

En 2018, la demanda de TMCD *ro-ro* internacional creció un 12,3 %

INFORME DEL OBSERVATORIO ESTADÍSTICO DEL TMCD EN ESPAÑA 2018 - SPC-SPAIN
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

En el segundo semestre de 2018, la oferta de TMCD Total en la fachada atlántica sumaba 80 líneas, de las que 52 correspondían a tráficos exteriores. El TMCD alternativo a la carretera contaba con 43 líneas, y de ellas, 3 eran Autopistas del Mar.

En la fachada mediterránea, de los 166 servicios de TMCD Total existentes, 135 correspondían al tráfico exterior. De estos últimos, 79 fueron TMCD alternativo a la carretera, y de ellos, 7 eran Autopistas del Mar.

En 2018, el TMCD Total movió 251,6 millones de toneladas, solo un 1,3% más que en 2017 debido al descenso en el tráfico de graneles líquidos (-4,6%).

El tráfico rodado (excluyendo los vehículos en régimen de mercancía) movió 19,6 Mt y aumentó un 12,3%.

El nivel de ocupación de la oferta en 2018, fue del 61,1%, sensiblemente inferior al de 2017 (72,8%), debido a la caída en la ocupación de la fachada mediterránea.

El 'Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia' tiene como objetivo dar a conocer de manera precisa la evolución y tendencia de la actividad del TMCD, tanto desde el punto de vista de la oferta como de la demanda, y de forma comparada con el transporte por carretera, mediante un seguimiento de sus principales indicadores. Sus informes, que se publican con carácter semestral, están disponibles gratuitamente en <http://www.shortsea.es/index.php/observatorio-estadistico>.

Los datos de actividad recogidos en este Observatorio han sido elaborados por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain), en el seno del Grupo de Trabajo de Estadística. El Organismo Público Puertos del Estado, la Fundación Valenciaport y la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento proporcionan los datos necesarios para la elaboración de este informe.

El primer informe del Observatorio, relativo a los años 2009, 2010 y 2011, se presentó en mayo de 2012. Cabe resaltar que esta última edición, que incluye el año 2018 completo, incorpora un cambio metodoló-

gico, al incluir, en el concepto de TMCD alternativo a la carretera y en las Autopistas del Mar, servicios que no se consideraban en las ediciones anteriores: Norte de África (Argelia, Marruecos y Túnez, exceptuando los servicios Bahía de Algeciras-Tánger), Irlanda y Reino Unido. Por este motivo, se observan importantes crecimientos a partir del 1º Semestre de 2018 de los indicadores del TMCD alternativo a la carretera y de las Autopistas del Mar. Además, incluye nuevos datos de oferta referidos al tráfico de cabotaje nacional español y los destinados a vehículos en régimen de carga.

DEFINICIONES

TMCD Total: Se corresponde con la definición de Transporte Marítimo de Corta distancia (TMCD) adoptada por la Comisión Europea: «el transporte de mercancías

y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa».

Esta definición de la UE abarca por tanto cualquier transporte marítimo, incluidos graneles sólidos, líquidos, mercancía general convencional, contenerizada y *ro-ro*, entre países miembros de la UE y entre países miembros y países terceros ribereños de los mares Adriático, Báltico, Egeo, Mediterráneo, Negro y del Norte, independientemente del tipo de carga transportada (pasajeros, granel, contenedor, *ro-ro*, vehículos, etc.) y del tipo de servicio (servicio de línea regular, *tramp*, *feeder*). Incluye asimismo los transportes de cabotaje nacional entre puertos españoles, tanto peninsulares como extrapeninsulares.

DNV·GL

Fachada Atlántica

Oferta de TMCD Total

Cabotaje

- 28 líneas
- 16 navieras
- 33 buques:
 - 12 portacontenedores
 - 21 ro-ro

Exterior

- 52 líneas
- 43 navieras
- 92 puertos extranjeros
- 141 buques:
 - 79 portacontenedores
 - 62 ro-ro

De los cuales:

TMCD alternativo a la carretera

- 43 líneas
- 35 navieras
- 82 puertos extranjeros
- 86 buques:
 - 41 portacontenedores
 - 45 ro-ro

De los que:

Autopistas del Mar

- 3 líneas
- 2 navieras
- 2 puertos extranjeros
- 3 buques ro-ro

TMCD regular alternativo a la carretera: Servicios marítimos regulares, tanto de contenedores como de cargas rodadas, en tráficos en los que existe una alternativa de transporte terrestre puro.

Respecto del TMCD Total, se excluyen los graneles, los servicios no regulares, los tráficos entre España y países o archipiélagos no accesibles por vía terrestre, así como los vehículos transportados como carga (ya que, en general, no se transportan en servicios regulares, sino como cargamentos completos).

Autopistas del Mar, AdM: servicios de TMCD alternativo a la carretera con frecuencia de al menos 3 salidas semanales, escalas en 3 puertos diferentes como máximo, y prestados en los corredores de autopistas del mar de la Red Transeuropea de Transporte en los que España está presente.

Fachada Atlántica: Incluye los puertos españoles ribereños del océano Atlántico, del mar Cantábrico y las islas Canarias.

Fachada Mediterránea: Incluye el puerto Bahía de Algeciras, los puertos españoles ribereños del mar Mediterráneo y las islas Baleares.

Puerto de destino: aquellos que se localizan en Europa o en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa, agrupados por áreas geográficas según la siguiente clasificación: Mar Adriático, Mar Báltico, Mar del Norte, Mar Egeo, Mar Mediterráneo, Mar Negro y Océano Atlántico.

Unidades: para medir la capacidad de los servicios de TMCD se utiliza el metro lineal (m.l.) en los servicios de carga rodada y el TEU para los servicios de contenedores.

OFERTA DE TMCD

La oferta se mide utilizando como indicadores el número de líneas, navieras, buques y puertos extranjeros conectados.

Fachada Atlántica:

En el segundo semestre de 2018, un total de 80 líneas operaban en servicios de **TMCD Total**, de las que el 35% correspondía a tráficos de cabotaje y el 65% restante a tráficos exteriores.

Las 28 líneas de cabotaje existentes, que incluyen tráficos interinsulares, estaban operadas por 16 navieras con 33 bu-

ques, 21 *ro-ros* y 12 portacontenedores.

El tráfico exterior estaba servido por 52 líneas, de las que 43 corresponden a TMCD alternativo a la carretera (82,7%), y de ellas, 3 servicios alcanzaban o superaban las tres escalas semanales (7%), calificándose como Autopistas del Mar.

En total, 43 navieras operaban estas 52 líneas uniendo 92 puertos extranjeros y empleando 141 buques, 79 portacontenedores y 62 *ro-ros*.

Del informe se desprende una tendencia general ascendente en el tráfico exterior desde el segundo semestre de 2017 ya que todos los valores de los indicadores son crecientes, a excepción del número de buques (Ver Tabla 1). En términos anuales, se repite la tendencia creciente en los indicadores de 2018 excepto en el número de buques y de navieras.

Durante el 2018, la capacidad ofertada en los tráficos de cabotaje, resultado de sumar ambos semestres, fue de 310.217 TEU y 7.372.426 m.l. En los tráficos exteriores, la capacidad total en TEU creció un notable 8,1% frente a 2017, sumando 425.440 TEU, mientras que en m.l., tras los sensibles crecimientos registrados en los años anteriores, 16% en 2016 y 32% en 2017, el pasado año descendió un 4,1% hasta 1.754.564 m.l.

Centrándonos en el **TMCD alternativo a la carretera**, durante el segundo semestre de 2018, un total de 43 líneas, operadas por 35 empresas navieras, enlazaban 82 puertos con un total de 86 buques, mostrando un aumento generalizado en los indicadores respecto al 2º semestre de 2017 y también sobre el 1er semestre de 2018. A lo largo del pasado año, la capacidad ofertada de contenedores aumentó un 10%, hasta 402.521 TEU, mientras que la de carga rodada disminuyó un 6% sumando 1.705.931 m.l.

En el segundo semestre de 2018, la fachada Atlántica contaba con 3 **Autopistas del Mar** operadas por 2 empresas navieras con 3 buques de carga rodada que enlazaban con 2 puertos internacionales. Esto supone 1 línea y 1 naviera más que en mismo periodo del año anterior, manteniendo el número de puertos enlazados y disminuyendo en una unidad el número de buques. En total, la capacidad ofertada aumentó un 2,8% sumando 609.068 m.l.

Esto se debe a que, tanto en el TMCD alternativo a la carretera, como en las Au-

	Fachada Atlántica				Fachada Mediterránea					
	Líneas	Navieras	Puertos enlazados	Buques portacont. ro-ro/ro-pax	Líneas	Navieras	Puertos enlazados	Buques portacont.	Buques ro-ro/ro-pax	
1S 2016	49	39	81	174	141	82	130	645		
2S 2016	46	39	73	169	134	83	116	589		
1S 2017	49	42	88	161	133	79	119	567		
2S 2017	50	42	81	149	135	78	117	530		
1S 2018	51	40	89	84	59	133	79	128	385	134
2S 2018	52	43	92	79	62	135	81	127	384	125

topistas del Mar se han incorporado los servicios con los siguientes países del Norte de África que no estaban incluidos en las ediciones anteriores: Argelia, Marruecos y Túnez, exceptuando los servicios Algeciras-Tánger.

La frecuencia media de los servicios de TMCD total fue de 1,3 salidas semanales, en el TMCD alternativo a la carretera fue similar (1,4 salidas semanales). En las AdM, por su propia definición, fue el más alto, con 3,3 salidas semanales.

Fachada Mediterránea:

En el segundo semestre de 2018, de los 166 servicios de TMCD Total existentes, 31 correspondieron a tráfico de cabotaje nacional (18,7%) y 135 al exterior (81,3%). De estos últimos, 79 fueron TMCD alternativo a la carretera (58,5%), y de ellos, 7 servicios alcanzaron la categoría de Autopista del Mar (8,9 %).

En el cabotaje nacional operaron 17 navieras con 36 buques, 11 de ellos portacontenedores y 25 de carga rodada.

Respecto al tráfico exterior, en la fachada mediterránea prestaban servicio 81 empresas navieras a través de 135 líneas, enlazando 127 puertos y utilizando 509 buques: 125 de carga rodada y 384 portacontenedores. El elevado número de buques se explica porque se incluyen algunas líneas transoceánicas que admiten contenedores intraeuropeos.

La tendencia del 2º semestre de 2018 respecto al 2º semestre de 2017 del tráfico exterior se caracteriza por el mantenimiento del número de servicios y el aumento del número de empresas navieras (3 más) y de puertos enlazados (10 más); y el descenso del número de buques en operación (21 menos). En cómputo anual,

los indicadores de 2018 son superiores a los de 2017, a excepción del número de buques que ha descendido y el número de servicios que se ha mantenido.

La capacidad ofertada en los tráficos de cabotaje nacional de la fachada mediterránea sumó, en todo el año 2018, 185.496 TEU y 14.346.440 m.l. En los tráficos exteriores, la capacidad en TEU aumentó un 6%, tras el descenso del 14% registrado un año antes, hasta sumar 1.793.282 TEU. La capacidad de los servicios de carga rodada totalizó 15.178.509 m.l. registrando un descenso del 6%, tras 4 años seguidos de notables aumentos.

En estas cifras, es necesario considerar la elevada incidencia que tienen los servicios de carga rodada del Estrecho y de Baleares en la capacidad de TMCD Total.

En el segundo semestre de 2018, en el **TMCD alternativo a la carretera** se ofertaban 79 líneas que cubrían 52 empresas navieras enlazando 89 puertos con un total de 155 buques. En general, todos los indicadores han registrado aumentos, con especial relevancia en el número de servicios, que se ha duplicado respecto al segundo semestre de 2017 (38 líneas), si bien esto se debe, como ya se ha mencionado al cambio metodológico.

La capacidad ofertada en los contenedores aumentó un 94% totalizando 1.327.625 TEU y en la carga rodada, un 67%, sumando 6.914.573 m.l. por las causas indicadas anteriormente.

En la fachada mediterránea, en el segundo semestre de 2018 se contabilizaron 7 autopistas del mar operadas por 6 navieras, enlazando 7 puertos con 13 buques de carga rodada. Todos los indicadores han aumentado: número de líneas (+4), número de navieras (+5) y número

Fachada Mediterránea

Oferta de TMCD Total

Cabotaje

- 31 líneas
- 17 navieras
- 36 buques:
 - 11 portacontenedores
 - 25 ro-ro

Exterior

- 135 líneas
- 81 navieras
- 127 puertos extranjeros
- 509 buques:
 - 384 portacontenedores
 - 125 ro-ro

De los cuales:

TMCD alternativo a la carretera

- 79 líneas
- 52 navieras
- 89 puertos extranjeros
- 155 buques:
 - 85 portacontenedores
 - 70 ro-ro

De los que:

Autopistas del Mar

- 7 líneas
- 6 navieras
- 7 puertos extranjeros
- 13 buques ro-ro

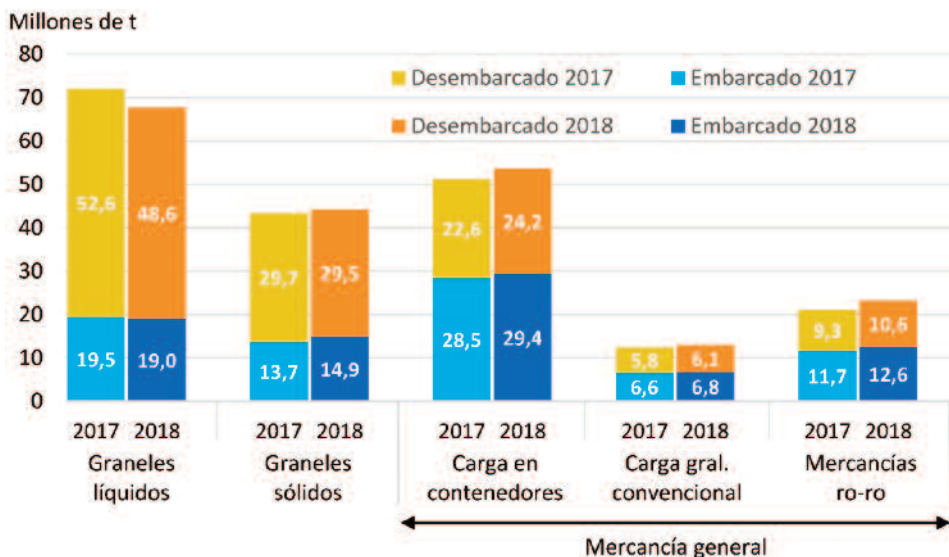


Gráfico 1: TMCD internacional. Mercancías según su presentación.

de buques de carga rodada (+5), aunque solo ha aumentado en uno el número de puertos internacionales enlazados. En el cómputo anual, la capacidad ofertada en la fachada mediterránea creció un 50,9% hasta 4.130.960 m.l.

La frecuencia media de los servicios de TMCD Total fue de 2,8 salidas semanales, algo más bajo en el TMCD alternativo a la carretera (1,5 salidas semanales) siendo 5,8 en las AdM.

Se sigue observando, igual que en anteriores períodos, la tendencia opuesta de los diferentes tipos de servicio en cada

fachada, ya que en la atlántica el 97,4% del TMCD total es alternativo a la carretera y en la Fachada Mediterránea éste supone un 40,4%, debido a los servicios de cabotaje con Baleares y del Estrecho.

DEMANDA DE TMCD EN ESPAÑA

En 2018, el TMCD Total movió 251,6 millones de toneladas, un 1,3% más que en el año anterior aunque inferior al registrado en 2017 (5,8%) debido al descenso en el tráfico de graneles líquidos (-4,6%). Dentro del TMCD Total, el 80,1% de las mercancías se movieron en tráficos exte-

riores, que registraron un ligero aumento (+0,8%), y el 19,9% restante en cabotaje nacional, aumentando un 3,5%.

En conjunto, el 52,6% de las mercancías movidas en el TMCD Total son graneles, sumando 132,4 millones de toneladas, Mt, de las que 84 Mt corresponden a los graneles líquidos y 48,5 Mt a los sólidos. El 47,4% restante corresponde a carga general que se divide en: carga contenerizada (62,9 millones de toneladas), carga rodada (42,9 Mt) y carga convencional (13,4 Mt).

El tráfico de graneles líquidos fue el único que registró descensos (-4,6%) mientras que el de carga rodada creció notablemente (+7,9%) seguido de la carga general convencional (+4,7%), cargas en contenedores (4,4%) finalmente graneles sólidos (2,0%).

TMCD exterior

Atendiendo solo al TMCD internacional, en 2018 se movieron 201,7 Mt de mercancías, una cifra ligeramente superior a la del año anterior (+0,8%) debido principalmente al sensible descenso en los tráficos de graneles líquidos (-6,1%) que apenas compensaron los aumentos en el resto de las partidas: la mercancía ro-ro creció un notable 10,0% seguida de la mercancía contenerizada (+4,8%), mercancía general convencional (+4,1%) y granel sólido (+2,2%).

Los graneles líquidos representan el 33,6% del total, con 67,7 Mt, seguidos por los graneles sólidos, con una cuota del 22,0% y 44,3 Mt. La carga general, con la mayor cuota (44,5%) se distribuye en: mercancías en contenedores (26,6% y 53,6 Mt), carga ro-ro (11,5% y 23,2 Mt) y carga general convencional (6,4% y 12,9 Mt).

TMCD internacional ro-ro

Cabe destacar la tendencia creciente de las cargas ro-ro, que aumentaron un 42,0% en el periodo 2013-2018, frente al 25,3% de las cargas en contenedor.

En el año 2018, como ya se ha mencionado, el TMCD internacional ro-ro en España experimentó un crecimiento del 10,0%, pasando de 21,1 Mt en 2017 a 23,2 Mt en 2018. Los embarques aumentaron un 7,3% y los desembarques un 13,5%.

El 80% de las cargas ro-ro fueron camiones o semirremolques, que aumen-

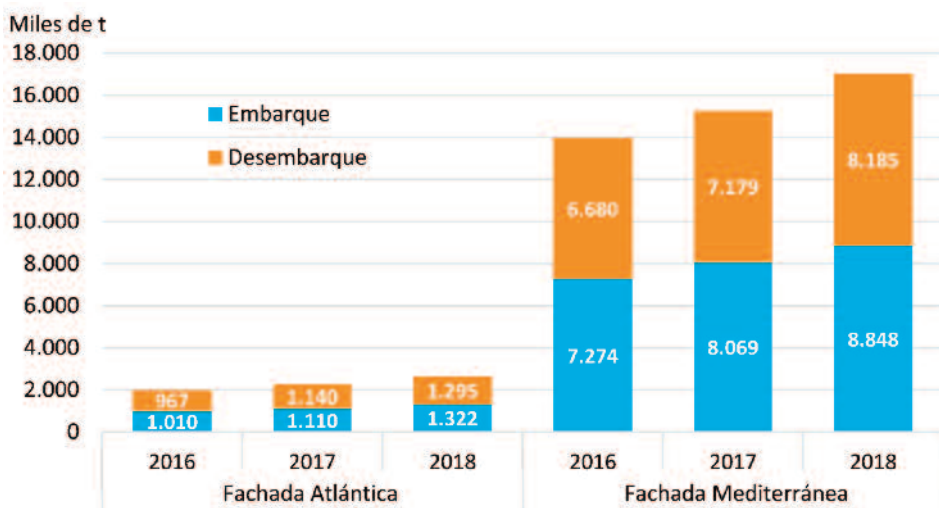


Gráfico 2: Evolución del TMCD internacional ro-ro por fachadas. No incluye vehículos en régimen de mercancía.



taron un 12,5% respecto a 2017. Los vehículos en régimen de mercancía representan el 15,2% del tráfico *ro-ro*, con un descenso del 1,0% y el 4,8% restante corresponde a contenedores marítimos transportados en buques *ro-ro*, que aumentaron un notable 9,7%.

El tráfico rodado (excluyendo los vehículos en régimen de mercancía) movió 17,0 Mt en la fachada mediterránea (+11,7%) y 2,6 Mt en la fachada atlántica (+16,3%) y en conjunto aumentó un 12,3% hasta 19,6 Mt.

En la fachada atlántica, el principal puerto fue Santander, que movió 1,1 Mt (+34,9%) seguido por Bilbao con 0,9 Mt (+6,6). En la fachada mediterránea, Algeciras con 7,3 Mt encabezó el ranking de puertos (+7,6% respecto a 2017) seguido por Barcelona (4,5 Mt y +8,5%) y Valencia (4,0 Mt y +19,0%).

Según países de origen/destino, en la fachada atlántica aumentaron notablemente en el año 2018 las mercancías transportadas con Bélgica (109,2%), debido, principalmente, a la nueva línea de CLdN en el puerto de Santander. En la fachada mediterránea, destaca la recuperación del tráfico con Túnez, que creció un notable 52,8%.

CONTRASTE OFERTA/DEMANDA DE TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA

La comparación de oferta y demanda de servicios regulares de TMCD *ro-ro* alternativo a la carretera permite estimar que el nivel de ocupación de la oferta en 2018, fue del 61,1%, sensiblemente inferior a la de 2017 (72,8%), debido a la caída en la ocupación de la fachada mediterránea. La fachada atlántica registró una ocupación del 65,6% frente al 53,2% de 2017, gracias a que la demanda creció un 16,3% respecto al año anterior, mientras que la oferta se redujo un 5,7%. En la fachada mediterránea se registró una ocupación del 60%, inferior a la de la fachada atlántica y significativamente menor que la registrada en 2017 (81,3%), porque, a pesar de que la demanda creció un 23,3%, la oferta aumentó un 67,1%.

COMPARACIÓN DE LA DEMANDA DE TMCD RO-RO Y TRANSPORTE POR CARRETERA. AÑO 2017

El último año de que se dispone de datos completos del Observatorio de

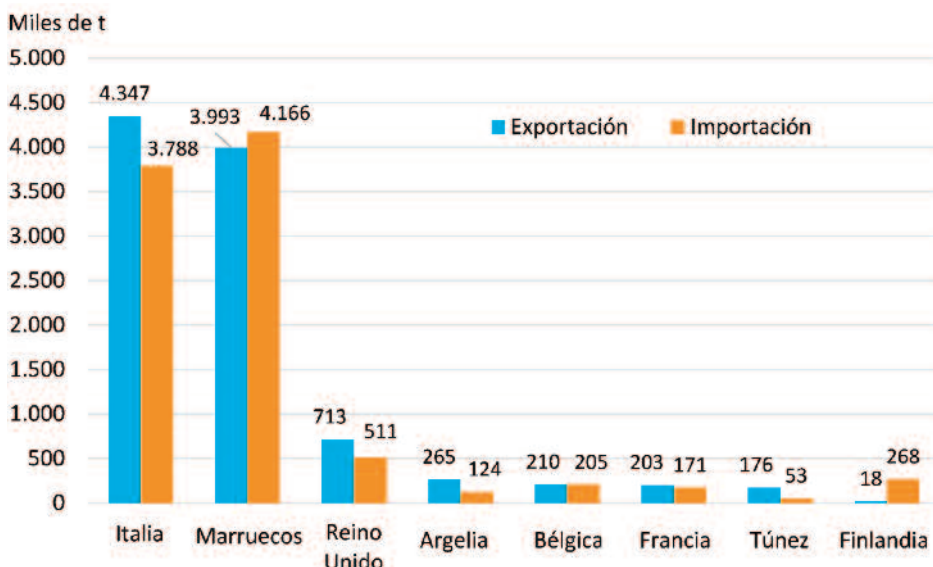


Gráfico 3: TMCD internacional *ro-ro*, excluyendo los vehículos en régimen de mercancía en 2018 por países de origen/destino.

Transporte por Carretera de los Pirineos es 2017, año en el que el transporte internacional de mercancías por carretera (sin contar Portugal) totalizó 85,3 Mt, un 0,5% menos que en 2016.

En ese mismo período, el TMCD *ro-ro* alternativo a la carretera (sin contar los vehículos en régimen de mercancía) aumentó un 9,3% y totalizó 9,4 millones de toneladas. Así, el TMCD *ro-ro* alternativo a la carretera representó, en 2017, el 9,9% de la demanda total de transporte internacional a través de los Pirineos (sin tener en cuenta el ferrocarril), lo que supone

un aumento de su cuota respecto a 2016 (año en que fue del 9,1%) y 2015 (9,7%).

Este aumento se debe a que el volumen de TMCD se incrementó un 9,3% respecto a 2016, mientras que el transporte por carretera descendió un 0,5%.

Los países en los que el TMCD *ro-ro* muestra una cuota de participación más elevada son Italia (49,0%) y Reino Unido (23,9%). Con los datos positivos de que se dispone ya del TMCD para 2018 cabe prever que en ese año la cuota con Italia haya superado el 50%, lo que demuestra la fiabilidad de este modo de transporte.

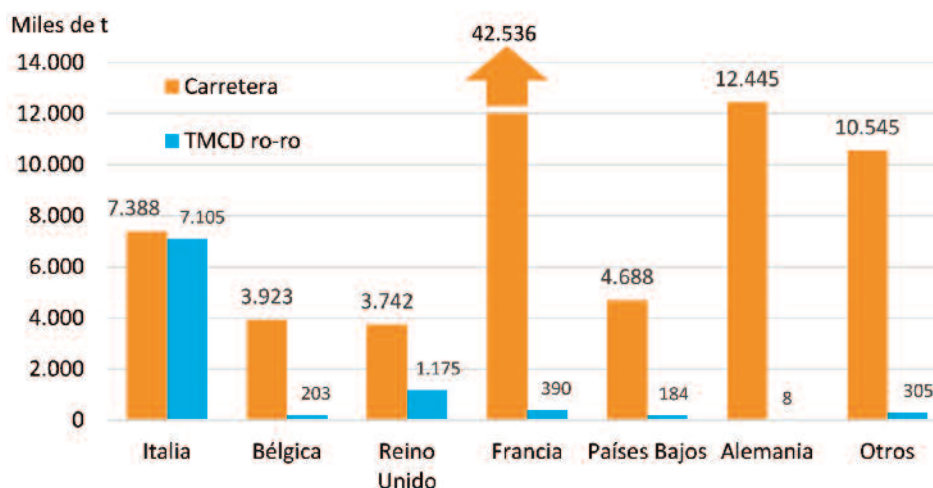


Gráfico 4: Comparación de la demanda de TMCD *ro-ro* y del transporte por carretera en 2017. No se tienen en cuenta los vehículos en régimen de mercancía.

ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.