



La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) presenta el informe del Observatorio Estadístico del TMCD correspondiente al año 2014

- 2014 profundizó en las diferencias entre fachadas: un muy buen comportamiento de la Mediterránea, frente a la persistente caída de demanda en la fachada Atlántica, a pesar de mantenerse la capacidad de la oferta
- En comparación con el transporte por carretera, el TMCD de carga rodada alternativo a la carretera absorbió en 2013 el 9,5% de la demanda de transporte internacional

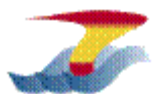
Madrid, 21 de mayo de 2015

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) ha celebrado el día de hoy, en la sede de ANAVE, una reunión de su Junta Directiva, en la cual, entre otros asuntos, se ha acordado la celebración de la Jornada Anual del Short Sea Shipping el próximo octubre en la ciudad de Vigo.

A la reunión asistió como invitada D^a M^a Luisa González Andreu, Subdirectora General de Gestión Aduanera, quien centró su intervención en el proyecto de la Ventanilla Única Aduanera, cuyos objetivos son:

- Agilización del despacho de mercancías, adelantando la realización de controles y evitando que se dupliquen.
- Reducción de costes administrativos del operador, mejorando la comunicación entre los distintos organismos afectados.
- Mejora del análisis de riesgos, permitiendo la obtención de información con antelación e integrando los criterios de las distintas autoridades en un único análisis de riesgos.
- Reducción de costes a la Administración.

La Ventanilla Única Aduanera permite centralizar la información y datos de todos los organismos, instituciones y operadores relacionados con el comercio exterior, actuando Aduanas como coordinadora.





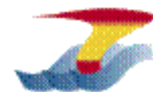
Esta nueva plataforma telemática, impulsada por la Agencia Tributaria, responsable del control del comercio exterior de mercancías, recibe información de la Ventanilla Única Marítima, de Puertos del Estado, y que gestiona las formalidades de entrada y salida de buques.

Por tanto, la Ventanilla Única Aduanera (VUA) gestionada por la AEAT, partiendo de la información obtenida a través de Puertos del Estado, permitirá que el resto de autoridades con competencias de control de mercancías introducidas en la Unión, puedan acceder a información previa a la llegada, y así, agilizar las formalidades exigidas.

Tras la intervención de D^a M^a Luisa González Andreu, tuvo lugar la reunión abierta de la Junta Directiva de la Asociación, donde se trataron los siguientes temas de interés:

- Celebración de la jornada *“El transporte marítimo de corta distancia y su aportación a la competitividad del sector del transporte de mercancías por carretera”* el próximo 12 de junio en Santiago de Compostela.
- La participación de la Asociación en la Shortsea Conference 2015 que se celebrará los días 18 y 19 de junio en Copenhague.
- Próximos pasos para la redefinición del concepto de Autopistas del Mar.

Durante la reunión se ha presentado, asimismo, el informe del Observatorio Estadístico del TMCD en España correspondiente al año 2014.

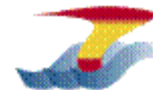
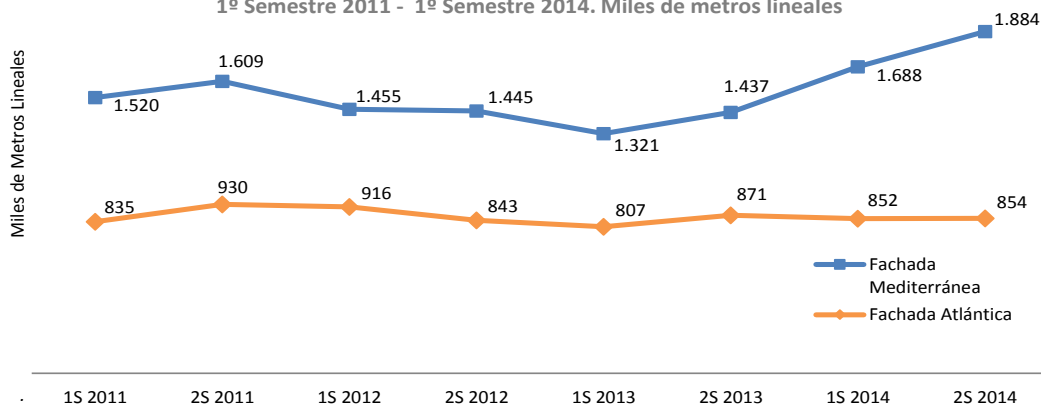




Los datos más destacables del cuarto informe anual del Observatorio Estadístico del TMCD, relativo al período 2009 – 2014, son los siguientes:

- **TMCD Total:** tanto en la fachada Mediterránea como la Atlántica, todos los indicadores de la oferta presentan variaciones a la baja respecto al año 2013: número de servicios, número de puertos enlazados, buques portacontenedores y buques de carga rodada. Las únicas excepciones son el número de buques portacontenedores en la fachada Atlántica en el 2º semestre de 2014, y el número de puertos enlazados en la fachada Mediterránea. No obstante, en la capacidad ofertada en TMCD Total (metros lineales y nº de TEUs), las variaciones son mínimas respecto a 2013, al alza y a la baja, en ambas fachadas, en contenedores y rodada, respectivamente.
- **TMCD Alternativo a la Carretera:** La capacidad ofertada ha seguido tendencias diferentes: en carga contenerizada, en la Fachada Atlántica se ha reducido en un -10,3% en 2014 respecto a 2013, mientras que en la Fachada Mediterránea ha aumentado casi en la misma magnitud (10,4%). En la carga rodada, la situación es radicalmente diferente según fachada: en la Atlántica la capacidad anual ofertada se mantuvo estable respecto a 2013 (+1,7%), lo que pone de manifiesto que la capacidad perdida por la suspensión de la AdM de Gijón ha sido compensada por aumentos en otros servicios; en la Fachada Mediterránea la oferta aumentó en un 29,5%, al continuar en el 2º semestre de 2014 la tendencia alcista registrada en el 1º semestre. Ello a pesar de que la variación del número de buques ro-ro en servicio es muy ligera (decreciente en un caso y creciente en el segundo), los cambios en la capacidad se explican por la variación en la frecuencia de las escalas.

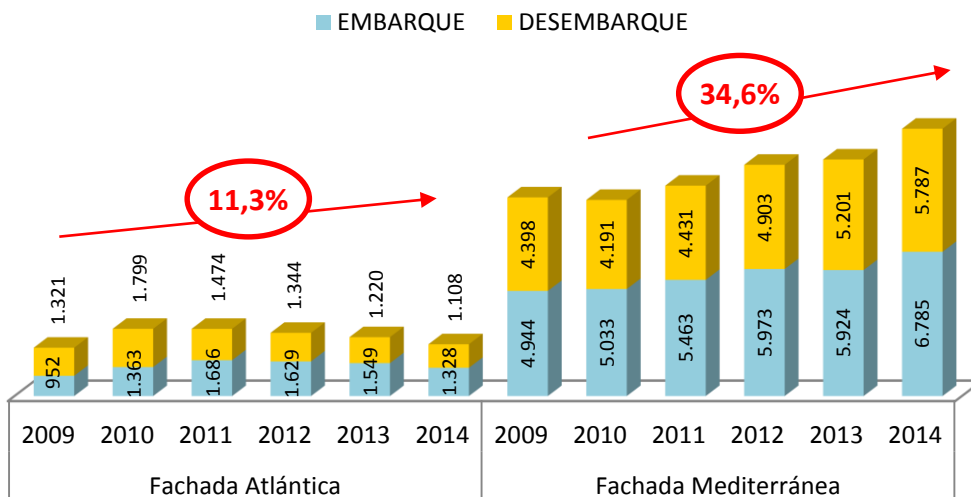
TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA
CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA RODADA SEGÚN FACHADA.
1º Semestre 2011 - 1º Semestre 2014. Miles de metros lineales





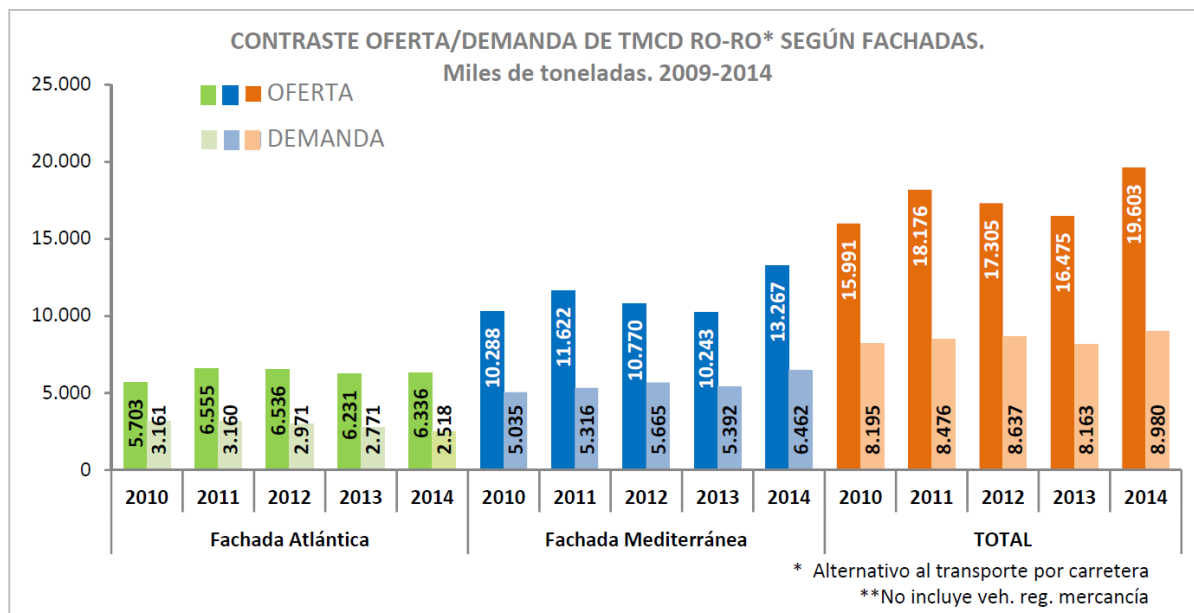
- **Autopistas del Mar:** (servicios con 3 o más escalas semanales), en la Fachada Atlántica aumentó de 1 (Gijón) a 2 (con Santander), aunque la de Gijón fue suspendida a mitad del 2º semestre de 2014. En promedio, la capacidad ofertada aumentó en un 19,8%. En la Fachada Mediterránea, se mantuvieron 3 AdM, aunque la capacidad ofertada en 2014 fue un 4% inferior a la de 2013.
- **Demanda:** En 2014, el las cargas transportadas en el **TMCD Total** en España ascendieron a 210 millones de toneladas, un 6% más que en 2013, de las que el 18% correspondieron a tráficos de cabotaje nacional y el 82% a tráfico exterior (internacional).
- En 2014, el **TMCD internacional ro-ro** en España experimentó un crecimiento del 8,8%, muy superior al registrado en 2013 respecto a 2012 (1,5%), pasando de 16,3 millones de toneladas en 2013 a 17,76 en 2014. Excluyendo los coches en régimen de mercancía, la cifra fue de 15,1 millones de toneladas de carga rodada.
- La evolución del tráfico rodado (excluyendo los vehículos en régimen de mercancía) muestra grandes diferencias según fachadas: en la Atlántica, con un volumen de TMCD ro-ro muy inferior (2,53 millones de toneladas en 2014) a la fachada Mediterránea (12,57 millones de toneladas en 2014), se registró en 2014 un descenso de este tráfico del 8,7%, del orden de 240.000 toneladas. Por el contrario, en la **fachada Mediterránea se registró un aumento del 13%, 1,4 millones de toneladas**. Esta tendencia es continuista respecto a la registrada en 2013.

TMCD EXTERIOR MERCANCIAS RO-RO* SEGÚN FACHADA
EVOLUCIÓN 2009-2014. Miles de toneladas





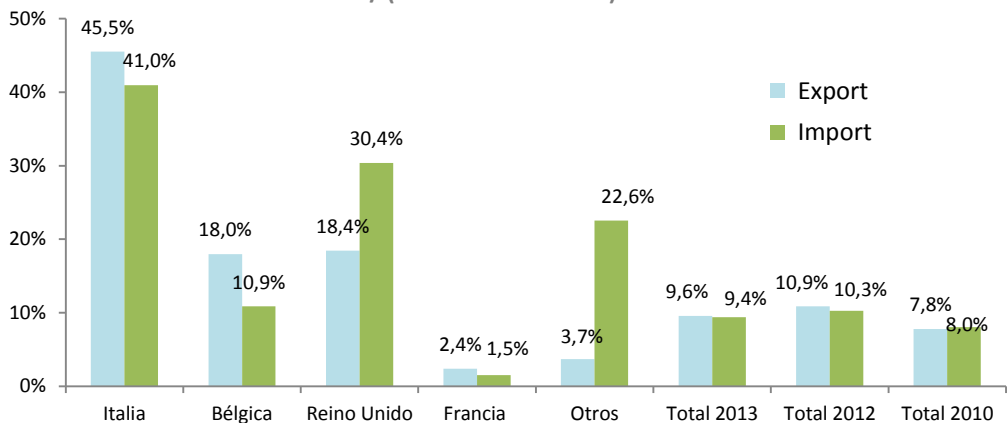
- El análisis de los volúmenes de mercancías TMCD ro-ro según países en 2014, muestra que en la **Fachada Atlántica**, R. Unido es el único país de intercambio que registró aumentos (+15,5%), mientras que el resto de países han experimentado descensos (Francia, -30%; Bélgica, -17%). En la **Fachada Mediterránea**, el volumen de mercancías ro-ro transportadas con Italia creció un 22,2%, al igual que con Marruecos (8,6%) y Argelia (3,6%), mientras que el tráfico con Túnez descendió un -3%.
- Ocupación media de la oferta:** En términos globales, en 2014 fue del 45,8%, inferior a la registrada en 2013 (49,6%) y en los años anteriores, aunque con diferencias destacables entre fachadas:
 - En la Atlántica en 2014 siguió descendiendo el nivel de ocupación (39,7%) desde el máximo que se alcanzó en 2010 (55,4%), debido sobre todo a un descenso de la demanda (-9%) y a un aumento, aunque muy ligero, de la oferta (1,7%).
 - En la Mediterránea descendió notablemente la ocupación en 2014 respecto a 2013 (48,7% frente a 52,6%), debido al enorme crecimiento de la oferta (29,5%), y a pesar del que también fue importante el aumento de la demanda del 19,8%.





- **En relación con el transporte por carretera** (sin tener en cuenta el ferrocarril ni los flujos con Portugal), el TMCD ro-ro alternativo a la carretera captó en 2013 (último año para el que se dispone de datos completos) el 9,5% de la demanda de transporte internacional, algo inferior al año 2012 en que representó el 10,6%.
- Esta reducción de la cuota ha sido debido al aumento del volumen del transporte por carretera (6,4%) respecto a 2012, acompañado de una reducción del TMCD (-5,9%) en dicho período.
- Italia siguió siendo el país en que la cuota de participación del TMCD ro-ro fue más elevada, el 43,4% en 2013, algo por encima del 43,0% de 2012. A continuación figuran el Reino Unido y Bélgica, donde estas cuotas alcanzaron el 21,7% y el 13,8% respectivamente, habiendo disminuido respecto a 2012. En el tráfico con Francia en 2013 se mantuvo la cuota en un muy reducido 2,0%.

PARTICIPACIÓN DEL TMCD EN LOS FLUJOS DE TRANSPORTE SEGÚN PAÍSES.
TMCD* / (TMCD + CARRETERA). 2013



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

CONCLUSIÓN: en 2014 se profundizó la brecha entre las dos fachadas, con un muy buen comportamiento de la Mediterránea (con crecimientos en torno al 20% de demanda y al 30% de la oferta), frente a la persistente caída de demanda en la fachada Atlántica, donde la oferta mantiene su capacidad en términos cuantitativos, a pesar de la cancelación de servicios.

Short Sea Promotion Centre Spain nace en 2002 para impulsar el TMCD en España desde una lógica de colaboración entre los distintos agentes económicos que configuran la cadena marítimo-terrestre. Actualmente forman parte de la Asociación 29 entidades del ámbito naviero, portuario y del transporte de mercancías por carretera. SPC Spain es miembro de la red europea de Centros de Promoción del TMCD, la European Short Sea Network.

