



"EL TMCD COMO SOLUCIÓN PARA UN
TRANSPORTE SOSTENIBLE Y
DIGITALIZADO: EL ECO-INCENTIVO
MARÍTIMO"

Organizan:



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN



Puerto de Motril
GRANADA
Autoridad Portuaria de Motril

Jueves 28 Noviembre
**IMPULSANDO LA
COMPETITIVIDAD DEL
TRANSPORTE
MARÍTIMO DE CORTA
DISTANCIA**

Salón de actos. Edificio Azul, Puerto de Motril

Subvenciona:



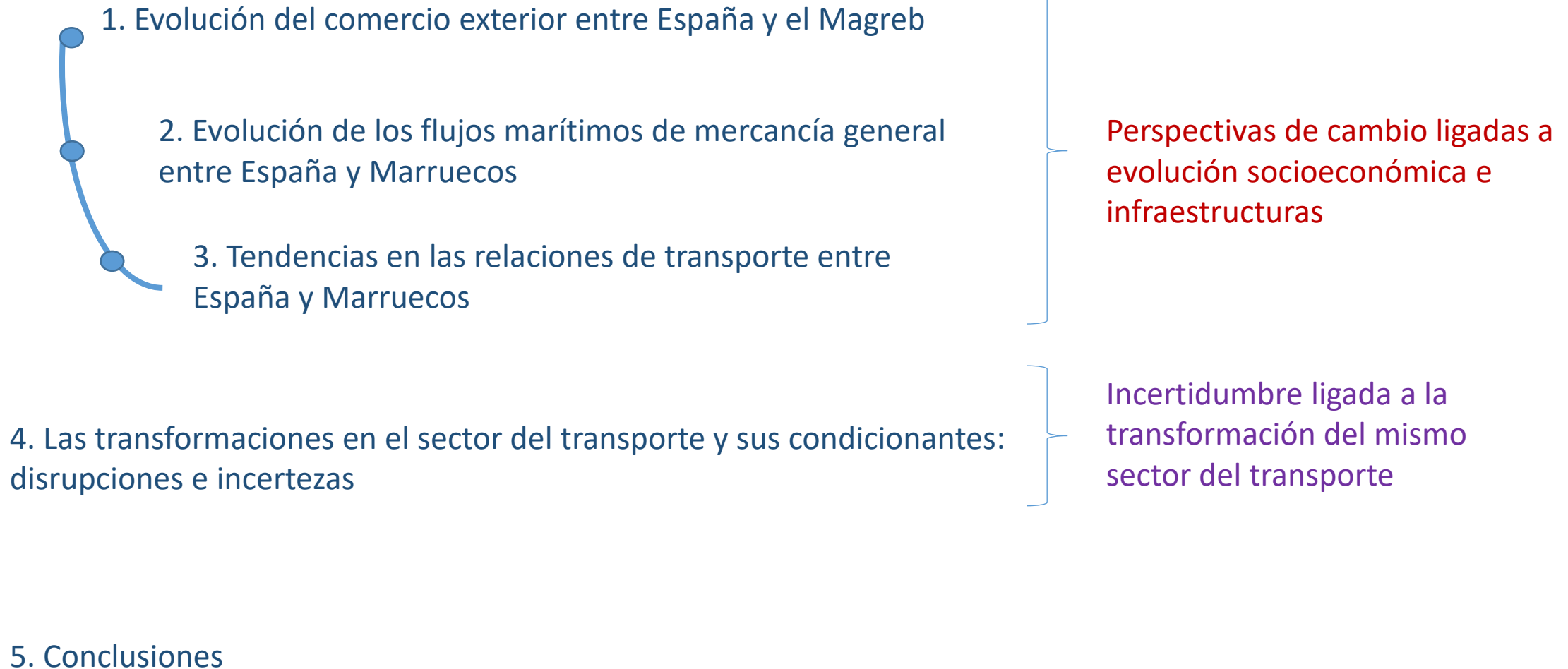
CONEXIÓN ESPAÑA - MARRUECOS: Nuevas Perspectivas en el TMCD

Jordi Selfa Clemente

CETMO

Presentación CETMO

IDEAS FUERZA



CETMO

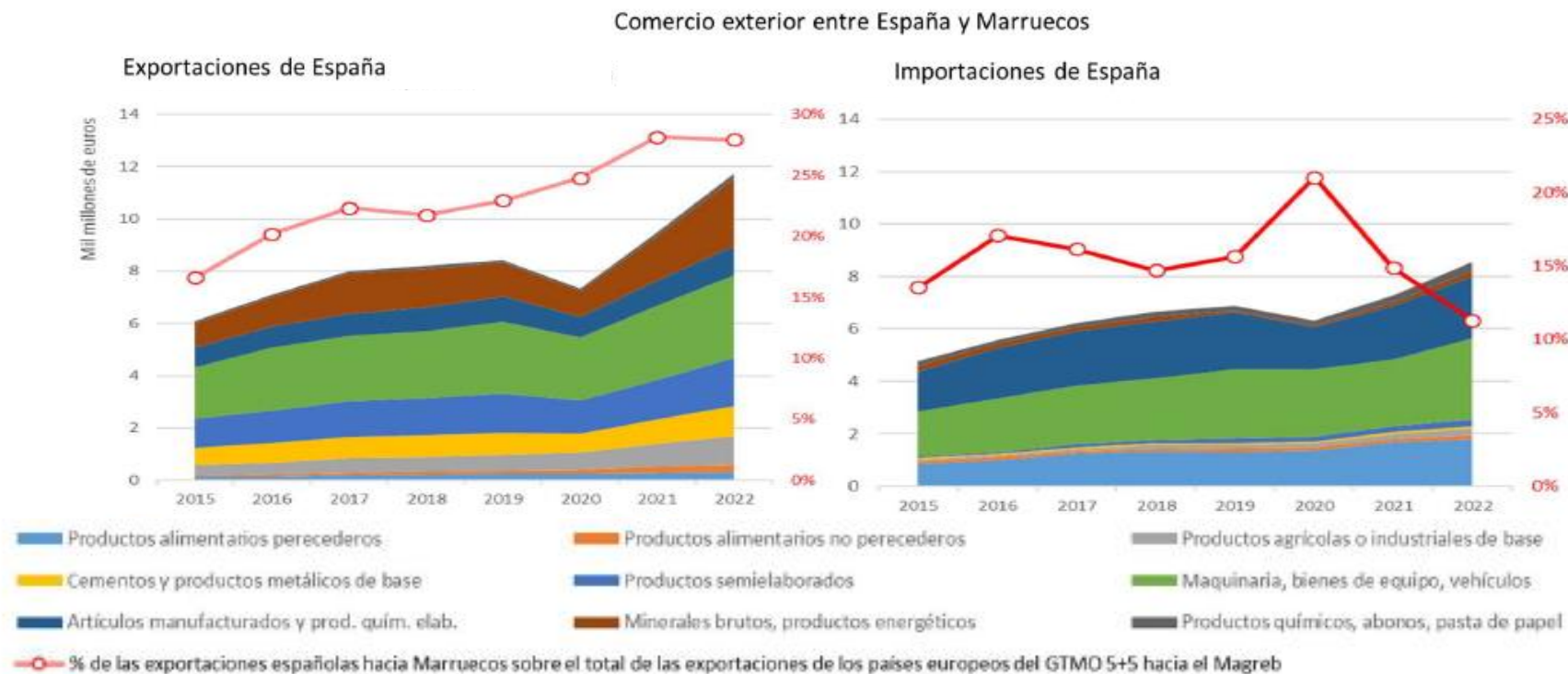
- Centro de Estudios de Transporte en el Mediterráneo Occidental
 - Creado en 1984 por la Comisión Económica de Europa de la Naciones Unidas
 - En 1995 asume el **Secretariado Técnico del Grupo de Ministros de Transporte de Mediterráneo Occidental**, formado por Portugal, España, Francia, Italia y Malta por el lado europeo y Marruecos, Argelia y Túnez en el Magreb, a los que se unirán Libia y Mauritania, configurando el **GTMO 5+5**



Objetivo: Colaboración entre las dos orillas del Mediterráneo Occidental

Mejorar las condiciones de transporte en la región del Mediterráneo, con el fin de facilitar los intercambios comerciales y la circulación de personas de una manera segura, eficiente y sostenible, y todo ello con el objetivo general de promover el desarrollo socioeconómico de la región y sus habitantes

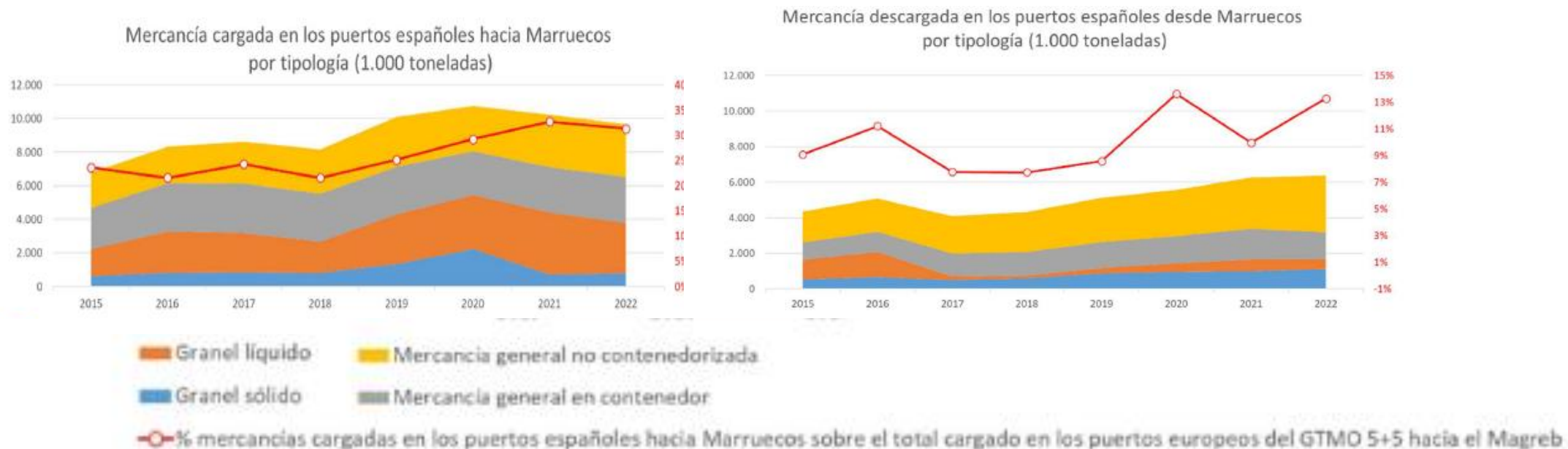
1. Evolución del comercio exterior entre España y Marruecos



Crecimiento de los flujos comerciales

- Los flujos comerciales medidos en **valor económico** entre el Marruecos y España experimentan en los últimos años una tendencia alcista.
- La recuperación tras la crisis del Covid19 confirma esta tendencia.
- Las exportaciones desde España presentan una estructura diversificada, en la que destaca el grupo de *maquinaria, bienes de equipo y automoción*
- En las importaciones españolas desde Marruecos destaca igualmente el grupo de *maquinaria, bienes de equipo y automoción*, pero también el grupo de *productos manufacturados* y el de *alimentos precederos*.

2. Evolución de los flujos marítimos de mercancía general entre España y Marruecos



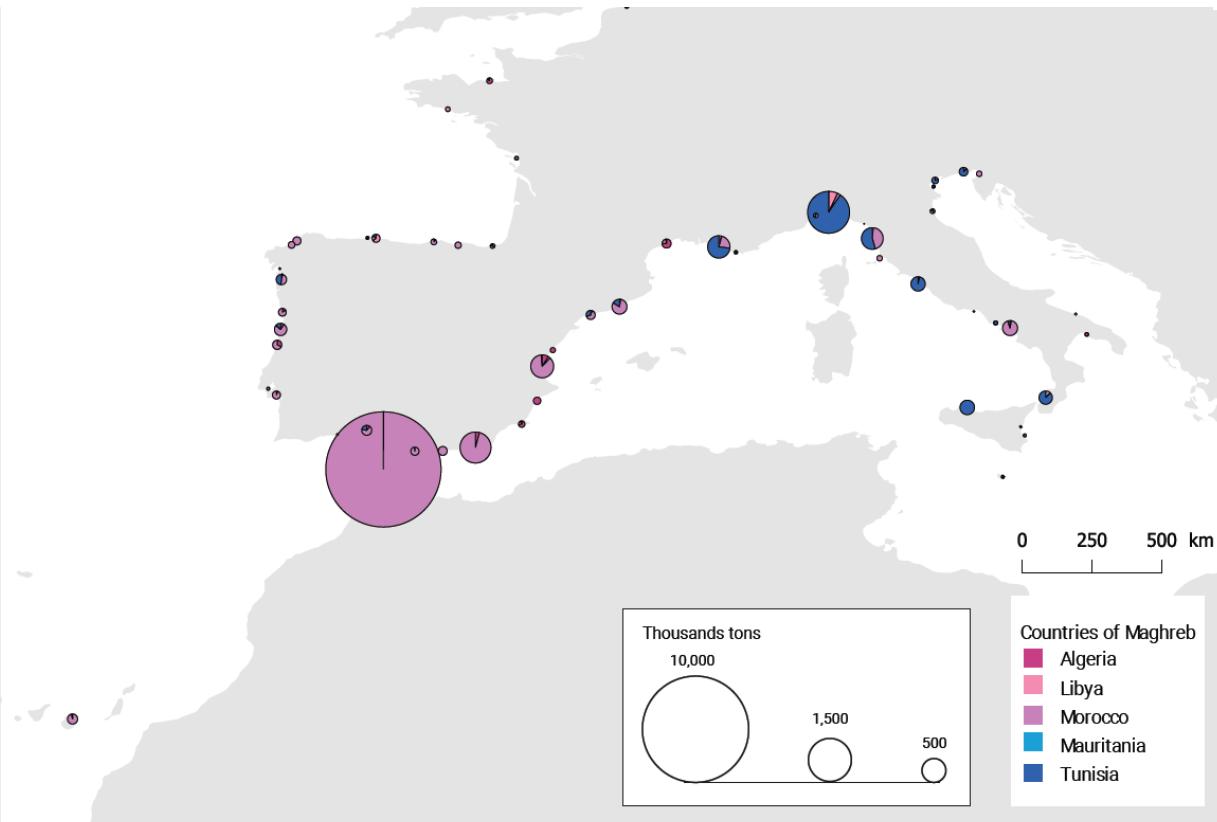
CETMO SECEGSA SNED a partir de Eurostat.

Importancia y crecimiento de los flujos de Mercancía General

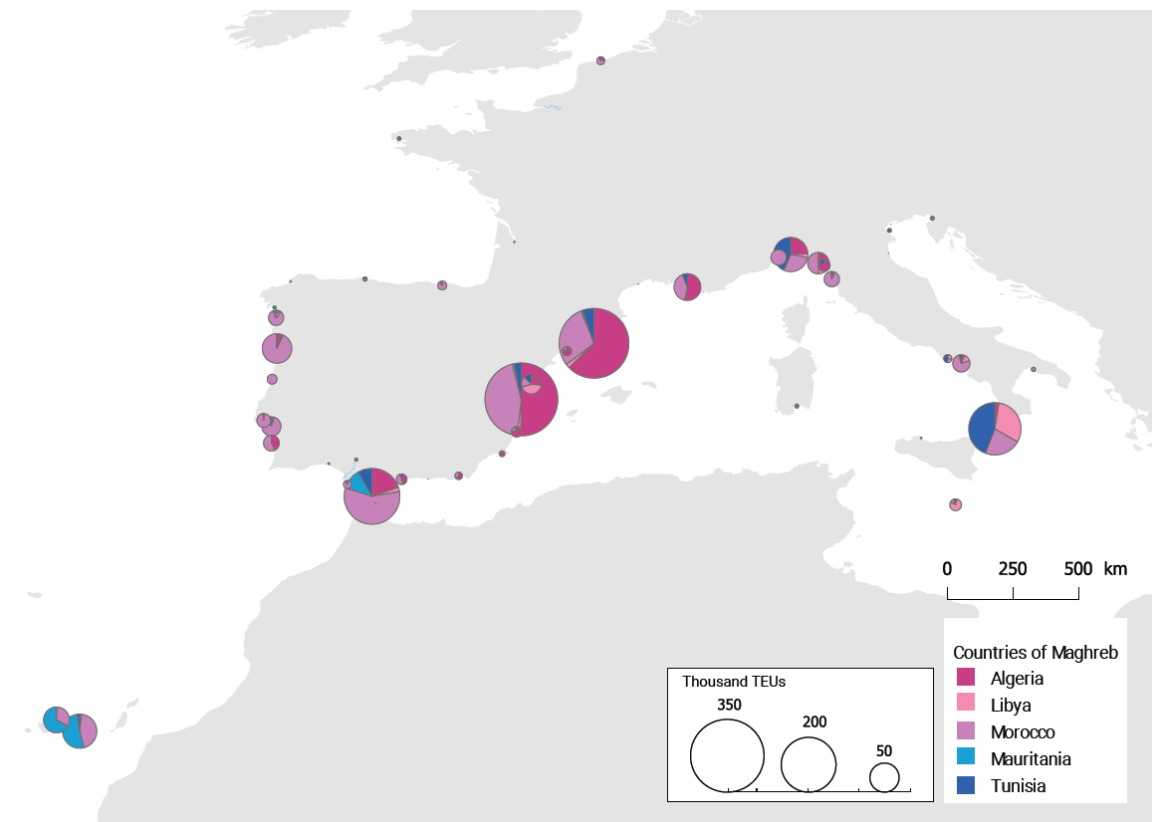
- Los flujos marítimos en los últimos años siguen la tendencia alcista del comercio exterior, si bien 2021 y 2022 experimenta un descenso del total de mercancías movidas entre los dos países.
- Tanto en las cargas como en las descargas en los puertos españoles hacia o desde Marruecos la mercancía general (contenedor como RORO) tiene un peso muy importante y 2022 representa el máximo del periodo analizado.
- En las cargas representa alcanzan los 5,8 millones de toneladas y un 60,8% del total de las mercancías y en las descargas 4,7 millones de toneladas y el 73,6%

2. Evolución de los flujos marítimos de mercancía general entre España y Marruecos

Mercancía **no contenerizada** en los puertos europeos del Mediterráneo Occidental, por país. 2022 - Toneladas



Mercancía **contenerizada** en los puertos europeos del Mediterráneo Occidental. Por país. 2022 - TEU

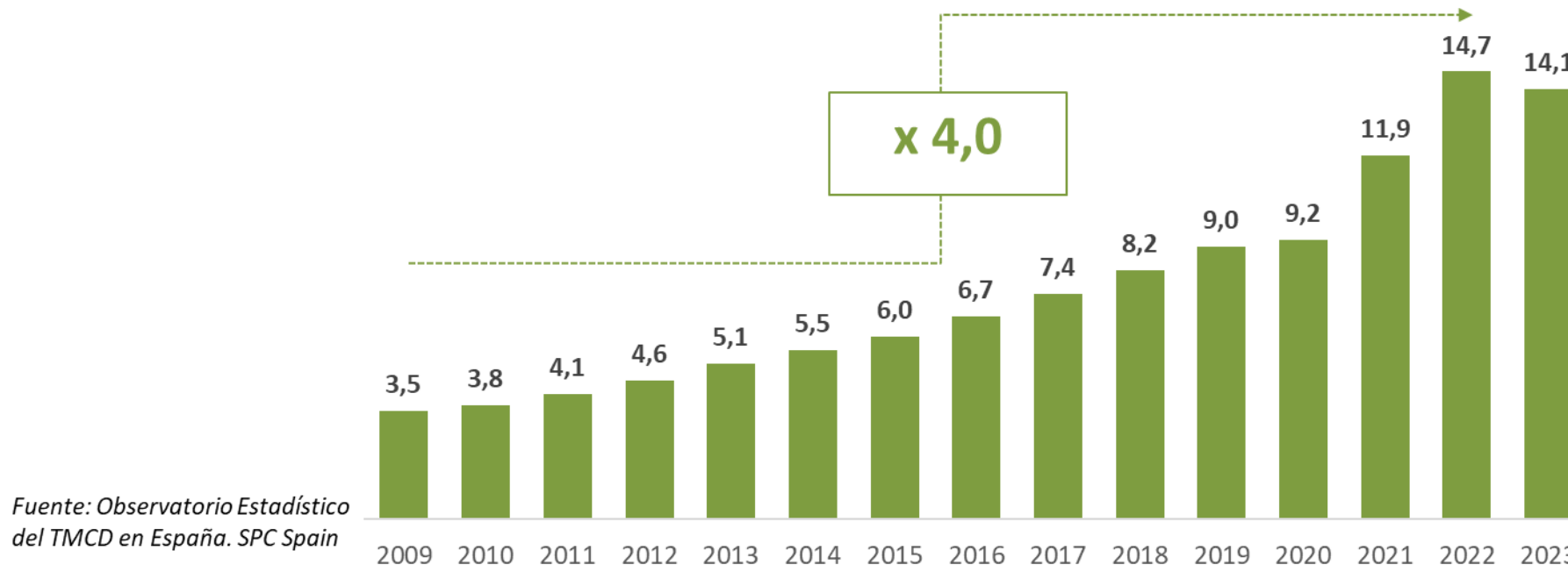


CETMO a partir de Eurostat.

Patrones diferentes en la distribución espacial de los flujos de Contenedores y RORO

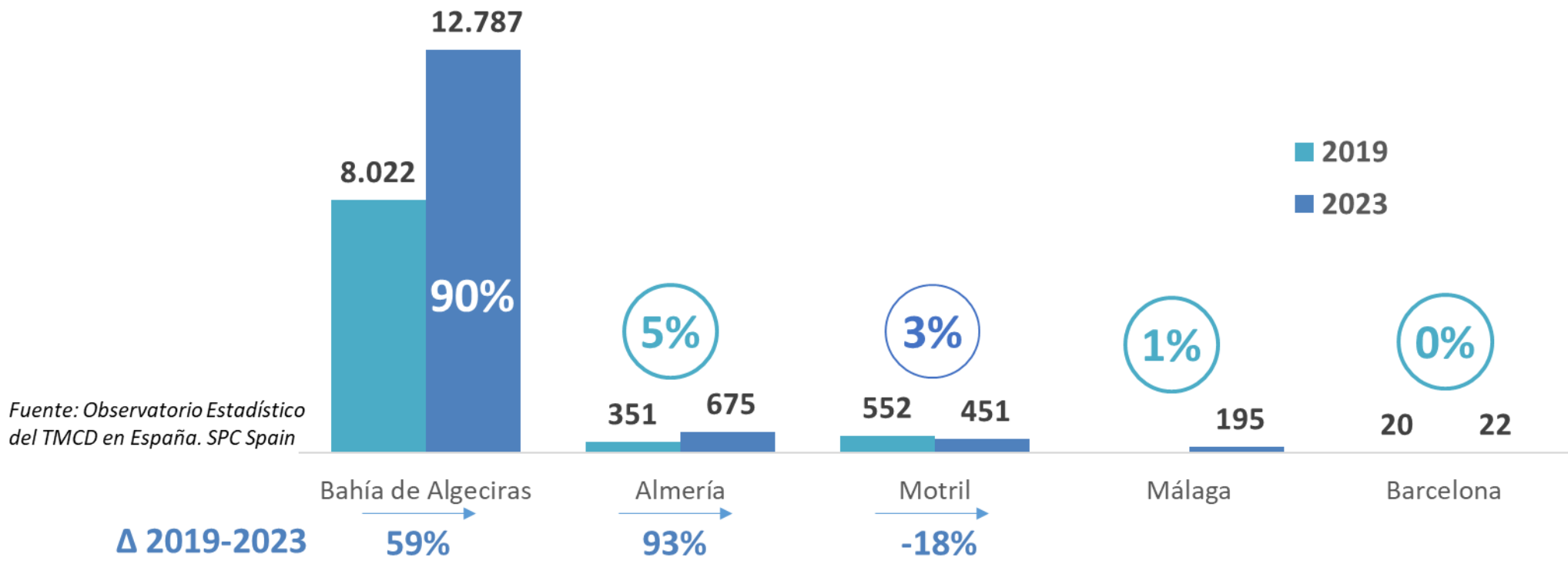
- Los flujos de RoRo entre España y Marruecos se concentran principalmente en el paso del Estrecho y en menor medida en los puertos más próximos a dicho espacio. Priorizan un corto trayecto marítimo
- Los flujos de Contenedores se establecen con distintos puertos entre los cuales Valencia y Barcelona, juegan un papel importante. Trayectos marítimos más largos

Evolución de los flujos de TMCD de carga rodada con Marruecos



En los últimos 15 años los flujos de TMCD de carga rodada con Marruecos se han multiplicado por 4

Flujos de TMCD de carga rodada con Marruecos según puertos



El puerto de Algeciras concentra el 90% de los flujos de TMCD de carga rodada con Marruecos

Servicios de TMCD de carga rodada con Marruecos

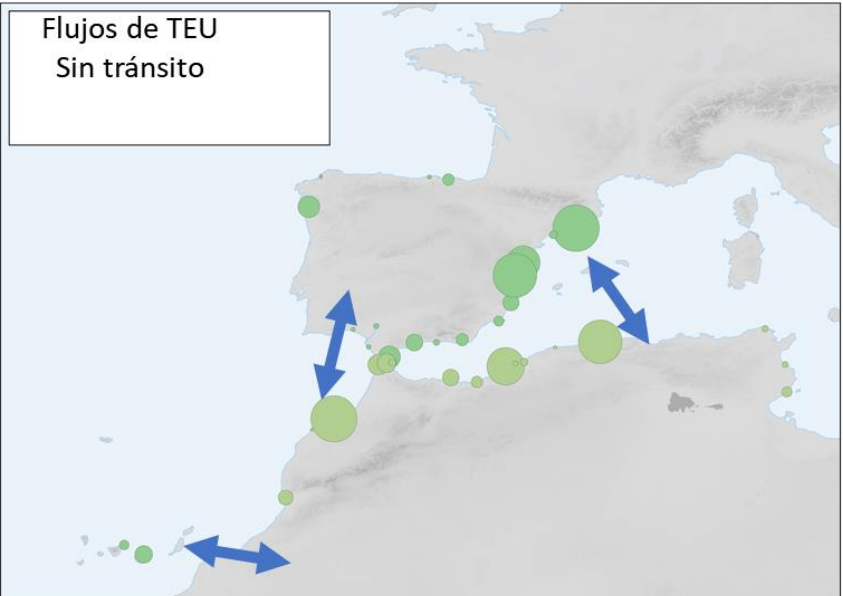


	SERVICIO	NAVIERA	FRECUENCIA SEMANAL
MARRUECOS	Málaga - Tangermed	M. Pregar	7
	Almería - Nador	Balearia	7
	Motril-Tangermed	Balearia	7
	Almería - Nador	Trasmediterránea	6
	Barcelona - TángerMed - Génova/Sete	GNV	4
	Barcelona - Nador - Sete	GNV	2
	Motril-Nador/Alhucemas	Trasmediterránea	1
ARGELIA	Almería - Ghazaouet	Trasmediterránea	1
	Valencia-Mostaganem	Balearia	1
	Almería - Orán	Trasmediterránea	1

Fuente: Observatorio Estadístico del TMCD en España. SPC Spain

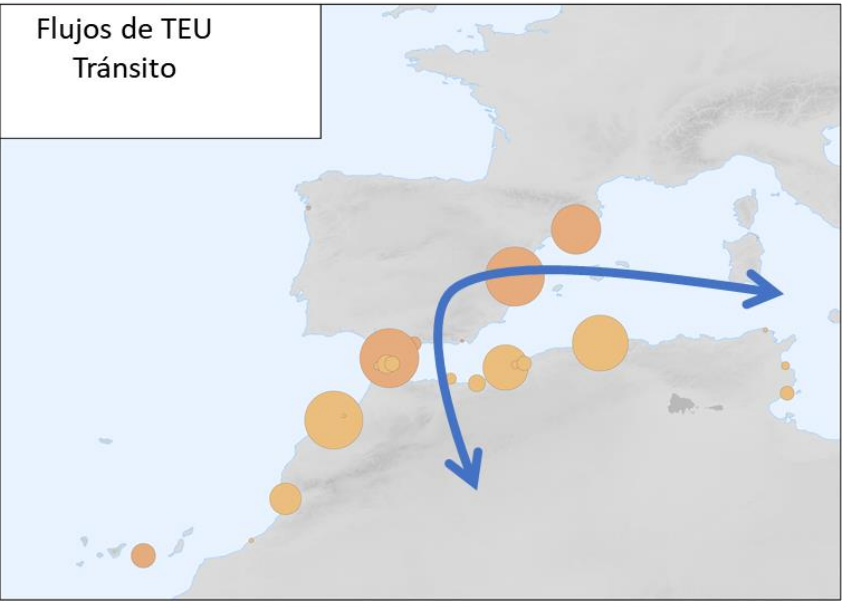
2. Evolución de los flujos marítimos de mercancía general entre España y Marruecos

Los roles de los puertos españoles en los flujos de Contenedores con el Magreb



Puertos españoles como canalizadores mercancía general

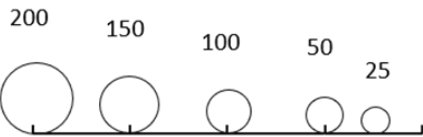
Puertos en el Magreb no adaptados Nuevos requisitos flujos transoceánicos.



Puertos españoles como plataforma de distribución flujos transoceánicos

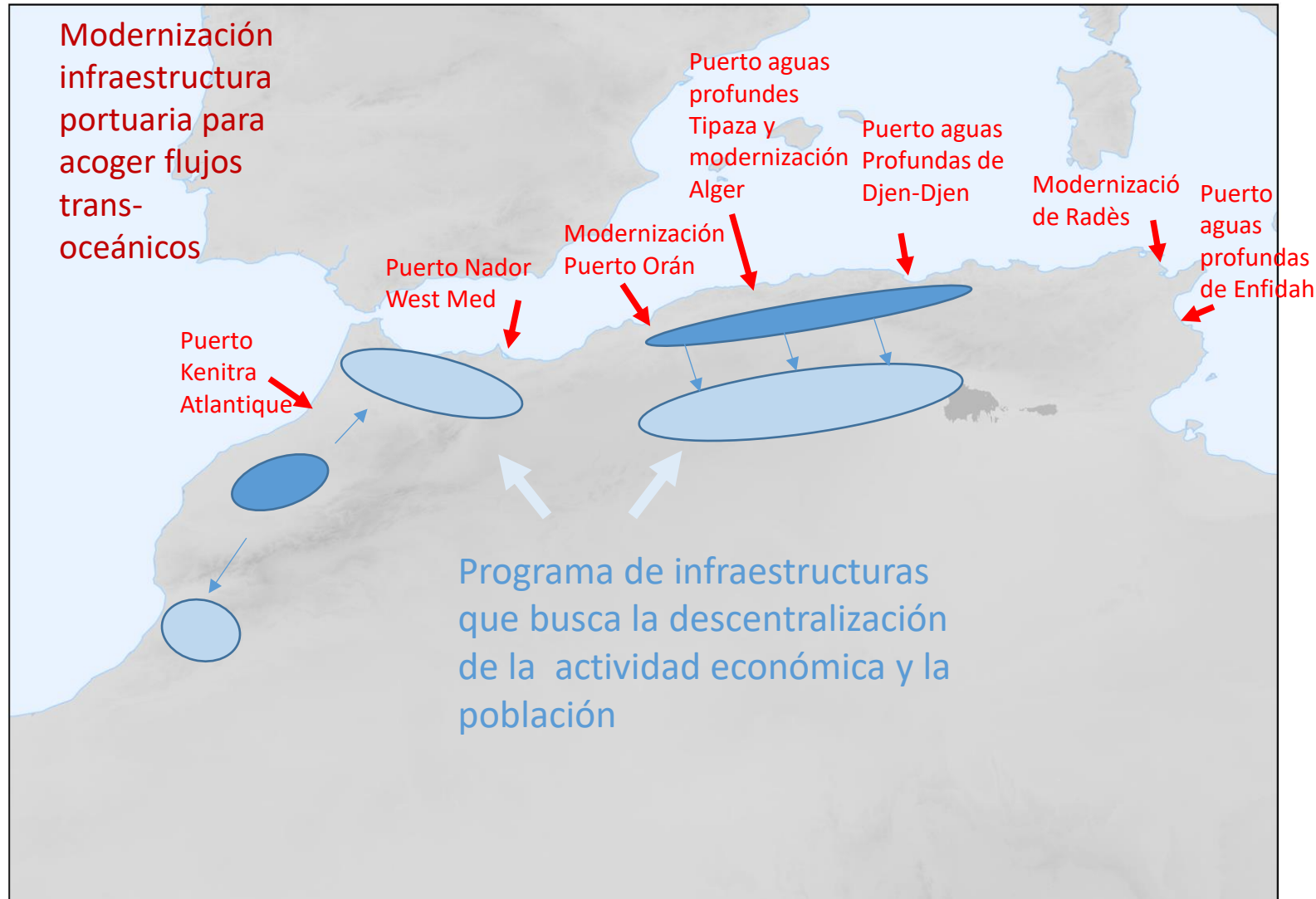
Importancia para definir perspectivas de evolución

Número de TEU en (Miles)



3. Tendencias en las relaciones de transporte entre España y Marruecos: Desarrollo territorial y de infraestructuras

Transformación de la geografía del transporte en el Magreb



3. Tendencias en las relaciones de transporte entre España y el Magreb: Primeras conclusiones

- Desarrollo socioeconómico que puede potenciar flujos de los productos ya existentes o nuevos.
 - Alimentación
 - Sector industrial. Integración de los sectores económicos/productivos
- Desarrollo de infraestructuras, que puede condicionar la distribución Contenedor/RORO. Tendencia que ha de ser confirmada en el futuro
 - Nuevos puertos en el Magreb pueden reestructurar organización tránsito en Mediterráneo Occidental y por tanto flujos de contenedor
 - En principio no existiría competencia entre RORO y contenedor, pero una reorganización de los flujos tránsito y de Import/Export de contenedores (rutas, costes, tiempos) podría alterar este equilibrio

4. Las transformaciones en el sector del transporte como condicionantes: interrupciones e incertezas

Procesos de transformación en el transporte

- Descarbonización del transporte
- Digitalización y nuevas tecnologías
- **Disrupciones: Geopolítica y Adaptación al cambio climático**

Procesos disruptivos en la organización del transporte en los próximos años



Redistribución de ventajas comparativas entre rutas, modos, infraestructuras y servicios



La planificación de **infraestructuras y servicios de transporte** ha de considerar estos **nuevos condicionantes**



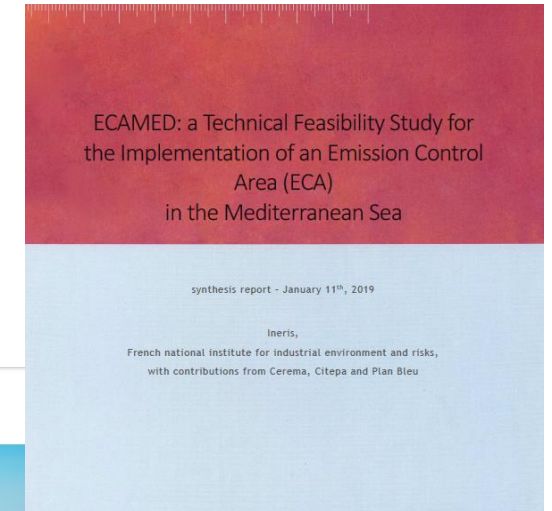
Procesos ligados a un alto grado de **incertidumbre**

Gran Reto



4. Las transformaciones en el sector del transporte como condicionantes: disrupciones e incertezas

- **Descarbonización del transporte**
 - Creación de Zonas de Bajas Emisiones (ECA) y European Carbon Trading System (ETS). **Nuevas estrategias de las compañías marítimas**
 - Nuevas inversiones para la transición energética en el sector marítimo tanto en puertos como en navíos. **Nueva jerarquía de puertos**
 - Nueva distribución modal en el lado tierra. Distribución carretera/ferrocarril.



4. Las transformaciones en el sector del transporte como condicionantes: disrupciones e incertezas

- **Digitalización, nuevas tecnologías y transporte**
 - Nuevos procedimientos que han de repercutir en la productividad de las operaciones de transporte
 - Flujos de información E-TIR; eFTI
 - Vehículos autónomos
 - Inteligencia Artificial
 - Proceso de desmaterialización de los procesos productivos (ejem. 3D printing, internet of things)
 - Nuevas pautas de consumo e-commerce

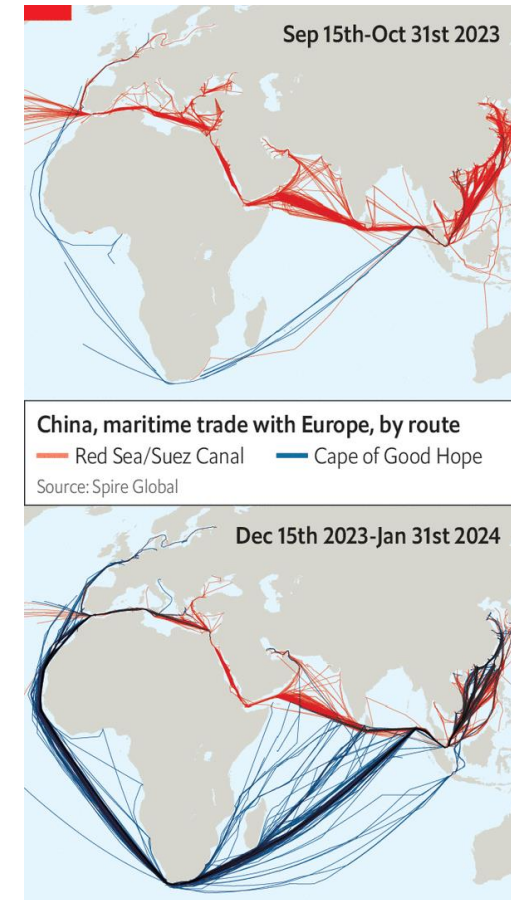


4. Las transformaciones en el sector del transporte como condicionantes: interrupciones e incertezas

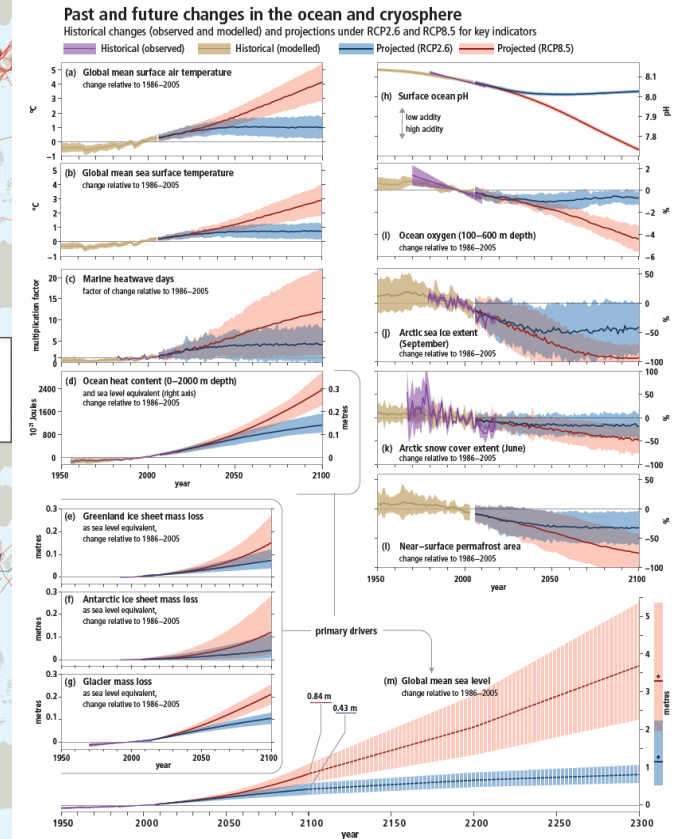
- **Disrupciones: Geopolítica y Adaptación al cambio climático**
 - **Nuevas tensiones geopolíticas** en el contexto Mediterráneo, Magreb y Sahel
 - Incremento de **fenómenos atmosféricos adversos** en la cuenca mediterránea. **Corto plazo**

Afectación temporal servicios y efectos sobre infraestructuras y sistemas productivos
 - Adaptación de infraestructuras y servicios a **nuevas condiciones climáticas**. **medio y largo plazo**

Transformación de infraestructuras y servicios



The Economist



IPCC

5. Conclusiones

- Existe **un proceso de integración económica** entre España y Marruecos, mucho más marcado que con otros países del Magreb
- El desarrollo de infraestructuras portuarias y la transformación de la geografía económica en el Magreb pueden **alterar la estructura y composición de los flujos**, si los puertos magrebís logran insertarse en los flujos transoceánicos pero también **reforzando la integración económica** entre España y Marruecos.
- Los procesos de cambio en las dinámicas de los flujos de transporte entre España y Marruecos también son dependientes de posibles **cambios disruptivos** más o menos relacionados con el transporte, - **descarbonización, digitalización, geopolítica y adaptación al cambio climático** - ligados a su vez a una gran **incertidumbre**.

Muchas gracias

cetmo@cetmo.org