTILIZADO POR LOS SOCIOS DE ANFAC, CRECE UN 9,2% EN 2022

En la edición de 2022 del informe sectorial sobre **Valoración de la logística marítimo-portuaria** se ha registrado un aumento de los desplazamientos de vehículos a través de servicios marítimos, con **un incremento del 9,2% y un volumen de 2,2 millones de vehículos**. De esta manera, se recupera la senda del crecimiento tras tres años de continuos descensos. Esta leve mejoría está asociada a la producción de vehículos en 2022 (+5,8%), que ha favorecido los flujos de exportación. **Con una cuota del 48,4%** del total de los vehículos transportados, **el transporte marítimo es el más utilizado por los socios de ANFAC**, aumentando su cuota en 2,9 p.p. con respecto a 2021.

Del total de tráfico de vehículos que en régimen de mercancías pasaron por los puertos a lo largo de 2022 —conforme a los datos de Puertos del Estado— este informe se centra en analizar los ocho principales para la importación y exportación de vehículos. Para ello se ha recogido la evaluación que hacen las empresas asociadas a ANFAC, responsables de 1,8 millones de los vehículos desplazados por esta vía (el 81,2% del total), sobre los servicios logísticos de los puertos de Santander, Tarragona, Sagunto, Pasaia, Barcelona, Valencia, Vigo y Málaga.

En la edición de 2022, **el puerto de Santander es el que lidera el ranking con una puntuación de 4,4 sobre 5**, seguido por los de Tarragona y Sagunto, que comparten la segunda posición con una puntuación de 4,2. Precisamente los puertos de Santander y Sagunto, junto con el de Málaga, son los únicos tres que mejoran su puntuación con respecto a 2021. La valoración media de los puertos españoles baja una décima con respecto a 2021, con una puntuación global de 3,9 sobre 5 y que refleja las dificultades sufridas por este modo de transporte a lo largo de 2022.

De los indicadores analizados, los aspectos mejor valorados por las marcas son los relacionados con los trámites aduaneros (4,5 sobre 5), seguidos por la agilidad en la asignación de zonas de depósito, la carga y descarga de camiones, la gestión en las zonas de depósito y la existencia de incidencias sobre los vehículos ajenas a la manipulación de los mismos, todos ellos con una puntuación de 4,2 sobre 5.

Adicionalmente, los fabricantes han destacado algunos aspectos positivos, tales como el impulso de mejoras en la gestión de los accesos ferroviarios a los puertos, la mejora en el grado de flexibilidad del servicio, la adaptación a las necesidades de los fabricantes o la minimización de incidencias en la manipulación de los vehículos a través de la formación y la concienciación.

Ranking de los puertos peninsulares

		Valoración		Nº de vehículos PTOS. DEL ESTADO	Representatividad (1)
1º	Santander	4,4	↑	287.715	84,5 %
2º	Tarragona	4,2	↓	168.917	83,5 %
	Sagunto *	4,2	↑	121.712	80,1 %
3ª	Pasaia	4,1	↓	239.946	89,8 %
4º	Barcelona	3,7	↓	504.015	64,7 %
	Valencia	3,7	↓	411.608	80,1 %
	Vigo *	3,7	=	444.442	92,5 %
5º	Málaga *	3,5	↑	44.247	91,5 %
VALORACIÓN TOTAL		3,9	↓	2.222.602	81,2 %

(*) Puertos penalizados por no tener acceso ferroviario.

(1) Porcentaje de los datos facilitados por las marcas participantes en el informe en relación con los volúmenes oficiales de Puertos del Estado.

Fuentes: ANFAC y Puertos del Estado.



LAS MEJORAS EN LOS CUELLOS DE BOTELLA Y EN LAS CADENAS GLOBALES DE SUMINISTRO HACEN CRECER UN 10,9% AL FERROCARRIL

El informe de *Valoración de la logística del transporte ferroviario* ha cerrado esta edición con un aumento del transporte de vehículos a través del sistema ferroviario, tras varios años de retrocesos. En concreto, durante 2022 el transporte de vehículos a través de este modo **ha crecido un 10,9%, siendo el responsable de transportar más de 550.000 vehículos**. Este crecimiento ha sido posible gracias al ligero aumento de la producción nacional de vehículos en un 5,8% en 2022 con respecto al año anterior. En contrapunto, el transporte de componentes en tren ha caído un 9,7% en 2022 con respecto a 2021, proviniendo esta caída mayoritariamente del tráfico nacional (-21,7%), mientras que las toneladas del transporte internacional de componentes han aumentado (+7,9%).

El transporte ferroviario de vehículos es un elemento necesario para las marcas, y en el reparto intermodal mejora su cuota en 0,9 p.p. al haber absorbido parte de las necesidades de transporte terrestre, sobre todo para aproximar los vehículos producidos en España a los puertos desde donde se procede a su posterior exportación por vía marítima. **La cuota modal del transporte ferroviario se ha situado en 2022 en un 12,1%**, lejos, en cualquier caso, de las cuotas previas a la pandemia y cercanas al 14%. Los problemas de falta de maquinistas, vagones y máquinas han lastrado un mayor crecimiento de este modo de transporte que solo ha podido reaccionar en parte ante la mayor demanda.

El aumento de las unidades totales transportadas en ferrocarril se ha visto reflejada tanto en el transporte nacional (+9,3%) como, sobre todo, en el internacional (+19,2%). Esta tendencia confirma la gran vocación ferroviaria del sector del automóvil, con una clara decisión de incremento en su utilización para los próximos años. En este sentido, es necesario destacar que en mayo de 2023 se ha procedido a la renovación del **Acuerdo de Colaboración entre ADIF y ANFAC**, que está en vigor desde febrero de 2019 y es de gran relevancia para el sector, ya que permite potenciar la coordinación y la colaboración de todos los integrantes de la cadena logística incluyendo a los puertos de origen y destino.

En relación con la valoración de las marcas encuestadas, y debido a las dificultades sufridas por este modo de transporte en un entorno complejo de gran irregularidad de flujos, **el resultado global ha retrocedido una décima en 2022 con respecto a 2021, hasta situarse en 3,2 sobre un total de 5 puntos**. Las tendencias son diferentes en el tráfico nacional e internacional: mientras que el primero cae una décima hasta el 3,1, el internacional se mantiene constante con una valoración de 3,6 sobre 5.

En el ámbito nacional, las marcas encuestadas señalan como aspectos mejor valorados, al igual que en ediciones anteriores, la facilidad para contactar y la eficacia en la atención por parte de los operadores logísticos y ferroviarios, aunque la puntuación haya disminuido en seis décimas, con un 4,3. Es el único aspecto que se sitúa por encima de 4 y, por lo tanto, se puede considerar como una calificación satisfactoria. El aspecto que más se ha deteriorado es el grado de satisfacción con respecto al cumplimiento del plan de transporte, que obtiene 3,5 puntos. En cualquier caso, se ha reconocido un esfuerzo para adaptar los planes de transporte, mejorando una décima su valoración.



En el transporte internacional se observa una mejora en la valoración de la flexibilidad para adaptar el plan de transporte en base a las necesidades de la marca, que aumenta dos décimas hasta los 3,4 puntos. Por otra parte, la valoración de daños sobre los vehículos ha caído con la misma intensidad, situándose en 3,6 sobre 5 puntos.

En cuanto al transporte nacional de componentes la valoración otorgada por los fabricantes de vehículos se ha mantenido constante en 4,4 puntos sobre 5, lo que supone una percepción satisfactoria a pesar de la inestabilidad logística de los últimos años. Las marcas destacan la excelencia en cuanto a la valoración de daños en las mercancías, con una puntuación máxima de 5 puntos; y la mejora en la gestión de terminales, que aumenta un punto con respecto a 2021 hasta los 4,7 puntos.

Resultados globales 2022 del transporte ferroviario de vehículos

VEHÍCULOS		COMPONENTES	
Nacional	Internacional	Nacional	Internacional
3,1 ↓	3,6 =	4,4 =	n.d.
3,2 ↓		n.d.	

LAS DIFICULTADES EN LA OFERTA DE TRANSPORTE POR CARRETERA PROVOCA UN RETROCESO DEL 6,5%

Según el informe de la *Valoración de la logística de vehículos por carretera*, en 2022 se desplazaron por carretera **un total de 1.812.325 vehículos, lo que supone una caída del 6,5% con respecto a 2021**. Esta disminución está motivada por el transporte internacional, que se ha contraído un 26,2% (578.247 unidades), ya que el nacional, pese a las dificultades, ha conseguido aumentar un 6,8% (1.234.078 unidades).

La situación del transporte por carretera de vehículos en España ha sido complicada en España, compartiendo buena parte de los problemas que afectan al sector con Europa. Según datos de TRANSPORTAVE, en 2022 se perdieron más del 25% de camiones portavehículos con respecto a 2019, motivado por la baja actividad que ha lastrado la producción y el mercado desde la crisis sanitaria, agravada por la guerra de Ucrania. También comparte con Europa la escasez de conductores, que en el caso español se intensifica por la regulación que prohíbe que los conductores realicen carga y descarga en la mercancía general, prefiriendo así, este transporte que el de vehículos.



El reparto intermodal viene muy condicionado por los problemas a los que cada uno de los modos de transporte ha tenido que hacer frente en un contexto de recuperación paulatina de la actividad del sector del automóvil, pero todavía en 2022 con poca estabilidad en los flujos. Para el transporte por carretera su cuota cae en 3,8 p.p., **situándose en un 39,5% por las dificultades de disponibilidad de medios.**

En cuanto a la valoración obtenida en 2022, el transporte por carretera a nivel nacional **obtiene la misma que en la edición anterior: un 3,7 sobre 5.** A nivel internacional, se recorta cinco décimas al pasar del 4,2 obtenido en 2021 al 3,7 de 2022.

En el ámbito nacional, las marcas han valorado positivamente el trato de las mercancías en el transporte terrestre, minimizando sus daños tanto en el transporte nacional como el internacional. También ha obtenido buena valoración la potenciación de la formación. Por otra parte, como conclusiones se han señalado la necesidad de poder obtener una mayor capacidad y flexibilidad de este modo de transporte siendo necesario que entre todos los que participan en la cadena logística se trabaje para reforzar la capacidad de carga. Como objetivo prioritario, se resalta la necesidad de continuar avanzando en la digitalización para la gestión de la documentación y para el control de la flota y organización de rutas.



Transporte nacional de vehículos

	OL 1	OL 2	OL 3	OL 4	OL 5	OL 6	VALORACIÓN	
Cliente - proveedor	3,6	3,0	3,4	3,7	4,0	3,7	3,6	=
Recogida	3,7	3,3	3,7	3,5	4,0	3,7	3,6	↓
Transporte	3,5	3,3	3,4	3,6	4,0	3,7	3,5	↓
Entrega	3,8	3,5	3,7	3,8	4,0	4,0	3,8	↑
Otros	4,0	3,7	3,7	3,8	3,8	4,1	3,9	↑
VALORACIÓN	3,7	3,4	3,6	3,7	4,0	3,8	3,7	=

Fuente: ANFAC.

Transporte internacional de vehículos

	OL 1	OL 2	OL 3	OL 4	OL 5	OL 6	OL 7	OL 8	VALORACIÓN	
Cliente - proveedor	3,1	3,3	3,5	3,4	4,0	3,6	3,4	3,8	3,4	↓
Recogida	3,7	3,7	3,9	3,7	3,9	3,7	3,7	3,8	3,7	↓
Transporte	3,3	3,7	3,6	3,6	3,8	3,4	3,2	3,7	3,6	↓
Entrega	3,6	3,5	3,9	3,4	3,9	3,7	4,0	3,8	3,6	↓
Otros	4,2	4,5	4,1	3,8	3,9	3,8	4,4	3,8	4,3	↓
VALORACIÓN	3,6	3,7	3,8	3,6	3,9	3,6	3,7	3,8	3,7	↓

Fuente: ANFAC.

PDF adjunto 9914

Fecha: 21 noviembre, 2023 - 12:00



91 343 1345



prensa@anfac.com



www.anfac.com

