

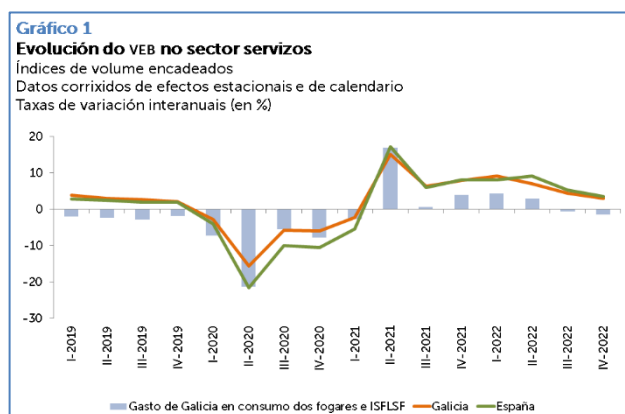
## VII. Servizos

- A recuperación en 2022 da actividade no terciario galego foi determinante para que o PIB alcanzase unha taxa de crecemento estimada do 3,8%
- As taxas de variación de 2022 do índice da cifra de negocios dos servizos a prezos correntes foron positivas na totalidade dos sectores e oscilaron entre un incremento do 44,5% en hostalería e un 9,2% nas actividades profesionais, científicas e técnicas
- As variacións positivas observadas no VEB e na cifra de negocios implicaron un incremento da ocupación nun 2,8% en 2022, o que deixa a cifra de empregados neste sector moi próxima aos 800 mil
- Xunto con hostalería, a maior subida, en termos relativos, na ocupación alcanzouse nas actividades de información, financeiras, inmobiliarias e profesionais
- O IPC dos servizos foi paulatinamente crecendo conforme avanzaba 2022, pero non de maneira homoxénea. Na segunda parte do ano a variación dos prezos oscilou entre o incremento do 4,7% en agosto e decembro, e o 4,3% en outubro
- Con data de 1 de xaneiro de 2022, o descenso no número de locais no comercio polo miúdo en Galicia foi do 0,7%, nun contexto de taxas negativas en practicamente todas as modalidades
- En 2022, na distribución con base alimentaria en Galicia abríronse tres dos sete hipermercados que se inauguraron en toda España. En superficie dispoñible, o grupo Gadisa segue liderando o mercado galego
- Logo do uso de Internet nas relacións coa Administración pública, o máis notable no primeiro semestre de 2022 nas canles electrónicas foi o incremento experimentado na compra de produtos de base alimentaria
- En 2022 obsérvase unha recuperación no transporte interior de mercancías en Galicia, mentres descende o que se recibe e realiza cara ás restantes comunidades autónomas e ao estranxeiro
- O aeroporto de Santiago de Compostela obtén en 2022 un récord no número de pasaxeiros e conseguiu exceder con fartura a barreira dos tres millóns (3.236.619). As outras dúas terminais galegas non conseguiron superar o millón de pasaxeiros
- Nos portos galegos de interese xeral produciuse en 2022 un crecemento no número de toneladas transportadas do 15,4%, case 12 puntos máis que en todo o Estado. Esta evolución positiva debeuse, sobre todo, ao transporte dun 31,4% máis de graneis sólidos



## A actividade do sector servizos en 2022

Nun avance dos resultados definitivos de 2022, o IGE estimou que o VEB xerado polos servizos creceu, en termos reais, en Galicia un 5,8%; dous puntos máis que o PIB, o que converte esta actividade na máis dinámica de entre os grandes sectores económicos galegos. Así, fronte ao descenso no VEB industrial (-2%) con respecto a 2021 e a atonía no sector primario (0,6%) e a construción (0,7%), a recuperación da actividade no terciario foi o determinante para que o PIB alcanzase unha taxa de crecemento do 3,8%.



Esta sensible recuperación, cimentada nun paulatino retorno á normalidade dunha pandemia iniciada en marzo de 2020, supuxo que en 2022 se puidese xa superar amplamente a actividade que se alcanzou en 2019. A pesar da provisionalidade dos datos, o cálculo en termos monetarios indica que, con respecto a ese ano, o VEB xerado é un 11,8% máis elevado, porcentaxe que, debido á escalada nos prezos, se reduciu en termos reais ao 4,3%.

En suma, o conxunto de impactos negativos que afectaron á economía de Galicia en 2022, como os problemas do transporte, a aceleración dos tipos de xuro ou o crece-

mento dos prezos, non lastraron os resultados finais de xeración de VEB, aínda que, como se observa no gráfico 1, conforme avanzou o ano a actividade foise desacelerando. Así, nos tres primeiros meses de 2022, o incremento do VEB foi dun 9,1%, un punto máis que no conxunto de España. Esta dinámica expansiva logrouse, en parte, pola escasa actividade existente no primeiro trimestre de 2021 ante o aumento de restricións e as dificultades na mobilidade cos peches perimetrais. Ademais, a paulatina saída da pandemia incentivou un maior gasto do consumo dos fogares galegos, actividade que estivo moi retraída nos trimestres anteriores. No segundo trimestre, xa iniciada a invasión de Ucraína e con graves problemas de subministracións, a actividade mantense en taxas de variación moi elevadas (7,1%), se ben menores que as de España, e cun consumo das familias que se desacelera. Nos meses de verán, grazas á recuperación do turismo, no que sen dúbida influíu a prolongación a 2022 do período Xacobeo, e debido ao bo momento da actividade de información e comunicación, o VEB nos servizos medrou un 4,5%, a pesar de que o gasto dos fogares foi menor que no mesmo período de 2021. Finalmente, a actividade crece menos, un 3%, no último trimestre do ano, pero aínda así persiste a vitalidade nos dous sectores anteriores cun gasto en consumo dos fogares que é un 1,4% menor que o observado no ano anterior.

Como se suxería anteriormente, a traxectoria en 2020 do VEB das diversas ramas de actividade dos servizos foi moi desigual. No cadro 1 apréciase como a crise sanitaria afectou profundamente en 2020 dúas ramas (comercio, transporte e hostalería; actividades artísticas) e, en menor medida, unha terceira (actividades profesionais). Pola contra, nas ramas restantes o VEB mantivo uns niveis moi similares aos de 2019, non parecendo que a estes sectores lles afectasen en exceso os avatares dunha situación económica e social tan especial. Unicamente o sector de actividades financeiras e de seguros experimentou en 2020 un significativo crecemento.

Transcorridos dous anos do inicio da pandemia, en 2022, o segmento de comercio, transporte e hostalería, no que se concentra a ocupación dos servizos, alcanzou un nivel de actividade tan elevada que non só superou a mantida na pandemia, senón que excedeu amplamente o VEB alcanzado en 2019. En contraste, as actividades artísticas e recreativas

Cadro núm. 1  
**Evolución do VEB nas ramas do sector servizos**  
Taxas de variación interanuais (en %)

Ramas dos servizos	2020	2021	2022
Comercio, transporte e hostalería	-19,4	14,8	17,4
Información e comunicacións	0,6	1,2	12,6
Actividades financeiras e de seguros	3,8	0,3	-8,6
Actividades inmobiliarias	-0,1	0,3	0,7
Actividades profesionais	-5,5	6,6	2,5
Administración pública, sanidade e educación	0,4	3,5	0,1
Actividades artísticas, recreativas e outros servizos	-16,3	9,9	0,1
Servizos non de mercado	-1,4	3,7	0,0
<b>Total servizos</b>	<b>-7,5</b>	<b>6,5</b>	<b>5,8</b>
<b>PIBpm</b>	<b>-8,8</b>	<b>5,2</b>	<b>3,8</b>

Datos de 2020 provisionais e de 2021 e 2022 avance.  
Fonte: IGE.

non acabaron de recuperarse e mesmo o VEB xerado foi inferior ao de 2015. Pola súa banda, as actividades profesionais xa recuperaron a súa actividade de antes da crise en 2021 e en 2022 experimentaron un moderado crecemento.

No cadro 1 obsérvase que, xunto a comercio, transporte e hostalería, o outro sector dinamizador da economía galega foi o de información e comunicacións, actividade que experimentou a maior intensidade de crecemento desde 2015. En 2022 o aumento no seu VEB foi do 12,6%. Este VEB é sete veces inferior ao de comercio, transporte e hostalería, pero o seu impacto no conxunto da economía de Galicia, no segmento das tecnoloxías da información e comunicación é moi alto. A pandemia serviu para comprobar a importancia dun sector no que o peso relativo das empresas galegas segue sendo baixo con respecto ao total español. O talón de Aquiles desta actividade que se concentra na fachada atlántica e, en particular, na provincia da Coruña, é a escasa dimensión das empresas, debida a que a inmensa maioría delas conta con menos de cinco asalariados. Un factor positivo foi, sen dúbida, a creación na Coruña da Cidade das TIC na antiga fábrica de armas; investimento que incidiu positivamente no nomeamento da Coruña como sede da Axencia Española de Supervisión da Intelixencia Artificial.

Mención á parte nos servizos galegos é o peso que teñen as actividades non destinadas ao mercado, ou sexa, aquelas que facilitan as diferentes Administracións Públicas. Segundo as estimacións do IGE, este segmento xeraba en torno ao 22,8% do VEB dos servizos en 2022, porcentaxe similar á de 2019. Polas súas características, é unha actividade que non se viu, en termos económicos, tan afectada pola crise sanitaria como a hostalería, o comercio ou as actividades artísticas. A súa estabilidade evitou unha caída máis brusca do PIB en 2020. No cadro 1 obsérvase como o VEB que se xerou en 2022 foi o mesmo que no ano anterior.

Fronte a un incremento do VEB dos servizos dun 3,8, o INE cuantifica o incremento do índice da cifra de negocios dos servizos dedicados ao mercado (medido en variación da media no que vai de ano e no que se exclúen as actividades financeiras), nun 26%; porcentaxe que marca notables diferenzas entre as facturacións realizadas en 2021 e 2022. Este dato refírese a prezos correntes, o que supón que está moi influenciado polo incesante incremento dos prezos.

Como o VEB, o índice da cifra de negocios tamén presenta unha distribución sectorial moi desigual. As taxas de variación de 2022 foron positivas na totalidade dos sectores e oscilaron entre un incremento do 44,5% en hostalería e un 9,2% nas actividades profesionais, científicas e técnicas. Hai sectores de interese como poden ser as actividades artísticas e recreativas que o INE incorpora ao colectivo doutros servizos, no que o índice se incrementou nun 26,3%. Estas elevadas variacións obtéñense grazas á parálise de moitos negocios nos peores meses da pandemia. De feito, en 2020 as taxas de variación foron negativas en todas as ramas, salvo en dúas, destacando a caída dun 47,9% na hostalería e dun 30,3% nas actividades administrativas. A facturación incrementouse unicamente en transporte e almacenamento (actividade que se analizará máis en detalle neste mesmo capítulo) e en información e comunicación.

As variacións positivas observadas no VEB e na cifra de negocios implicaron un incremento da ocupación nun 2,8% en 2022, o que deixa a cifra de empregados neste sector moi próxima aos 800 mil, o 72,1% da ocupación galega total e 1,5 puntos máis que en 2020. Tradicionalmente, as ocupacións femininas concéntranse de forma abafadora neste sector, xa que representan o 84,7% do total de mulleres empregadas en Galicia (448.400 ocupadas), mentres que o peso para os homes é menor (60,5%, cun total de 347.800 ocupados).

Nun contexto de taxas de paro galegas moi elevadas, no cadro 2 apréciase que o emprego aumentou en todos os sectores salvo onde se concentran as actividades non destinadas ao mercado, ou sexa no grupo de Administración pública, defensa e Seguridade Social obrigatoria. O descenso dun 4,8% suxire que, á marxe das promocións internas, coas actuais ofertas públicas de emprego non se están repoñendo na súa totalidade as prazas que van quedando vacantes. Coa oferta prevista para finais de 2022 e coas de 2023 previsiblemente mellorarán estas porcentaxes. Segundo a EPA, tampouco medrou o emprego nas actividades sanitarias ou de servizos sociais. Neste caso, os ocupados en 2022 son practicamente os mesmos que os de 2021.

En sentido contrario e á marxe dos ERTE por forza maior que foron determinantes para o mantemento dos traballadores nos tempos de inactividade, non se recuperou o emprego na hostalería a pesar do incremento do 9,5% nunha ocupación que caeu un 10,1% en 2021. En 2022 había 1.100 traballadores menos que en 2019. Unha queixa recorrente nos últimos meses no sector é a carencia de persoal para cubrir as

Cadro núm. 2

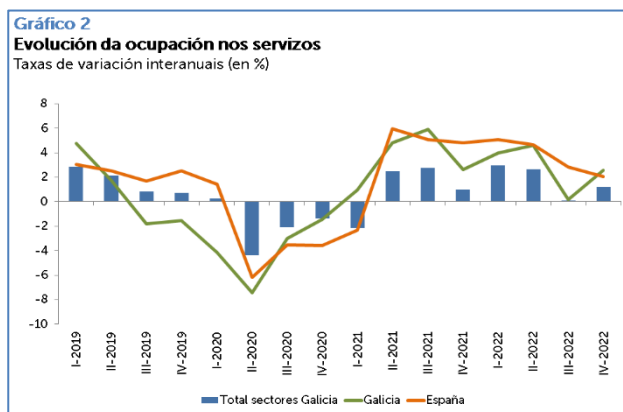
**Ocupación no sector servizos.** Galicia (miles de persoas)

	Ocupación (miles)			TVI (%)	
	2020	2021	2022	2021	2022
45-47 Comercio por xunto e polo miúdo; reparación de vehículos de motor e motocicletas	161,5	169,0	176,2	4,6	4,3
49-53 Transporte e almacenamento	47,2	52,3	54,6	10,8	4,4
55-56 Hostalería	71,2	64,0	70,1	-10,1	9,5
58-82 Actividades de información, financeiras, inmobiliarias e profesionais	144,1	158,2	166,1	9,8	5,0
84 Administración pública e defensa; Seguridade Social obrigatoria	69,1	71,2	67,8	3,0	-4,8
85 Educación	72,6	71,8	73,6	-1,1	2,5
86-88 Actividades sanitarias e de servizos sociais	105,9	109,3	109,0	3,2	-0,3
90-99 Resto de servizos	76,0	78,6	78,8	3,4	0,3
<b>Total</b>	<b>747,6</b>	<b>774,4</b>	<b>796,2</b>	<b>3,6</b>	<b>2,8</b>

Fonte: EPA, IGE-INE.

vacantes existentes tendo en conta o salario e as condicións de traballo actuais. A diferenza da hostalería, tanto o comercio polo miúdo como o transporte e almacenamento presentaron incrementos na ocupación (4,3% e 4,4% respectivamente) e o seu emprego excedeu ao existente antes da pandemia.

Xunto con hostalería, a maior subida, en termos relativos, na ocupación alcanzouse no colectivo de actividades de información, financeiras, inmobiliarias e profesionais, un 5%.



A análise anterior realizada con datos anuais, complétase no gráfico 2 coa evolución trimestral do emprego. Ademais compáranse os resultados da ocupación nos servizos en Galicia e España coa traxectoria da ocupación total galega. Evidentemente, dada a contía do emprego no terciario, os resultados totais galegos quedan moi condicionados pola evolución destes. En todo caso, deste gráfico xorden varias cuestións que convén resaltar. O emprego terciario galego no segundo trimestre de 2020 caeu con máis intensidade que no conxunto de España, malia que a recuperación en trimestres posteriores foi máis rápida. Desde o segundo trimestre de 2021 ata o último de 2022, a taxa de variación do emprego foi sempre positiva, destacando o incremento dun 5,9% no verán de 2021, período no que aínda había certas restricións. Nunha situación máis favorable, no terceiro trimestre de 2022, a taxa interanual medrou tan só un 0,2%, o que indica que durante a tempada estival se mantivo a mesma ocupación que no ano anterior. Non ocorreu o mesmo nos restantes trimestres, nos que a ocupación en 2022 aumentou sensiblemente, en especial no primeiro semestre.

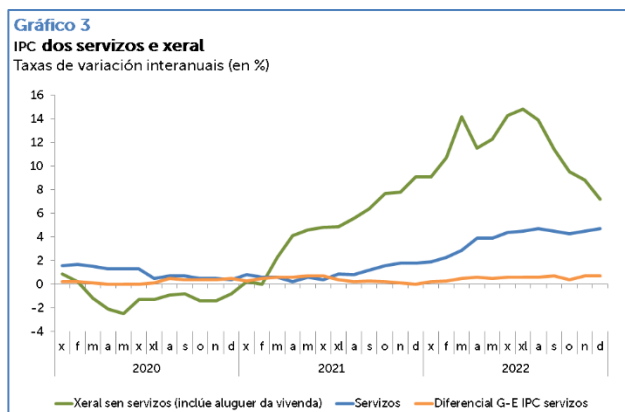
Outro indicador, ao noso xuízo de interese, tamén relacionado coa ocupación é a evolución dos contratos iniciais asinados en 2022. Como se notará igualmente cando se analice máis ao detalle o comercio polo miúdo, a reforma laboral orixinou grandes cambios nestas estatísticas, polo que os resultados de 2021 non son comparables cos de 2022. O freo á temporalidade, e por tanto o maior uso dos contratos indefinidos nos servizos (o número de contratos indefinidos iniciais asinados en 2022 multiplicouse por cinco), reduciu a contía do total dos contratos asinados nun 8,5%. Con todo, o comportamento sectorial non foi homoxéneo. Os dous maiores incrementos na contratación indefinida producíronse nas actividades artísticas e recreativas (de 783 pasouse a 8.558 contratos) e na hostalería, que creceu un 808,5% (de 5.815 pasouse a 52.832), seguramente cun predominio dos fixos discontinuos. Tamén foron moi elevadas as taxas de variación no comercio, na hostalería e na educación. Este cambio na contratación fixo diminuír nun 85,8% o número de contratos de obra e servizos.

Outro indicador, ao noso xuízo de interese, tamén relacionado coa ocupación é a evolución dos contratos iniciais asinados en 2022. Como se notará igualmente cando se analice máis ao detalle o comercio polo miúdo, a reforma laboral orixinou grandes cambios nestas estatísticas, polo que os resultados de 2021 non son comparables cos de 2022. O freo á temporalidade, e por tanto o maior uso dos contratos indefinidos nos servizos (o número de contratos indefinidos iniciais asinados en 2022 multiplicouse por cinco), reduciu a contía do total dos contratos asinados nun 8,5%. Con todo, o comportamento sectorial non foi homoxéneo. Os dous maiores incrementos na contratación indefinida producíronse nas actividades artísticas e recreativas (de 783 pasouse a 8.558 contratos) e na hostalería, que creceu un 808,5% (de 5.815 pasouse a 52.832), seguramente cun predominio dos fixos discontinuos. Tamén foron moi elevadas as taxas de variación no comercio, na hostalería e na educación. Este cambio na contratación fixo diminuír nun 85,8% o número de contratos de obra e servizos.

A pesar de que en todas as actividades, como consecuencia da reforma laboral, se incrementou a contratación indefinida, coa excepción, como pode resultar obvio, das Administracións Públicas, cabe destacar que en información e comunicación a firma de novos contratos eventuais por circunstancias da produción creceu un 137,2%, nun contexto de caída desta taxa na maioría dos subsectores. Este elevado incremento destaca xunto coa variación dun 80,8% da contratación indefinida.

## Os prezos no sector de servizos

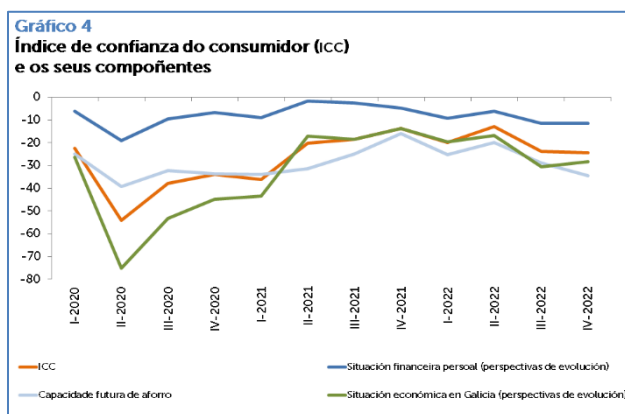
No gráfico 3 compárase a evolución mensual de dúas taxas: a variación interanual do IPC galego, no que se exclúen os servizos, e o IPC dos servizos. Observando a traxectoria seguida no gráfico, apréciase que nos servizos o IPC foi paulatinamente crecendo conforme avanzaba 2022 pero non de forma homoxénea. En xaneiro a taxa medrou o 1,9%, mentres que en xuño alcanzaba o 4,4%. Esta aceleración, motivada sobre todo por un traslado a prezos do incremento dos custos empresariais, estabilízase na segunda



parte do ano, período no que a variación dos prezos oscila entre os incrementos do 4,7% en agosto e decembro, e o 4,3% en outubro. Estas porcentaxes son moi preocupantes de cara á evolución futura do sector, tras un longo período de estabilidade dos prezos. No gráfico obsérvase que as variacións nos prezos foron, non obstante, moi inferiores ás do IPC sen servizos que en xuño e xullo superaban o 14%. Con todo, a gráfica 3 apunta cara a un proceso de converxencia entre ambas as taxas, xa que mentres o IPC dos servizos non se frea na súa traxectoria ascendente, a variación do IPC total sen servizos baixou á metade de xuño a decembro de 2022.

As tensións inflacionistas, motivadas inicialmente polo incremento dos prezos da enerxía e das materias primas e que carrexaron un crecemento dos prezos en todas as actividades, foron máis intensas no sector terciario galego que no do conxunto de España. No gráfico 3 tamén se recolle esta diferenza, que nos últimos meses do ano alcanzou os 0,7 puntos. Por rúbricas destaca o incremento de turismo e hostalería. En agosto de 2022 alcanzou o 10%, o que contrasta coas taxas negativas observadas nas comunicacións.

Con esta situación económica, o IGE publica con carácter trimestral o índice de confianza do consumidor, que pode suxerir as tendencias nas variacións do seu gasto, o que incide na demanda dos servizos. No gráfico 4 obsérvase que en todos os trimestres desde 2020 os valores do índice son negativos, coa peculiaridade de que os consumidores perden moita confianza no segundo semestre de 2022, aínda que non percibían unha situación tan negativa como a dos trimestres nos que a crise sanitaria foi máis intensa. Os outros tres índices que se publican (a capacidade futura de aforro, a situación financeira persoal e a situación económica en Galicia) seguen unha traxectoria similar ao índice de confianza. Cabe destacar



que a situación económica fai que no segundo semestre de 2022 empeoren as percepcións sobre evolución da situación financeira e a capacidade futura de aforro. Tamén se percibe un maior pesimismo sobre a evolución da situación económica de Galicia.

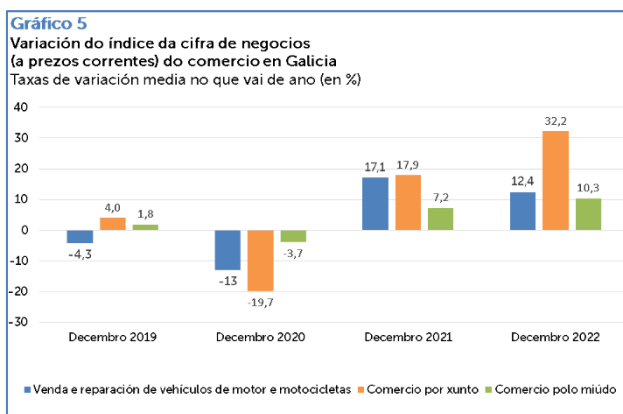
Tras esta visión de carácter xeral sobre a traxectoria dos servizos e as súas diferentes ramas de actividade en Galicia, deseguido estudárase máis polo miúdo o comportamento en 2022 de dous subsectores do terciario fundamentais na economía galega: o comercio e os transportes. Por outra banda, de forma separada e noutro capítulo deste mesmo informe analízase o turismo.

## A distribución e o comercio

Na publicación das estimacións provisionais (2020) e os avances (2021 e 2022) que realiza o IGE sobre o VEB xerado agrúpanse nunha mesma rama o comercio, o transporte e a hostalería. Os resultados presentábanse no cadro 1 e neles obsérvase que o VEB conxunto destas tres actividades é o que mostra a maior volatilidade con respecto ao conxunto de ramas do sector servizos. Así, en 2020 este VEB descendía nun -19,4%; caída moi elevada debido a que estes tres sectores foron, nos servizos, os máis afectados pola

crise sanitaria xunto coas actividades artísticas e recreativas. Este descenso foi especialmente intenso no segundo trimestre de 2020, coas primeiras restricións á mobilidade. Esta conxuntura tan negativa foi cambiando en 2021 ao eliminarse pouco a pouco as limitacións, conforme se superaban os efectos máis negativos da pandemia. Así, en 2021 produciuse unha recuperación significativa deste VEB, que creceu un 14,8%. Os resultados de 2022 confirman que a crise sanitaria xa ía quedando atrás, malia que xorden novos problemas que se agravan coa guerra de Ucraína. A taxa de variación interanual de 2022 estimada foi do 17,4%; cifra moi por encima da lograda polo terciario galego no seu conxunto, un 5,8%.

Estes datos confirman, por tanto, unha dinámica positiva en 2022, a pesar dos problemas conxunturais e estruturais que lastran o desenvolvemento destes tres sectores. De feito, o valor do VEB de 2022 expresado en euros constantes de 2015, 13.697 millóns de euros (15.675 millóns en euros correntes), xa superaba de forma ampla a cifra alcanzada en Galicia en 2019, 12.603 millóns.



Se en lugar do VEB se toma como referencia a cifra de negocios nas diferentes ramas de servizos, xa se pode dispor de información referida exclusivamente ao comercio. O índice elaborado polo INE, e publicado cunha maior desagregación polo IGE, distingue dentro do sector do comercio tres actividades: a venda e reparación de vehículos de motor, o comercio por xunto e o comercio polo miúdo. Desafortunadamente, este índice só se elabora en termos monetarios, o que é un serio inconveniente para a análise pola aceleración que experimentou a inflación en 2022. En todo caso, con este índice confírmase, tal e como se aprecia no gráfico 5, a desigual traxectoria que seguiron estes tres sectores. Así,

o comercio por xunto experimentou entre 2000 e 2022 bruscas variacións. Foi o sector no que, en termos relativos, máis descendeu porcentualmente a facturación en 2020, pero tamén no que a recuperación posterior foi máis notable. Pola súa banda, a venda e a reparación de vehículos (máis en concreto as vendas) enfrontáronse a unha demanda moi dubitativa, debido, entre outras causas, ao incremento dos prezos. Esta subida xustifícase polo aumento dos custos e polos problemas co transporte. Ademais, as medidas adoptadas para frear as emisións de gases nocivos o con restricións encamiñadas á eliminación paulatina da circulación dos coches de combustión frean unha demanda que non percibe con claridade as vantaxes de adquirir agora un vehículo non contaminante ante a carencia de infraestruturas e o seu elevado custo. Dos resultados desta actividade danse referencias máis concretas na próxima epígrafe.

Finalmente, o sector do comercio polo miúdo, segundo este índice, é de entre os tres o que presentou tras a pandemia a menor volatilidade. Como tamén ocorreu co comercio polo xunto, o comercio polo miúdo foi recuperando a facturación que tiña antes da crise sanitaria, malia que os seus protagonistas subliñan que na actualidade o sector, ante o incremento en custos e prezos, se ve obrigado a operar nun contexto diferente ao vixente antes da pandemia. Neste sentido, está a producirse un profundo cambio nas formas de distribución, en particular co desenvolvemento do comercio en liña e a inexorable necesidade da dixitalización das tendas físicas. Tras a pandemia agudizáronse os efectos negativos dunha globalización moi desenvolvida nas últimas décadas. No sector, unha localización de moitos provedores tan afastada está a xerar problemas na distribución, que se agravan coa crise do transporte e coa subida no prezo dos produtos e das materias primas. Ademais, e como noutras actividades, o sector tivo que enfrontarse ao incremento nos custos da enerxía e á necesidade de realizar investimentos para adaptar os locais ás novas normativas sobre aforro enerxético. Desde a Federación Galega de Comercio intuíase que todos estes problemas danarían a facturación, pero os resultados anuais do índice da cifra de negocios, cun incremento do 10,3% en termos monetarios, non parecen confirmalo.

A paulatina recuperación da actividade en todos os sectores do comercio tras a pandemia, suxerida polos índices anteriores, tamén ten o seu reflexo, como se aprecia no cadro 3, na evolución do mercado de traballo que se describe coa EPA. A xeneralización en 2020 dos ERTE por forza maior, xunto coa normativa deseñada nunha situación de emerxencia, non evitou que nese ano a ocupación descendese en 8.900 traballadores con respecto a 2019; situación que foi só conxuntural xa que en 2021 e 2022 o emprego creceu un 4,6% e un 4,3%, respectivamente. Esta traxectoria implica que en 2022 traballaban no comercio 5.800 persoas máis que en 2019, coa peculiaridade de que todo este incremento se concentrou no

colectivo feminino. Doutra banda, tal e como xa se observaba nos anteriores *Informes*, hai que sinalar que a concentración do emprego galego no comercio é de tal magnitude que absorbía 176.200 persoas en 2022, cifra superior á de calquera outra rama. Así, por exemplo, ocupaba a 19.500 persoas máis que toda a industria manufactureira galega. Con estes datos, a traxectoria na ocupación neste sector é moi determinante nos resultados xerais galegos.

Cadro núm. 3

**Ocupados nas actividades comerciais.** Galicia (miles de persoas)

	2019	2020	2021	2022	TVI (%)	
					2021/2020	2022/2021
A Coruña	71,0	64,5	70,2	72,8	8,8	3,7
Lugo	21,9	20,6	18,9	18,6	-8,3	-1,6
Ourense	15,9	16,4	16,9	20,0	3,0	18,3
Pontevedra	61,7	60,0	62,9	64,8	4,8	3,0
<b>Galicia</b>	<b>170,4</b>	<b>161,5</b>	<b>169,0</b>	<b>176,2</b>	<b>4,6</b>	<b>4,3</b>

Fonte: EPA-INE-IGE.

No cadro 3 tamén se presenta a evolución da ocupación galega das actividades comerciais (compra e reparación de vehículos de motor, comercio polo xunto e polo miúdo) por provincias. Compróbase que segundo a EPA, esta traxectoria en 2022 foi moi dispar. En principio, resultan un tanto estraños os resultados de Lugo, provincia que non seguiu as pautas xerais das outras tres e presenta sensibles caídas na ocupación, en especial en 2021. No últimos catro anos tivo un 15,1% de ocupados menos, o que podería ser consecuencia da sistemática perda de poboación e do devir dun territorio que na súa maior parte se inclúe na Galicia baleirada e na que os pequenos comercios tradicionais perden non só demanda senón tamén capacidade competitiva fronte a outros formatos favorecidos por unha mellor mobilidade. Curiosamente, a outra provincia máis oriental, Ourense, que comparte os problemas demográficos e de actividade coa provincia de Lugo, mostrou un especial dinamismo, ata o extremo que, de contar con 6 mil ocupados menos que Lugo en 2019, pasou a ter 1.400 ocupados máis en 2022. Como se aprecia no cadro 3, foi a provincia que mostrou un maior incremento na creación de emprego nesta actividade, xa que non en balde a taxa de variación en 2022 con respecto ao ano anterior, segundo a EPA, foi do 18,3%.

Nas dúas provincias da fachada atlántica, A Coruña e Pontevedra, observouse unha rápida recuperación na ocupación tras a perda de emprego de 2020; caída que incidiu, sobre todo, na provincia da Coruña. Iso supuxo que as taxas de crecemento desta provincia fosen en 2021 e 2022 superiores ás de Pontevedra. Con esta traxectoria, o emprego na Coruña e Pontevedra en 2022 xa superaba o de 2019.

Os resultados da EPA non son de todo concordantes cos que ofrecen dúas fontes alternativas. Unha é a afiliación de traballadores á Seguridade Social e a outra o índice de persoal ocupado por sectores de actividade. Nos dous casos, as cifras totais do comercio pódense desagregar nos tres sectores, aínda que o IGE advirte que, no caso do índice de persoal, dado o tamaño da mostra, os datos sobre a actividade de venda e reparación de vehículos e do comercio polo xunto deben tomarse como meramente indicativos por carecer da robustez necesaria para ter significación estatística.

A variación total de 2022 con respecto a 2021 das afiliacións á Seguridade Social foi de tan só do 0,9% (4,3% nos ocupados segundo a EPA). Esta porcentaxe positiva alcanzouse grazas ao incremento do número de traballadores que cotizan no réxime xeral, un 2,1%; o que contrarresta a caída nun 2,3% dos autónomos. Esta asimetría suxire que persiste a reconfiguración dun sector que o abandonan emprendedores, normalmente con pequenos establecementos, mentres que se incrementa o número de asalariados. En canto aos resultados dos tres sectores en 2022, obsérvase que, porcentualmente, o emprego por conta allea aumentou en maior contía no comercio polo xunto e nesta actividade tamén se rexistrou a maior caída do emprego autónomo, ocupación que descende nas tres ramas do comercio.

Dos resultados provinciais cabe resaltar o logro de taxas de variación positivas nos traballadores afiliados ao réxime xeral en todas elas e, ao contrario, unha caída tamén xeneralizada dos autónomos. Estas últimas taxas oscilan entre o -2,1% de Pontevedra e o -2,5% de Ourense.

Os resultados dos índices de ocupación por sectores de actividade quedan a medio camiño dos das dúas fontes anteriores. A variación total de 2022 con respecto a 2021 foi do 1,8%. Esta porcentaxe positiva debeuse, sobre todo, ao incremento do 2,8% no comercio polo miúdo, que contrarrestou o descenso dun 1,1% no índice do sector de automoción. A taxa do comercio polo xunto foi do 1%. Así, a pesar das diferenzas existentes, as tres fontes marcan unha mesma tendencia, un incremento na ocupación en 2022.



Cadro núm. 4

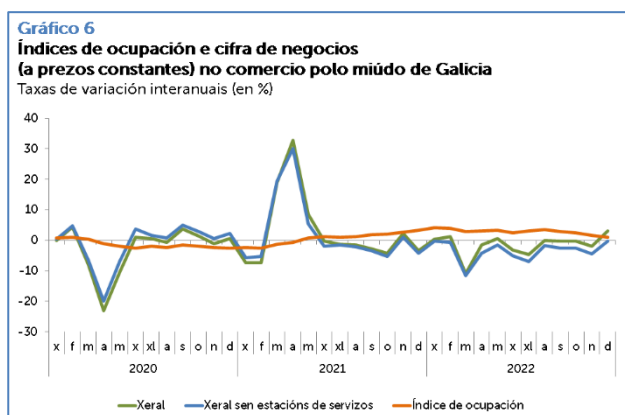
Contratos de traballo rexistrados nas actividades comerciais. Galicia

	2020	2021	2022	TVI (%)	
				2021/2020	2022/2021
Indefinido ordinario e fomento do emprego	4.479	5.640	23.654	25,9	319,4
De obra ou servizo	17.186	19.316	2.517	12,4	-87,0
Eventual por circunstancias da produción	52.259	66.419	50.443	27,1	-24,1
Interinidade	9.887	11.689	12.973	18,2	11,0
En prácticas	531	628	455	18,3	-27,5
Para a formación	200	253	327	26,5	29,2
Outros	560	879	774	57,0	-11,9
<b>Total de contratos iniciais</b>	<b>85.102</b>	<b>104.824</b>	<b>91.143</b>	<b>23,2</b>	<b>-13,1</b>
Conversións a indefinidos	6.284	8.000	12.291	27,3	53,6
<b>Total de contratos rexistrados</b>	<b>91.386</b>	<b>112.824</b>	<b>103.437</b>	<b>23,5</b>	<b>-8,3</b>

Fonte: IGE.

No cadro 4 apréciase de novo que coa reforma laboral se recortou de forma drástica en Galicia a contía de contratos iniciais asinados no sector do comercio no seu conxunto. Clasificados estes contratos segundo a localización dos centros de traballo, o descenso en 2022 foi do 8,3% e practicamente desapareceron as contratacións por obra ou servizo e os contratos eventuais por circunstancias da produción descendieron un 24,1%, mentres se incrementaron nun 319,4% os indefinidos ordinarios e fomento do emprego, o que implica que se multiplicou por catro a contía dos contratos iniciais indefinidos ou de fomento ao emprego. Neste cadro obsérvase a redución radical na temporalidade no sector, a pesar de que resulta complexo comparar realmente o acaecido en 2022 con respecto aos anos precedentes.

O comercio polo miúdo ten unha importancia cualitativa e cuantitativa singular no conxunto da economía galega e as diferentes actividades que o configuran mostran unha estrutura e conduta diferenciadas tanto nos modos de organización como nas características da distribución. O índice da cifra de negocio do comercio polo miúdo distingue a alimentación do resto. Cunha elevada inflación, ambas as cifras presentan valores moi diferentes se se obteñen en valores correntes ou en constantes. Con respecto a este último, obsérvase unha maior caída na facturación dos produtos alimentarios que no resto. No gráfico 6 preséntase a traxectoria mensual do índice de cifra de negocios e ocupación do sector retailista no seu



conxunto medido a prezos constantes e distinguindo cifras de negocio con ou sen os resultados das estacións de servizos. Neste gráfico apréciase nitidamente a caída na facturación durante os primeiros momentos da pandemia, tras o cal o sector mellora, pero mostrando síntomas de debilidade a finais de 2020 e comezos de 2021. O forte pico que se aprecia nese ano refírese a que os resultados do segundo trimestre, xa con actividade, son contrapostos aos do ano anterior. En 2022 os índices mensuais da cifra de negocios en termos constantes non melloran os de 2021, aínda que as taxas se aceleran debilmente nos últimos meses do ano.

A evolución das variables básicas do comercio polo miúdo no período que reflicte o gráfico 6 prodúcese nun contexto de cambios nos hábitos e formatos de compras, cunha cada vez maior relevancia da distribución en liña; modo ao que o sector está a tentar adaptarse, algunhas veces a ritmos acelerados. Aínda así, en Galicia seguen competindo formatos moi diversos, cuns desprazando outros. Asistimos a unha sensible crise do comercio tradicional e a unha reinvencción de formatos que ata hai tan só uns anos mostraban un gran dinamismo.

Coa traxectoria da evolución no número de locais activos neste sector en Galicia, que figura no cadro 5, confirmáanse as apreciacións anteriores e o que xa se viña observando nos últimos *Informes*. A conclusión é que cada vez é menor o número de locais comerciais abertos en Galicia e os peches afectan sobre todo os establecementos que contan cun menor número de traballadores. O descenso total foi do 0,7%, nun contexto de taxas negativas en practicamente todas as modalidades, aínda que destacan os locais en mercados e postos de venda (-3,4%) e a venda de equipos para as tecnoloxías da información e as comunicacións en establecementos especializados (-1,4%). Estas perdas sistemáticas cambian as fisionomías

Cadro núm. 5

**Número de locais activos dedicados á actividade do comercio polo miúdo (excepto vehículos de motor e motocicletas) localizados en Galicia**

	2021				2022				TVI (%) 2021-2022
	Con menos de 10 asalariados	Entre 10 e 99 asalariados	Máis de 99 asalariados	Total	Con menos de 10 asalariados	Entre 10 e 99 asalariados	Máis de 99 asalariados	Total	
En establecementos non especializados	2.720	621	25	3.366	2.691	635	28	3.354	-0,4
De produtos alimentarios, bebidas e tabaco en establecementos especializados	5.662	27	0	5.689	5.602	34	0	5.636	-0,9
Para a automoción en establecementos especializados	670	28	0	698	662	39	0	701	0,4
De equipos para as tecnoloxías da información e as comunicacións en establecementos especializados	615	9	1	625	602	13	1	616	-1,4
Doutros artigos de uso doméstico en establecementos especializados	6.009	64	5	6.078	5.969	65	5	6.039	-0,6
De artigos culturais e recreativos en establecementos especializados	2.003	22	1	2.026	2.009	11	0	2.020	-0,3
Doutros artigos en establecementos especializados	11.279	159	34	11.472	11.204	155	40	11.399	-0,6
En postos de venda e en mercados	2.670	8	0	2.678	2.584	4	0	2.588	-3,4
Non realizado nin en establecementos, nin en postos de venda nin en mercados	766	11	1	778	813	10	1	824	5,9
<b>Total</b>	<b>32.394</b>	<b>949</b>	<b>67</b>	<b>33.410</b>	<b>32.136</b>	<b>966</b>	<b>75</b>	<b>33.177</b>	<b>-0,7</b>

Fonte: Directorio Central de Empresas. INE.

dos barrios das cidades e vilas de Galicia debido á modificación dos hábitos de compra e á perda de competitividade dun comercio tradicional conformado por establecementos de moi pequeno tamaño. Afortunadamente para este sector parece que nos últimos meses as tendas físicas volven adquirir un certo protagonismo, se ben hai moito que recuperar para poder revitalizar os establecementos comerciais de múltiples zonas urbanas que tiñan esa tradición.

Doutra banda, resulta evidente que a actividade dos centros comerciais foi unha das máis afectadas pola crise sanitaria. En 2022, os centros existentes foron recuperando a normalidade nas súas vendas e, de feito, os informes elaborados polo sector móstranse optimistas ante as fortalezas das tendas físicas fronte ao imparabile crecemento do negocio en liña.

Segundo a Asociación Española de Centros e Parques Comerciais, as vendas nestes centros creceron en España un 16,3% en 2022, cunha facturación de 47.763 millóns de euros, un 1,8% máis que en 2019. Con respecto a 2021 as afluencias aumentaron un 12,3%. No referente a Galicia, que contaba en 2022 con 39 centros comerciais, o crecemento nas últimas décadas xerou certa saturación, que se plasmou no peche de instalacións non rendibles e na reconversión doutras. Son moitos os exemplo que se poden indicar, como o peche en Lugo de Abella, agora tras a adquisición por Family Cash funcionando con só un supermercado, ou a reconversión de Área Central en Santiago tras a súa aposta polos establecementos *outlet*. Tamén é salientable a práctica inactividade de centros como Porta Nova en Ferrol, ou o abandono de insignias emblemáticas de centros con vitalidade como é o caso na Coruña de Marineda City, co anuncio de peche do Corte Inglés e Hipercor, ou a saída dos cinemas Yelmo do Centro Comercial Os Rosales.

Tras a inauguración a finais de setembro de 2021 de Vialia na estación intermodal de Urzaiz en Vigo, cun investimento de 90 millóns de euros con 125 mil metros cadrados de superficie total e 120 locais comerciais e coa previsión de que se superen os 11,7 millóns de visitantes a finais de 2022, para ese ano, e a pesar do parón que supuxo a crise sanitaria, anunciábase a apertura ao público de tres centros comerciais en Galicia: Breogan Park, Nasas e Way Ourense. Finalmente só se abriu un, Nasas. Breogan Park de Pelayo Capital ocupa as dependencias do antigo centro Dolce Vita na Coruña, pechado en 2014. Así se transforma un centro comercial nun parque empresarial e, na actualidade, anúnciase que a súa apertura será a finais de 2023 ou, como moito, nos inicios de 2024. Tamén se sinala que acollerá a Cinema Yelmo. O segundo, Nasas Nigrán, abriu as súas portas a finais de 2022, con 30 mil metros cadrados e 31 tendas. Cun investimento de 55 millóns de euros, agardábase que en 2023 tivese 5 millóns de visitantes. Finalmente, Way Ourense da sociedade Kronos, situado no polígono industrial de San Cibrao das Viñas, non

acaba de arrancar a súa construción a pesar de contar cos permisos necesarios, e a última noticia é unha posible venda do proxecto a outro grupo investidor.

Por último, en canto á dotación de novas áreas comerciais en Galicia, os tradicionalmente denominados polígonos industriais, localizados nos arredores de cidades e poboacións, presentan habitualmente unha clara vocación comercial máis aló da posible instalación ou de dispoñer no seu seo de centros comerciais. Os casos esténdense por toda Galicia e un claro exemplo é o desenvolvemento do Polígono Costa Vella en Santiago de Compostela, no que a toda a súa oferta comercial e de distribución alimentaria sumouse recentemente a empresa danesa de mobiliario JYSK. Outro caso diferente obsérvase preto de Pontevedra. Tras moitos anos de espera, é posible que ao fin comecen as obras de ampliación do polígono do Vao, que previsiblemente acollerá un supermercado de Vegalsa-Eroski e firmas tan coñecidas como Leroy Merlin, a antes citada JYSK, Decathlon e Norauto, entre outras.

Unha das actividades de maior peso no comercio polo miúdo en Galicia é a distribución de base alimentaria. Anteriormente comprobábase que en 2022, froito do incremento nos prezos, a traxectoria do índice da cifra de negocios do comercio polo miúdo de produtos de alimentación é moi diferente se se observa en termos monetarios ou reais. En termos monetarios, a taxa media de variación mensual con respecto a 2021 foi do 3,7% e, en termos constantes, esta porcentaxe foi do -6,3%. Iso suxire que a alta inflación incidiu de maneira moi negativa na cesta da compra dunhas familias que, a pesar de recorrer ao seu aforro, moderaban o seu consumo xa que, entre outros aspectos, a evolución dos salarios distaba moito de seguir á dos prezos. Así, o informe do Panel de consumo alimentario nos fogares do Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentación (MAPA), que abarca desde decembro de 2021 a novembro de 2022, con datos para España, sinálase que as familias reduciron as compras de alimentación e bebidas nun 8,7%; o que supuxo para o mercado alimentario un descenso do 1,7%. As caídas producíronse en todos os grupos de bens, pero en especial en carne, peixe, pan, ovos e azucre. Moi significativa foi a aceleración nos prezos do aceite. Todo iso motivou que no último Consello de Ministros de 2022, cun IPC dos alimentos en novembro do 15,3% en España, se aprobase unha rebaixa no IVE con vixencia de ata polo menos o 1 de xullo de 2023.

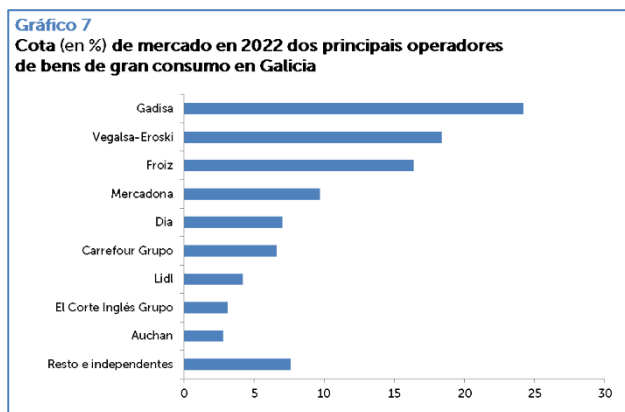
Esta situación non impediu que se materializasen os investimentos previstos no seu día e, así, en Galicia abríronse tres dos sete hipermercados que en 2022 se inauguraron en toda España. Destes tres establecementos xa demos unha referencia indirecta deles anteriormente. Así, no Polígono Costa Vella de Santiago a principios de 2022 abriuse un novo Vegalsa-Eroski con 3.550 metros cadrados e 3 millóns de investimento. Con iso esta sociedade consolida o seu segundo posto en canto superficie dispoñible de distribución de base alimentaria na provincia da Coruña. O segundo corresponde á apertura do centro Nasas, en Nigrán, onde no parque empresarial Porto do Molle se abriu outro Vegalsa-Eroski; neste caso con 3.370 metros cadrados construídos e un investimento de máis de 4 millóns de euros. E o terceiro é Family Cash en Lugo, no Centro Comercial Abella, no que é o único negocio.

A apertura destes tres hipermercados compensou o peche de varios establecementos de pequeno tamaño do Grupo Dia, de tal modo que a superficie comercial galega dispoñible de base alimentaria pasou, segundo a revista especializada *Alimarket*, de 957.990 metros cadrados dispoñibles en Galicia en 2021, a 970.009 metros en 2022.

No gráfico 7 preséntase a cota de mercado dos principais operadores de bens de gran consumo en Galicia. Mentres o Grupo Gadisa mantén o seu liderado, na segunda posición consolídase o Grupo Vegalsa-Eroski

tras as novas aperturas. Froiz ocupa a terceira posición, aínda que mantén o seu liderado na provincia de Pontevedra, a unha gran distancia de Vegalsa-Eroski. Mercadona tamén se mantén en 2022 no cuarto lugar, mentres que Dia cada vez ve máis ameazado o seu quinto posto por Carrefour.

En canto á distribución por provincias, Gadisa conserva en 2022 o liderado na Coruña, Lugo e Ourense, mentres, como xa se indicou, Froiz é o líder e ten un peso moi alto en Pontevedra. Gadisa reforzou o seu liderado na Coruña, froito da apertura dun novo supermercado de 2.400 metros cadrados, malia que a súa superficie comer-



cial se ampliou grazas ás aperturas de Lugo e Pontevedra. Na provincia da Coruña o novo Vegalsa-Eroski de Santiago de Compostela contrarrestou con fartura os peches de establecementos nese ano.

En canto a outros sectores da distribución comercial, a Asociación Nacional de Moda Retail (Acotex) no seu barómetro do mes de decembro de 2022 sostíña que no conxunto do Estado (cabe agardar que a evolución en Galicia siga unha liña similar) os segmentos de confección home, muller e nenos/as, téxtil, fogar e complementos conseguiron incrementar as súas vendas un 13,8%. Para esta asociación, esta porcentaxe, sendo positiva, non conseguía recuperar os niveis anteriores á crise sanitaria. Destaca a repunta observada na tempada outono/inverno. A evolución deste amplo sector ao longo de 2022 foi a seguinte. O mes de xaneiro comezou cun crecemento nas vendas do 34,8%; dato que, a pesar da súa elevada contía, causou certa inquietude porque un ano antes o descenso fora do 53,2%. Como noutros sectores, o ano comezou coa incerteza que xeraba a situación económica xeral que se plasmaba nun sensible incremento dos custos enerxéticos, das materias primas, do transporte e da loxística e, a maiores, o ter que empezar a devolver os préstamos ICO facilitados na pandemia. En febreiro agudízanse os problemas co inicio da guerra de Ucraína. Nos meses de primavera, malia todos eses factores, o sector mantense nunha senda de recuperación. En xuño persiste a recuperación grazas a unhas rebaixas con descontos que non son tan agresivos como noutros anos. No inicio do outono a traxectoria segue ascendente, aínda que a inflación se converte nunha gran preocupación. Nese período a asociación propuña a necesidade dunha redución das cargas fiscais para mellorar a renda dispoñible das familias e empresas. Esta incerteza chega á campaña de Nadal. Como vimos, o ano finaliza cun crecemento interanual das vendas dun 13,8%.

Pola súa banda, no segmento de electrodomésticos, a nova Asociación Española de Produtores de Electrodomésticos (APPLIA), creada en 2021 seguindo os pasos de ANFEL, publica a evolución da facturación e do número de unidades que se venden en España. O resultado en 2022 foi dun incremento do 2,29% na facturación fronte a un descenso do 7,08% na venda de unidades. Estamos por tanto, nunha retracción no consumo de bens duradeiros nun contexto inflacionista.

Por último, a dixitalización en xeral e, en particular, o uso dos formatos dixitais na distribución comercial fronte ás tendas físicas parece que se acelerou tras a crise sanitaria e os meses de confinamento. Cada vez é máis inviable unha rede de vendas sen plataformas dixitais, malia que desde o propio sector se apunta que aínda na actualidade moitos pequenos establecementos galegos non son conscientes do reto que supón a dixitalización. A Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia (CNMC) elabora para España e con carácter semestral os resultados alcanzados co uso das canles electrónicas. No cadro 6 só figuran os referidos ao primeiro semestre, xa que no momento de redactar este informe non estaban dispoñibles os datos anuais. Nesta estatística móstrase que neste semestre a cifra de negocios alcanzou os 10.698,5 millóns de dólares, un 32,8% máis que en 2021. Así, compróbase que tras a pandemia se

Cadro núm. 6

**Volume de negocio en España da canle electrónica nas 20 ramas de actividade máis importantes** (en millóns de euros)

Transaccións realizadas dentro de España

	I sem. 2019	I sem. 2020	I sem. 2021	I sem. 2022	I sem. 2022 (%)	TVI (%) I sem. 2022/ I sem. 2021
Administración pública, impostos e Seg. Social	478,7	504,2	785,1	954,3	8,9	21,5
Hipermercados, supermercados e tendas de alimentación	276,4	516,7	756,6	784,5	7,3	3,7
Axencias de viaxes e operadores turísticos	886,5	375,7	213,1	727,5	6,8	241,4
Carburantes para automoción	143,2	125,9	226,7	663,6	6,2	192,7
Espectáculos artísticos, deportivos e recreativos	472,4	219,9	217,3	573,9	5,4	164,0
Electrodomésticos, imaxe e son	269,4	544,5	511,3	559,8	5,2	9,5
Transporte aéreo	422,7	240,8	205,0	492,3	4,6	140,2
Transporte terrestre de viaxeiros	499,6	229,8	237,8	473,5	4,4	99,1
Xogos de azar e apostas	215,2	262,6	350,9	397,6	3,7	13,3
Educación	190,3	221,4	318,5	367,0	3,4	15,2
Seguros e plans de pensións	175,2	170,9	204,1	325,3	3,0	59,4
Outros	184,9	185,2	129,5	310,5	2,9	139,8
Pezas de vestir	357,3	459,5	302,9	276,6	2,6	-8,7
Energía eléctrica, gas, vapor e aire acondicionado	122,4	165,6	223,9	249,8	2,3	11,6
Grandes almacéns	142,7	264,5	185,2	247,6	2,3	33,7
Publicidade	157,6	188,8	212,0	235,9	2,2	11,3
Hoteis e aloxamentos similares	120,7	68,8	120,8	218,5	2,0	80,8
Mobles, iluminación e fogar	70,1	169,9	164,0	202,1	1,9	23,2
Xoguetes e artigos de deporte	109,3	227,0	242,3	189,2	1,8	-21,9
Equipos de telecomunicacións e recargas telefónicas	124,5	240,7	146,6	186,7	1,7	27,3
<b>Total</b>	<b>7.330,7</b>	<b>7.592,0</b>	<b>8.059,0</b>	<b>10.698,5</b>	<b>100,0</b>	<b>32,8</b>

Fonte: CNMC.

xeneralizou a relación coa Administración pública a todos os niveis, pero, en especial, nas operacións de pagos de impostos á Administración tributaria e á Seguridade Social. Estas transaccións, que ocupan o primeiro lugar na clasificación de 2022, incrementáronse no primeiro semestre de 2022, en termos monetarios, un 21,5%, e representaban o 8,9% do volume total de transaccións electrónicas que se facían dentro de España.

Con todo, sendo importante o uso de Internet nas relacións dos contribuíntes coa Administración pública, o máis notable no primeiro semestre de 2022 foi o incremento experimentado na compra de produtos de base alimentaria. O volume de negocio multiplicouse por tres con respecto a 2019. O seu uso está cada vez máis estendido e xa ocupa o segundo lugar en canto ao volume de negocio xerado. Cabe coñecer como evolucionará no momento no que o acceso físico aos establecementos sexa máis factible. A continuación, sitúanse os pagos ás axencias de viaxes, sector que recuperou a súa tradicional vitalidade tras o parón de 2020 e 2021.

Na longa lista de actividades que figura no cadro 6, só o volume de negocio en dúas actividades foi inferior ao de 2019. Unha foi a venda de pezas de vestir, o que resulta un tanto estraño xa que os resultados mesmo distan moito dos logrados en 2019, e o outro é a compra de xoguetes e artigos de deporte. Neste caso o volume de negocio en liña reduciuse con respecto a 2021, pero é máis elevado do que existía en 2019.

## Os transportes en Galicia

Os transportes e loxística en Galicia, como en calquera outro territorio, configúrase en diferentes subsectores con dinámicas e mercados heteroxéneos. Non están dispoñibles aínda as estatísticas xerais sobre a evolución da actividade deste sector. Nas contas trimestrais xeradas polo IGE, os resultados deste sector figuran agrupados cos do comercio e a hostalería, tal e como xa se indicou e se reflicte no cadro 1. En termos reais obsérvase, como se recordará, un incremento dun 17,4% no VEB xerado en 2022, aceleración máis explicable pola traxectoria do comercio e da hostalería que polo sector de transporte. En todo caso, esta actividade xeraba en 2020 (último ano dispoñible nas contas anuais do IGE) un VEB de 2.323,8 millóns de euros, o que supoñía en torno ao 4,3% do VEB total galego. Ao longo deste século este peso relativo anual oscilou entre o 4,1% e o 4,7%. Estes datos poñen de manifesto a súa indubidable relevancia.

A análise que segue trata de estudar, coa información dispoñible, o comportamento en 2022 das actividades máis relevantes. Inicialmente indágase sobre as matriculacións de vehículos en Galicia e con iso obsérvase unha caída na demanda, motivada, entre outras causas, pola incerteza que atravesamos o sector. Iso leva ao estudo con certo detalle do transporte de mercadorías por estrada. Esta epígrafe complétase cos resultados do transporte de viaxeiros e mercadorías que se realizaron por vía aérea desde os tres aeroportos galegos e, por vía marítima, desde os cinco portos de interese xeral do Estado.

### Matriculacións

Nun momento de tanta incerteza no sector da automoción e coa evolución das variables macroeconómicas que inciden de forma negativa nas decisións dos consumidores, a demanda de vehículos modérouse considerablemente en 2022. En outubro dese ano o Consello da Unión Europea aprobou prohibir os coches de combustión no seu territorio a partir de 2035. Esta medida foi, en principio, bloqueada por Alemaña, pero, tras un acordo, en marzo de 2023 levantaba ese veto. Isto significa que a partir desa data só circularán vehículos eléctricos ou aqueles que utilicen combustibles sintéticos sen emisión. Ademais, para lograr unha paulatina redución das emisións, a partir de 2030 os coches novos deberán reducir nun 55% as súas emisións de gases contaminantes con respecto aos límites actuais.

Este cambio tecnolóxico, no que queda aínda un amplo camiño por percorrer, xunto cos vaivéns polos que está a atravesar a economía, está a lastrar un mercado que experimentou unha desaceleración en 2022. Así, en España, segundo a Asociación Española de Fabricantes de Automóbiles e Camións (Anfac), as unidades vendidas caeron un 5,4%, alcanzando as 813.396. As súas previsións máis pesimistas apuntaban ás 830 mil unidades e, como observamos, os resultados finais foron aínda peores. Os factores que segundo Anfac explican esta situación coinciden cos que están a incidir noutros moitos sectores. Ou sexa, a guerra de Ucraína, o aumento dos carburantes e os custos enerxéticos, a inflación e a evolución dos tipos de xuro e, particularmente neste sector, os atrasos nas decisións de compra por parte dos usuarios. Apúntase como un feito positivo a redución dun 3,1% nas emisións dos novos vehículos vendidos. Doutra banda, os resultados en España en canto a matriculacións foron moi asimétricos. As vendas a particulares

Cadro núm. 7  
Matriculación de vehículos en Galicia

	Turismos		Camións e furgonetas		Outros*	
	Núm.	TVI (%)	Núm.	TVI (%)	Núm.	TVI (%)
2018	52.359	6,7	6.702	18,2	8.607	8,3
2019	47.514	-9,3	5.801	-13,4	9.164	6,5
2020	38.064	-19,9	5.042	-13,1	8.614	-6,0
2021	34.047	-10,6	5.607	11,2	9.423	9,4
2022	30.106	-11,6	4.396	-21,6	9.037	-4,1

\* Entre outros: autobuses, motocicletas e ciclomotores, tractores e remolques.

Fonte: IGE-Dirección Xeral de Tráfico.

caeron un 1,7%; ás empresas incrementáronse un 4,1% e nos vehículos destinados ao alugueiro, o descenso foi considerable, un 35,1%. Ademais, nese ano e coa carencia de stocks, as automatriculacións xunto cos vehículos de quilómetro cero e os destinados ao uso interno polos concesionarios descendieron un 1,06%, co que, a diferenza doutros anos, estas operacións, ás veces tácticas, non contribuíron a mellorar as estatísticas de matriculacións.

Neste contexto xeral, no cadro 7, fixéndose nas matriculacións, apréciase como as caídas na traxectoria en todos os tipos de vehículos en Galicia foron máis intensas que as observadas no conxunto de España. En maior ou menor medida este descenso afectou todos os segmentos. Segundo a Dirección Xeral de Tráfico, o último ano cunha taxa de variación positiva nos turismos foi 2018 e, a partir de aí, as caídas anuais en Galicia foron moi elevadas, alcanzando cifras de dous díxitos desde 2020 e concretándose nun -11,6% en 2022. Nese mesmo ano, o descenso en España foi do -4,1%. Estas cifras indican que en 2022 as matriculacións en Galicia representaron tan só o 57,5% das efectuadas en 2018, cunha redución, por tanto, do 42,5%. Esta situación está a provocar un progresivo envellecemento do parque automobilístico galego, nun momento no que debe afrontar as restricións que se están tomando para frear a emisión de gases tóxicos. Lembremos que a principios de 2023 deberían estar determinadas nas sete grandes cidades galegas as zonas de baixa emisión para así cumprir coa Lei do Cambio Climático e Transición Enerxética, aínda que o atraso na delimitación destas zonas, salvo en Pontevedra, é bastante notable. Esta circunstancia limitará os movementos dunha parte do actual parque automobilístico cada vez máis envellecido.

Pola súa banda, as matriculacións en Galicia no segmento de camiións e furgonetas recuperáronse en 2021 tras o freo de 2020. As circunstancias económicas xa citadas que se foron xerando en 2022 frearon drasticamente a posibilidade de incrementar os investimentos empresariais neste parque móbil. Isto corroborou o descenso do 21,6% nas matriculacións de camiións e furgonetas.

No esforzo por rexuenerar un parque móbil galego moi envellecido (a idade media é de 14 anos), para loitar contra as emisións de gases contaminantes e adicionalmente para activar unha demanda moi estancada, a Xunta de Galicia volveu contar en 2022 co programa Renove Automoción. Este paquete de axudas habitual nos últimos anos adoita ter un grande éxito entre os demandantes se este se mide pola velocidade á que se esgotan as axudas. Dotado nun principio cun crédito de 2,5 millóns de euros e posteriormente ampliado con 2 millóns de créditos adicionais, este plan tivo dúas vertentes. A principal consistiu no apoio á adquisición de vehículos por parte das familias, para o que se destinaron 4,1 millóns, e a segunda quedou reservada a empresas e autónomos. Este plan proporciona unha axuda de entre 3 a 4 mil euros por vehículo (cantidade que se incrementa para familias numerosas) e este financiamento corre a cargo da Xunta e dos concesionarios. Para acceder á subvención é imprescindible dar de baixa definitiva a un vehículo de máis de dez anos, se é un turismo, e de cinco, se se trata dunha furgoneta. Finalmente apoiáronse 1.535 transaccións de vehículos particulares e, como se observa no cadro 7, a matriculación de turismos ascendeu nese ano a 30.106 unidades.

Tamén nese ano estivo vixente un paquete de axudas similar do Goberno central dirixido á compra de coches eléctricos, híbridos enchufables e hidróxeno. Trátase do Plan Moves III cun crédito que a finais 2022 alcanzou os 1.200 millóns de euros para toda España. Estará vixente ata finais de 2023.

En todo caso, sobre o tipo de combustible utilizado polos vehículos matriculados en Galicia, as estatísticas elaboradas pola Axencia Tributaria sinalan que os coches de gasolina ou diésel matriculados en 2022 supoñían o 57,6% e o 37,2% do total respectivamente, polo que o resto tan só representaba o 5,2%. Iso sinala, a pesar das axudas antes descritas, as dificultades de introducir no mercado actual vehículos doutro tipo, coa particularidade de que o peso do vehículo diésel nas matriculacións galegas supera en 9 puntos ás do conxunto de España.

Sobre o uso das vías de circulación de vehículos en Galicia, dispónse do tránsito dunha das principais arterias, a AP-9, medido pola intensidade media diaria (IMD), segundo datos de Audasa. Os rexistros en 2022 foron de 22.500 vehículos lixeiros e de 2.061 vehículos pesados, cifras que supoñen un incremento dun 10,6% e un 2,2%, respectivamente, en relación con 2021 e reflicten unha recuperación total do tránsito

nesta vía imprescindible para a mobilidade pola fachada atlántica galega. Estes resultados superan os que se alcanzaron en 2019.

### O transporte de mercancías por estrada. A loxística

Tras o freo nesta actividade en 2020 debido, obviamente, á situación de crise sanitaria mundial e tras o retorno a unha certa normalidade en 2021, os resultados que reflicte a Enquisa Permanente de Transporte de Mercadorías por Estrada indican unha sensible desaceleración na contía de mercadorías transportada por estrada tanto en Galicia como por España en 2022. Non obstante, os resultados alcanzados non quedaron moi lonxe dos logrados en 2019, tanto nos transportes interrexionais como nos intrarrexionais, pero non así nos transportes internacionais.

No cadro 8 apréciase un comportamento asimétrico entre España e Galicia na traxectoria seguida polo volume de mercadorías transportadas en 2022. Mentres que, no conxunto de España, con todos os problemas xurdidos no sector, cae a taxa de variación interanual en todos os ámbitos do transporte, en Galicia obsérvase unha recuperación no transporte interior e descende o que se recibe e realiza cara ás restantes comunidades autónomas. Pola contra, se se observa unha clara recuperación en España no transporte internacional por estrada, en Galicia sucede o contrario, en especial, nas mercadorías expedidas.

Cadro núm. 8

#### Transporte de mercancías por estrada en 2022

	Número (millóns)				Taxas de variación interanual			
	Operacións		Toneladas		Operacións		Toneladas	
	Galicia	España	Galicia	España	Galicia	España	Galicia	España
<b>Transporte intrarrexional</b>								
Intramunicipal	3,0	43,6	15,8	253,9	0,5	-5,5	1,8	-6,6
Intermunicipal	9,2	130,1	60,1	851,9	-1,4	-1,0	0,8	-2,0
<b>Total</b>	<b>12,2</b>	<b>173,7</b>	<b>76,0</b>	<b>1105,7</b>	<b>-0,9</b>	<b>-2,1</b>	<b>1,0</b>	<b>-3,1</b>
<b>Transporte interrexional</b>								
Recibido doutras CC. AA.	1,2	36,7	13,1	387,1	-2,5	-1,1	-3,6	-2,0
Expedido a outras CC. AA.	1,2	36,7	15,4	387,1	-3,9	-1,1	-2,5	-2,0
<b>Transporte internacional</b>								
Recibido	0,3	3,0	2,2	36,6	-16,2	3,3	-0,8	8,8
Expedido	0,3	3,4	3,0	47,1	-13,2	3,9	-6,1	6,2

Fuente: Enquisa Permanente de Transporte de Mercancías por Estrada. 2021 e 2022

D. X. de Programación Económica e Orzamentos. Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana.

Este volume de transporte realizouse nun contexto de forte incremento nos custos, que en España roldaron o 8%. No referente a Galicia, o Observatorio do Transporte de Mercadorías por Estradas de Galicia estima que coas paulatinas subidas nos tipos de xuro, os custos de financiamento se triplicaron, o que incidiu moi negativamente na actividade. Outros elementos que provocaron aumentos sistemáticos nos custos que, en parte, se trasladaron aos prezos, foron o incremento no prezo das autoestradas en Galicia, tanto na AP-9 como na AP-53. Tamén, e como elemento básico para lograr a redución nas emisións de gases nocivos, desde o observatorio subliñase o efecto nos custos que tivo o incremento nos prezos da disolución de urea, cuxo prezo subiu máis dun 65%.

En resumo, e a pesar dese incremento nos custos, os resultados en canto ao transporte de mercadorías mostran en Galicia unha maior dinámica interna, que se contrapón a un menor volume de mercadorías recibidas e enviadas máis aló da propia comunidade autónoma. Sen dúbida, o conxunto de dificultades que están a afectar o transporte en Europa tamén inciden en Galicia. Dous problemas básicos son a necesidade de investimento nos tipos de vehículos utilizados e a escaseza de condutores nunha profesión que, hoxe en día, non resulta atractiva.

En canto á loxística, lembremos que un fito importante, que se recollía nos anteriores *Informes*, foi a creación en 2019, coa participación do IGAPE, da Agrupación Industrial da Función Loxística de Galicia, con sede en Vilagarcía de Arousa. Actualmente, esta agrupación conta entre os seus socios con vinte e dúas empresas de loxística, nove empresas industriais que internamente desenvolven actividades de loxística, os cinco portos do Estado de interese xeral e Portos de Galicia. Nese mesmo ano aprobouse, con vixencia ata 2022, a Estratexia integral de optimización loxística de Galicia canalizada a través do IGAPE, para o que se pretendían investir 20 millóns de euros, dos cales 11 os achegaría a Xunta de Galicia. Desde esta agrupación industrial indícase que Galicia ocupaba o sexto lugar entre as comunidades autónomas españolas en canto á xeración de PIB no sector e que en 2022 se alcanzaron cifras récord.

## Aeroportos

Dúas cuestións destacan nos resultados alcanzados polos tres aeroportos galegos en canto ao movemento de pasaxeiros en 2022. Por unha banda, o incremento dun 73,6% neste tráfico con respecto a 2021, de tal modo que a cifra aínda provisional alcanzada, 5.153.837 de pasaxeiros, se quedou moi próxima á lograda en 2019, 5.269.133. Doutra banda, este resultado explícase pola dinámica exhibida polo aeroporto Rosalía de Castro de Santiago de Compostela, que atenúa os peores resultados dos aeroportos da Coruña e Vigo. Mentres que Santiago obtén un récord no número de pasaxeiros e conseguiu exceder con fartura a cifra simbólica dos tres millóns (3.236.619), as outras dúas terminais non superaron o millón de pasaxeiros, feito que si se producía en 2019. Deste xeito intensifícase o maior peso da instalación compostelá, xa que de transportar en 2019 o 55,1% do total, sobe en 2021 ao 59,1% e en 2022 alcanza o 62,8%. O feito de que este último ano fose tamén Xacobeo axudou a acadar este gran resultado.

É obvio que a presenza ou ausencia das compañías que operan nos tres aeroportos e as rutas que cobren condicionan estes resultados. Unha cuestión preocupante en 2022 foi comprobar de que modo a redución en tempo da viaxe en ferrocarril a Madrid ía incidir no transporte aéreo. Segundo a información publicada por *La Voz de Galicia* o 16 de setembro de 2022, se se compara o tráfico de pasaxeiros por tren desde Galicia a Madrid nos oito primeiros meses dese ano fronte ao mesmo período de 2019 apréciase, segundo Renfe, un incremento do 84%, o que supón ao redor de medio millón de persoas máis. Nese mesmo tempo, a viaxe en avión perdeu 392.216 pasaxeiros, complicándose máis a situación pola subida dos combustibles xerada tras a invasión rusa de Ucraína. Este comportamento dá aínda máis mérito ao récord alcanzado polo aeroporto Rosalía de Castro.

En canto ao transporte de mercadorías, os resultados aeroportuarios están moi lonxe das cifras habituais dos portos galegos. Así, fronte aos 35 millóns de toneladas contabilizadas nos portos de interese xeral, o transporte nos aeroportos alcanzou os 5,6 millóns. Do mesmo xeito que no caso dos pasaxeiros, pero agora con maior intensidade, o aeroporto de Santiago de Compostela acapara a maior parte deste transporte, xa que en 2022 absorbía o 86,1% fronte ao aeroporto de Alvedro que apenas alcanzaba o 2%; se ben, a pesar desta baixa porcentaxe é o único que mellorou as cifras de 2021. O transporte xerado pola loxística de dúas grandes sociedades é o que explica a concentración da actividade na terminal compostelá, cuxo volume, con todo, descendeu un 1,7% en 2022. Correos dispón do Centro de Tratamento Automatizado (CTA), agora sometido a un proceso de modernización e ampliación para atender as esixencias do comercio en liña. A outra sociedade é Inditex. A multinacional de Arteixo dispón de varios hangares, así como oficinas, o que converte esta infraestrutura nunha base de operacións da compañía moi relevante.

Finalmente, en canto ás operacións realizadas, o cadro 9 mostra que as diferenzas entre os tres aeroportos non son tan fortes. Aquí obsérvase que o número de operacións realizadas desde Alvedro en 2020 superaban as dos outros dous aeroportos galegos. En 2021 e 2022, a medida que se vai recuperando a actividade económica, Santiago xa mostra unha maior vitalidade.

Cadro núm.9

**Evolución do movemento de pasaxeiros, das operacións realizadas e das mercadorías movidas nos aeroportos galegos**

Movemento de pasaxeiros	2020		2021		2022*	
	Pasaxeiros	TVI (%)	Pasaxeiros	TVI (%)	Pasaxeiros	TVI (%)
Alvedro (A Coruña)	436.775	-67,7	594.584	36,1	963.957	62,1
Rosalía de Castro (Santiago)	935.395	-67,8	1.653.663	76,8	3.236.619	95,7
Peinador (Vigo)	303.466	-70,0	549.094	80,9	953.261	73,6
<b>Total</b>	<b>1.675.636</b>	<b>-68,2</b>	<b>2.797.341</b>	<b>66,9</b>	<b>5.153.837</b>	<b>84,2</b>
<b>Total nacional</b>	<b>76.065.601</b>	<b>-72,4</b>	<b>119.952.578</b>	<b>57,7</b>	<b>243.681.775</b>	<b>103,1</b>

Operacións	2020		2021		2022*	
	Número	TVI (%)	Número	TVI (%)	Número	TVI (%)
Alvedro (A Coruña)	11.190	-34,9	12.084	8,0	14.364	18,9
Rosalía de Castro (Santiago)	10.949	-51,1	15.376	40,4	25.458	65,6
Peinador (Vigo)	5.597	-51,4	9.191	64,2	13.760	49,7
<b>Total</b>	<b>27.736</b>	<b>-45,7</b>	<b>36.651</b>	<b>32,1</b>	<b>53.582</b>	<b>46,2</b>
<b>Total nacional</b>	<b>1.101.250</b>	<b>-53,4</b>	<b>1.518.847</b>	<b>37,9</b>	<b>2.216.327</b>	<b>45,9</b>

Movemento de mercadorías	2020		2021		2022*	
	Toneladas	TVI (%)	Toneladas	TVI (%)	Toneladas	TVI (%)
Alvedro (A Coruña)	84.375	-44,6	85.451	1,3	91.130	6,6
Rosalía de Castro (Santiago)	2.981.222	-6,9	4.938.251	65,6	4.853.317	-1,7
Peinador (Vigo)	276.566	-48,9	806.312	191,5	689.694	-14,5
<b>Total</b>	<b>3.342.163</b>	<b>-14,2</b>	<b>5.830.014</b>	<b>74,4</b>	<b>5.634.141</b>	<b>-3,4</b>
<b>Total nacional</b>	<b>789.176.762</b>	<b>-26,2</b>	<b>998.699.589</b>	<b>26,5</b>	<b>1.000.356.239</b>	<b>0,2</b>

\* Datos provisionais.

Fonte: Dirección de Operacións e Sistemas de Rede, AENA.



## Portos

Coa superación da crise sanitaria, as diferentes actividades económicas foron paulatinamente retornando á normalidade e o transporte portuario non foi unha excepción. Segundo a información publicada polo Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana sobre a actividade das 28 Autoridades Portuarias que conforman os portos de interese xeral do Estado, en 2022 apreciouse un incremento dun 3,5% no tráfico portuario total con respecto a 2021 debido a unha variación positiva en case todos os modos do transporte de mercadorías. Destaca unha subida dun 10,81% nas toneladas transportadas de graneis sólidos e un 7,25% na de mercadoría xeral convencional. Pola contra, os únicos dous datos negativos foron a caída no peso do tráfico das mercadorías en contedores (-5,4%) e nos produtos da pesca. Neste último grupo, os produtos cárganse e descárganse maioritariamente nos portos da Coruña e Vigo. Mentres que no primeiro o tráfico se mantivo na liña de 2021 (a caída foi de tan só un 0,88%), no segundo, principal porto de España neste grupo de bens, a caída rexistrada foi do 9,88%.

Con todo, os resultados do conxunto do Estado en 2022, 563.373.981 toneladas, non permitiron recuperar as cifras de 2019, 564.504.040 toneladas. Con respecto a ese último ano, o tráfico aumentou nos dous sectores citados, graneis sólidos e mercadoría xeral convencional e, tamén se aprecia un incremento no avituallamento de combustible líquido.

Este dinamismo positivo no tráfico de mercadorías nos portos de interese xeral é un indicador da actividade económica e comercial que se seguiu en Galicia, aínda que estes bos resultados se deben á traectoria seguida polos portos do norte galego que contrastan cos descensos no transporte de mercadorías rexistrados do sur. Por iso, o transporte de graneis sólidos case se duplicou no Porto da Coruña e creceu un 14,4% no de Ferrol-San Cibrao. Este crecemento compensa con fartura as caídas observadas

Cadro núm. 10

**Evolución do tráfico portuario** (en toneladas)

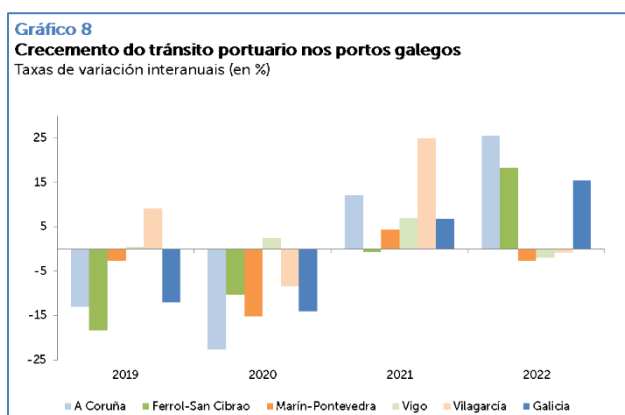
	A Coruña		Ferrol-San Cibrao		Marín-Pontevedra		Vigo		Vilagarcía		Galicia	
	2021	TVI (%)	2021	TVI (%)	2021	TVI (%)	2021	TVI (%)	2021	TVI (%)	2021	TVI (%)
Graneis líquidos	7.996.655	12,4	3.172.235	8,0	0		51.911	-10,1	273.548	17,2	11.494.349	11,1
Graneis sólidos	2.934.090	15,1	5.994.200	-5,9	957.566	10,7	337.330	12,1	425.965	35,6	10.649.151	2,4
<b>Total graneis</b>	<b>10.930.745</b>	<b>13,1</b>	<b>9.166.435</b>	<b>-1,5</b>	<b>957.566</b>	<b>10,7</b>	<b>389.241</b>	<b>8,5</b>	<b>699.513</b>	<b>27,7</b>	<b>22.143.500</b>	<b>6,7</b>
Contedores	29	70,6	161.326	24,8	528.855	-4,0	2.986.304	7,4	294.080	-5,9	3.970.594	5,2
Convencional	852.651	1,5	615.716	5,5	659.618	2,9	1.267.354	5,8	509.998	48,0	3.905.337	8,3
<b>Total mercadoría xeral</b>	<b>852.680</b>	<b>1,5</b>	<b>777.042</b>	<b>9,0</b>	<b>1.188.473</b>	<b>-0,3</b>	<b>4.253.658</b>	<b>6,9</b>	<b>804.078</b>	<b>22,4</b>	<b>7.875.931</b>	<b>6,7</b>
Avituallamento	65.672	7,4	14.881	8,4	29.492	1,0	129.671	5,9	7.778	48,2	247.494	6,8
Pesca fresca	28.331	-14,9	229	29,4	2.731	44,1	36.581	-0,6	0		67.872	-6,0
Tráfico interior	619		4.972		0		0		0		5.591	
<b>Total outro tráfico</b>	<b>94.622</b>	<b>0,2</b>	<b>20.082</b>	<b>44,4</b>	<b>32.223</b>	<b>3,7</b>	<b>166.252</b>	<b>4,4</b>	<b>7.778</b>	<b>48,2</b>	<b>320.957</b>	<b>5,6</b>
<b>Total tráfico portuario</b>	<b>11.878.047</b>	<b>12,1</b>	<b>9.963.559</b>	<b>-0,7</b>	<b>2.178.262</b>	<b>4,3</b>	<b>4.809.151</b>	<b>7,0</b>	<b>1.511.369</b>	<b>24,9</b>	<b>30.340.388</b>	<b>6,7</b>
Contedores (TEU)	3	0,0	16.844	35,0	41.099	-7,2	239.302	4,6	33.937	-5,4	331.185	3,1
Buques (número)	938	11,5	1.021	1,9	453	2,3	1.580	2,5	407	29,2	4.399	6,2

	A Coruña		Ferrol-San Cibrao		Marín-Pontevedra		Vigo		Vilagarcía		Galicia	
	2022*	TVI (%)	2022*	TVI (%)	2022*	TVI (%)	2022*	TVI (%)	2022*	TVI (%)	2022*	TVI (%)
Graneis líquidos	8.514.337	6,5	3.938.059	24,1	2		31.975	-38,4	299.569	9,5	12.783.942	11,2
Graneis sólidos	5.388.419	83,6	6.856.470	14,4	1.039.592	8,6	304.134	-9,8	401.186	-5,8	13.989.801	31,4
<b>Total graneis</b>	<b>13.902.756</b>	<b>27,2</b>	<b>10.794.529</b>	<b>17,8</b>	<b>1.039.594</b>	<b>8,6</b>	<b>336.109</b>	<b>-13,7</b>	<b>700.755</b>	<b>0,2</b>	<b>26.773.743</b>	<b>20,9</b>
Contedores	113	289,7	411.629	155,2	542.555	2,6	2.658.409	-11,0	286.846	-2,5	3.899.552	-1,8
Convencional	896.835	5,2	566.259	-8,0	495.119	-24,9	1.557.876	22,9	502.530	-1,5	4.018.619	2,9
<b>Total mercadoría xeral</b>	<b>896.948</b>	<b>5,2</b>	<b>977.888</b>	<b>25,8</b>	<b>1.037.674</b>	<b>-12,7</b>	<b>4.216.285</b>	<b>-0,9</b>	<b>789.376</b>	<b>-1,8</b>	<b>7.918.171</b>	<b>0,5</b>
Avituallamento	69.638	6,0	14.132	-5,0	37.498	27,1	128.913	-0,6	7.726	-0,7	257.907	4,2
Pesca fresca	28.082	-0,9	207	-9,6	3.118	14,2	34.009	-7,0	0		65.416	-3,6
Tráfico interior	0	-100,0	29	-99,4	0		0		0		29	-99,5
<b>Total outro tráfico</b>	<b>97.720</b>	<b>3,3</b>	<b>14.368</b>	<b>-28,5</b>	<b>40.616</b>	<b>26,0</b>	<b>162.922</b>	<b>-2,0</b>	<b>7.726</b>	<b>-0,7</b>	<b>323.352</b>	<b>0,7</b>
<b>Total tráfico portuario</b>	<b>14.897.424</b>	<b>25,4</b>	<b>11.786.785</b>	<b>18,3</b>	<b>2.117.884</b>	<b>-2,8</b>	<b>4.715.316</b>	<b>-2,0</b>	<b>1.497.857</b>	<b>-0,9</b>	<b>35.015.266</b>	<b>15,4</b>
Contedores (TEU)	10	233,3	37.101	120,3	45.988	11,9	226.121	-5,5	33.135	-2,4	342.355	3,4
Buques (número)	1.093	16,5	1.079	5,7	428	-5,5	1.599	1,2	397	-2,5	4.596	4,5

\* Datos provisionais.

Fonte: Portos do Estado, Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e elaboración propia.



nos portos de Vilagarcía e Vigo, debido a que o transporte destes bens se concentra nos dous portos do norte. En todo caso, o descenso do tráfico portuario total no porto de Vigo debeuse á brusca caída no transporte por contedores (un 11%); tráfico que está concentrado neste porto e que en 2022 absorbía o 68,2% do total galego e, á súa vez, representaba o 56,4% das mercadorías movidas en Vigo. A pesar deste resultado negativo, as cifras transportadas nese ano, 2.658.409 toneladas, son, como as alcanzadas en 2021, moi elevadas. Lembremos que nese ano se acadaron niveis non logrados desde 2008. O descenso observado en 2022 está en liña co que está a suceder a nivel mundial. A crise

económica xerada pola pandemia e o freo no comercio que supuxo a invasión rusa de Ucraína minguou significativamente o transporte por contedores. A iso cómpre unir o forte incremento dos fretes no comercio cara a Asia e América, sendo China o principal socio comercial no porto de Vigo.

Se nos centramos nos resultados obtidos polas cinco Autoridades Portuarias galegas, do resumo efectuado no cadro 10, cabe resaltar en 2022 un crecedemento no número de toneladas transportadas do 15,4%, case 12 puntos máis que no Estado. Esta evolución positiva debeuse, sobre todo, ao transporte dun 31,4% máis de graneis sólidos. Cun menor crecedemento, pero tamén positivo, foi a variación en graneis líquidos, un 11,2%, debido, esencialmente, ao incremento dun 24,1% en portos xestionados pola Autoridade Portuaria de Ferrol-San Cibrao. Tamén, ao contrario do sucedido en España, o volume do tráfico portuario galego en 2022, 35.015.266 toneladas, superaron de forma ampla as cifras de 2019, 33.059.830 toneladas.

O comportamento en cada un dos portos xestionados polas cinco autoridades portuarias en 2022 foi o seguinte.

O porto da Coruña experimentou un incremento no tráfico dun 25,4% explicable, ante todo, polo crecedemento, xa comentado, en graneis sólidos e tamén por un maior dinamismo dos graneis líquidos. As dúas mercadorías absorberon o 93,3% do tráfico total. Foi o maior incremento dos rexistrados nos portos españois, por encima dos portos de Ceuta (22,2%) e de Alacante (22,7%).

En canto aos graneis sólidos, cabe destacar o impulso logrado polo transporte realizado desde o porto exterior da Coruña, Punta Langosteira, nos produtos agroalimentarios e, máis en concreto, no penso para a alimentación animal. Nese ano alcanzáronse cifras récords e A Coruña consolídase como a referencia no noroeste español neste transporte, a pesar da crise e da subida dos prezos. Doutra banda, o goso dos graneis líquidos, que experimentaron un aumento dun 6,5%, constitúe o transporte de cru desde a refinería coa que conta Repsol na Coruña. As restricións e a crise da subministración de petróleo non se visualizaron nos resultados da factoría coruñesa. A mellor dinámica tamén se estende ao transporte de mercadoría sen contedores, siderurxia e produtos da construción, sobre todo. Mentres, os resultados da pesca non son positivos ao rexistrar unha leve caída do 0,9%. A incerteza sobre a súa traxectoria proseguirá nos próximos anos ante as decisións que está a tomar a Unión Europea sobre o sector pesqueiro e a evolución dos prezos da enerxía e das subministracións.

Unha das noticias máis relevantes que afectan os portos da Coruña é o avance na construción da ligazón ferroviaria con Punta Langosteira que, en principio, se prevé inaugurar en 2026, e a liberación de terreos do porto interior conforme se vaian trasladando actividades ao novo porto exterior. Iso podería supoñer que a cidade dispuxese de 6,4 hectáreas máis que se urbanizarían para diferentes usos. Esta reurbanización, xa prevista inicialmente coa construción do porto exterior, parece máis próxima tras os problemas que foron xurdindo na última década.

En novembro de 2022 a compañía danesa Maercks anunciou o seu interese por instalar en Galicia, posiblemente en Punta Langosteira, unha planta de metanol verde destinado ao abastecemento da súa frota. Trátase dun proxecto de gran dimensión (roldaría os 2 mil millóns de euros) e sería o máis importante doutros seis proxectos que tamén se anuncian, case todos eles vinculados ás enerxías renovables.

Estes investimentos xunto á conexión ferroviaria, que ampliará de maneira significativa o ámbito de influencia desta infraestrutura, poderían permitir ir sufragando a cuantiosa débeda xerada desde o inicio das obras e da que demos conta nos sucesivos *Informes*.

Os portos xestionados pola Autoridade Portuaria de Ferrol-San Cibrao tamén alcanzaron un notable incremento da súa actividade en 2022. O seu tráfico portuario aumentou con respecto a 2021 un 18,3% grazas á achega de todos os tipos de mercadorías máis relevantes. O transporte de graneis sólidos, que absorbían o 58,2% do total, creceu un 14,4%. Pola súa banda, os graneis líquidos fixérono un 24,1%. Con todo, a variación máis elevada produciuse no tráfico de contedores, cuxas cifras, 411.629 toneladas, supoñen multiplicar por tres as alcanzadas en 2021. Este espectacular incremento contrarrestou a caída no tráfico do transporte convencional de mercadorías.

Parece evidente que o máis destacable foi o tráfico de contedores da terminal xestionada pola sociedade turca Yilport no porto exterior de Ferrol. Esta modalidade experimentou un grande impulso en 2022 e tamén o terá en 2023 grazas á apertura de novas rutas. O resultado de 2022 viuse favorecido pola apertura do servizo X-Press Feeders, que ao conectar o porto de Ferrol co de Alxeciras logrou acceder a múltiples portos de todos os continentes. Ademais, xa en 2023, abriuse unha nova liña de tránsito rápido á península escandinava na que, polo camiño, se poderán tocar outros portos e descargar produtos frescos. Xunto con estas novidades, e do mesmo xeito que no porto exterior da Coruña, estase á espera da finalización das obras da ligazón ferroviaria, en principio prevista para 2024, co que tamén se poderá ampliar a área de influencia do porto ferrolán.

En canto ao tráfico de graneis tanto líquidos como sólidos, cabe destacar o peso do gas licuado natural, o fuel óleo, a madeira e o carbón. Sobre este último cómpre indicar que a central de Endesa, coa crise enerxética, volveu importar carbón. En todo caso, o consello de administración desta sociedade aprobou en 2022 un acordo con Enel (principal accionista de Endesa) para que poida utilizar o seu espazo portuario para xestionar subministracións de carbón ao mundo. Este acordo estará vixente polo menos durante un ano e permite a utilización dun espazo antes moi empregado na subministración de carbón para a planta das Pontes.

A diferenza dos portos do Estado do norte galego, no porto de Marín-Pontevedra reduciuse nun 2,8% o número de toneladas que se transportaron en 2022 con respecto a 2021. Apareciouse un aumento en todos os tipos de tráfico salvo na mercadoría transportada de modo convencional, cuxo tráfico descendeu un 24,9%. Iso non puido ser contrarrestado pola evolución positiva do tráfico de contedores e de graneis sólidos. A explicación do resultado total negativo, debido ao transporte da mercadoría en xeral, hai que buscala no transporte efectuado por Ence, cuxa carga de pasta de papel diminuíu en 176 mil toneladas. Esta caída, debida á parada na actividade por mor das circunstancias meteorolóxicas, non puido ser compensada pola madeira ou polos produtos destinados á xeración de enerxía eólica. Doutra banda, o transporte de graneis sólidos, que representaban en 2022 o 49,1% do total do seu tráfico portuario, mantivo un elevado dinamismo, similar ao de 2021. Neste ámbito cabe destacar o papel deste porto como centro de distribución de granxas en Galicia. Dos produtos transportados destacan os cereais e as fariñas. Tamén sobresaen o transporte de achas.

A actividade no porto de Vilagarcía en 2022 foi lixeiramente inferior á de 2021. As 1.497.857 toneladas transportadas supoñen, con todo, o segundo mellor rexistro da súa historia, tan só superado polos resultados de 2021, 1.511.869 toneladas. Neste caso, a pequena caída no transporte produciuse pola desaceleración experimentada en todos os conceptos coa excepción dos graneis líquidos. Todo apunta a que en 2023 se volverá alcanzar outro récord. O número de toneladas transportadas en 2022 supoñían o 4,3% do tráfico dos portos galegos de interese xeral. De entre o transportado sobresaen o segmento de mercadoría convencional e os graneis sólidos. As mercadorías máis habituais de transporte deste porto son aluminio, tableiro, cuarzo, urea, metanol e aceite.

En canto á perspectiva de futuro desta infraestrutura cabe subliñar o avance que suporá dispoñer dunha conexión directa coa autoestrada AP-9, o que mellorará a súa área de influencia. Tamén en virtude de varios convenios procedeuse á venda da antiga Comandancia de Mariña ao concello, terreos nos que a Consellería de Sanidade construíra un novo centro de saúde.

Finalmente, o tráfico portuario do porto de Vigo caeu un 2% con respecto a 2021 debido ao descenso na carga de contedores dun 11%, que non foi contrarrestado polo crecemento no tráfico de mercadoría convencional, nun 22,9%. Estes dous segmentos absorben o 89,4% de todo o tráfico deste porto e tamén representan o 52,3% do que se transporta en Galicia. Desde a Autoridade Portuaria valóranse estes resultados obtidos nun exercicio que cualifican como moi difícil, froito dunha acumulación de factores

esóxenos, sinalados reiteradamente neste informe. Aínda así, China consolídase como o principal socio en tráfico de contedores, seguida de Marrocos, Estados Unidos e Brasil.

En canto ás mercadorías transportadas obsérvase un incremento no tráfico de conservas de peixe, así como en hortalizas, legumes e metais. O transporte dos vehículos automóbiles é de vital importancia no Porto de Vigo. Como cabería esperar cos problemas que en 2022 tivo este sector, o tráfico Ro-Ro caeu un 8,06%, pasando de 1.071.527 toneladas en 2021 a 985.138 en 2022. Fóronse acumulando stocks de vehículos nos lugares de almacenamento vigués debido á crise loxística que experimentaron moitos dos portos europeos de destino deste produto. A distribución complicouse pola falta de buques que efectuasen o transporte e, tamén, pola escaseza de condutores para o seu traslado posterior. En toneladas, o volume de pesca fresca transportada caeu en 2022 un 7%, pero ante a variación nos prezos o seu valor incrementouse un 3%.

En canto á mellora das infraestruturas, desde a Autoridade Portuaria insístese na necesidade de conectar por vía férrea a terminal de Bouzas, obra de gran complexidade e cun evidente impacto urbanístico na cidade olívica. Tamén implica actuacións ferroviarias a aprobación do apartadoiro ferroviario na Plisan. Prestará servizos loxísticos, de tal modo que se construírá un centro intermodal de transporte de mercadorías que estará conectado á rede ferroviaria. Neste momento o principal obxectivo parece estar en unir a Plisan coa terminal de Guixar.

Finalmente, no cadro 10 contéplase que en 2022 aumentou en Galicia tanto o número de contedores transportados, un 3,45%, como o de barcos que entraron nos portos de interese xeral (un 4,5%). En canto a estes últimos, xunto co transporte de mercadorías tamén contempla o traslado de viaxeiros, que, segundo as estatísticas do Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, en Galicia son todos cruceiristas. Así, en 2022 recuperouse o tráfico de cruceiros en todos os portos galegos de interese xeral. Fronte aos 68 barcos que entraron en 2021, en 2022 fixérono 248, os cales se concentraron nos portos da Coruña (137) e Vigo (91). Este número de barcos supera amplamente os de 2019, 196. Cabe caracterizar como positiva a traxectoria desta actividade. Galicia recibiu en 2022 un total de 410.638 cruceiristas, superando A Coruña a Vigo en algo menos de 50 mil pasaxeiros. Estamos nun segmento en expansión polo que, á marxe da crise existente e das que poidan vir, as cifras anteriores previsiblemente mellorarán nos próximos anos.