



La jornada de SPC-Spain celebrada en Sevilla muestra el potencial de desarrollo del TMCD en este puerto y su hinterland Publicado el Observatorio Estadístico del TMCD del año 2016

- El puerto de Sevilla ofrece a su hinterland un transporte sostenible, proporcionando acceso directo a los mercados europeos y del Norte de África con sus servicios de TMCD
- En 2016 la fachada atlántica continua su recuperación, con incrementos tanto de la oferta como de la demanda. Por el contrario, la fachada Mediterránea ha experimentando descensos, que tienen su contrapunto en los crecimientos registrados con los 3 países del Norte de África (Marruecos, Argelia y Túnez).

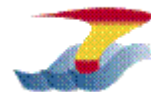
Sevilla, 26 de mayo de 2017

En el marco del Programa de ayudas a la formación en relación con el transporte por carretera del Ministerio de Fomento, la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia ha celebrado ayer, 25 de mayo, una Jornada Divulgativa bajo el título de **“El TMCD y su aportación a la competitividad del sector del transporte de mercancías por carretera”** en el puerto de Sevilla.

Con el objetivo de dar a conocer el desarrollo del TMCD en España, los efectos positivos conseguidos en su utilización, y su desarrollo futuro, la jornada ha contado con la asistencia de empresas de transporte terrestre, operadores logísticos, agentes portuarios y otros profesionales del transporte y la logística.

Los presidentes de la AP de Sevilla (**Manuel Gracia**) y de FATRANS (**Antonio Amarillo**), dieron la bienvenida, manifestando el compromiso de las organizaciones que presiden con el desarrollo del TMCD como solución logística más sostenible y con gran capacidad de crecimiento, que puede contribuir muy positivamente a un transporte sostenible en Andalucía.

Manuel Carlier, Presidente de la Asociación (SPC Spain), creada en 2002 y, por tanto, con 15 años de experiencia, expuso cómo representa hoy a una amplia pluralidad de los agentes implicados en el TMCD (Autoridades Portuarias, Puertos del Estado, navieras españolas y extranjeras, transporte por carretera, consignatarios, transitarios, etc.) y está abierta a la participación de nuevas empresas y organizaciones. En su página web pone a disposición del sector del transporte por carretera dos instrumentos: informes semestrales del **Observatorio Estadístico del TMCD en España** sobre la oferta de servicios y las cargas transportadas en los mismos y, por otra parte, un [Simulador de cadenas logísticas intermodales](#) que permite comparar el transporte por carretera con una combinación buque+camión, comparando el coste, las distancias, tiempos de tránsito, costes externos y emisiones de CO2.





En su intervención, **José M^a Quijano**, Director Gerente de Relaciones UE y normativa de la CETM, expuso el marco de las nuevas normativas y los obstáculos para las empresas de transporte internacional: cada vez más los legisladores europeos y de los distintos Estados actúan con regulaciones disuasorias sobre la carretera favoreciendo el trasvase modal y haciendo más competitivo al TMCD. La visión de las empresas de transporte por carretera sobre el barco debe ir enfocada a considerarlo como una alternativa amiga que permite salvar los obstáculos a los que día a día se enfrenta la carretera, sustituyendo a esta físicamente, cambiando Kms. por millas marítimas, y viajando de forma superpuesta sobre el barco. En este sentido el transportista cada vez discrimina menos entre modos de transporte y se atreve a combinar distintos modos guiado por el efecto del conocimiento del TMCD y la necesidad de utilización que este le genera.

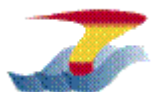
Miguel Ángel Morillo, Director de ventas de España de OPDR Iberia puso de manifiesto el fortalecimiento del TMCD durante los últimos 5 años con un significativo crecimiento en detrimento de otros medios utilizados anteriormente. La mentalidad de los cargadores, principalmente los grandes, está cambiando de manera imparable, apostando por un transporte sostenible, eficaz, rápido, regular, económico y sobre todo respetuoso con el Medio Ambiente.

Angel Pulido, Director de la Autoridad Portuaria de Sevilla habló sobre el papel del nodo logístico del puerto de Sevilla y su contribución al TMCD. Resaltó la condición del puerto de Sevilla de "puerto marítimo en el interior" (como Amberes, Hamburgo, Rotterdam, etc.), no propiamente de puerto fluvial y que forma parte de la "core network" (red principal) de la Red Transeuropea de Transporte. Prácticamente todo el tráfico que mueve entra dentro del amplio concepto de TMCD con arreglo a su definición legal.

Antonio Vargas, Consejero de Grimaldi, se refirió a las Autopistas del Mar de Grimaldi con Italia al servicio de Andalucía, exponiendo la involucración del Grupo Grimaldi en el TMCD a nivel de flota dedicada, su compromiso en el mantenimiento y refuerzo de los servicios aumentando el número de salidas semanales, la permanente mejora y simplificación de los procesos de reserva de espacio, así como la aplicación de las nuevas tecnologías en automatismo y motivación de la flota y, en suma, su contribución a la sostenibilidad del transporte y la logística.

Fátima Zayed, Directora de Desarrollo Logístico de Tráfico Rodado del Puerto de Valencia, mostró cómo Valencia se consolida como puerto de Autopistas del Mar en la cornisa mediterránea y como enclave estratégico de servicios marítimos de corta distancia con otros puertos europeos y el norte de África. *"Somos un puerto que aspira a dar servicio a todos los sectores productivos de nuestra región y de nuestro hinterland, planteando una alternativa real al transporte por carretera, y facilitando a las empresas de transporte un medio que les permite diversificar su negocio".* En el año 2016, se manipularon más de 100.000 plataformas en las Autopistas del Mar con frecuencias diarias entre Valencia y los puertos de italianos del norte (Livorno y Savona) y del sur (Cagliari y Salerno). Las infraestructuras, conectividad y servicios de Valencia están a disposición de los cargadores.

Al finalizar las ponencias tuvo lugar un animado coloquio entre los asistentes.

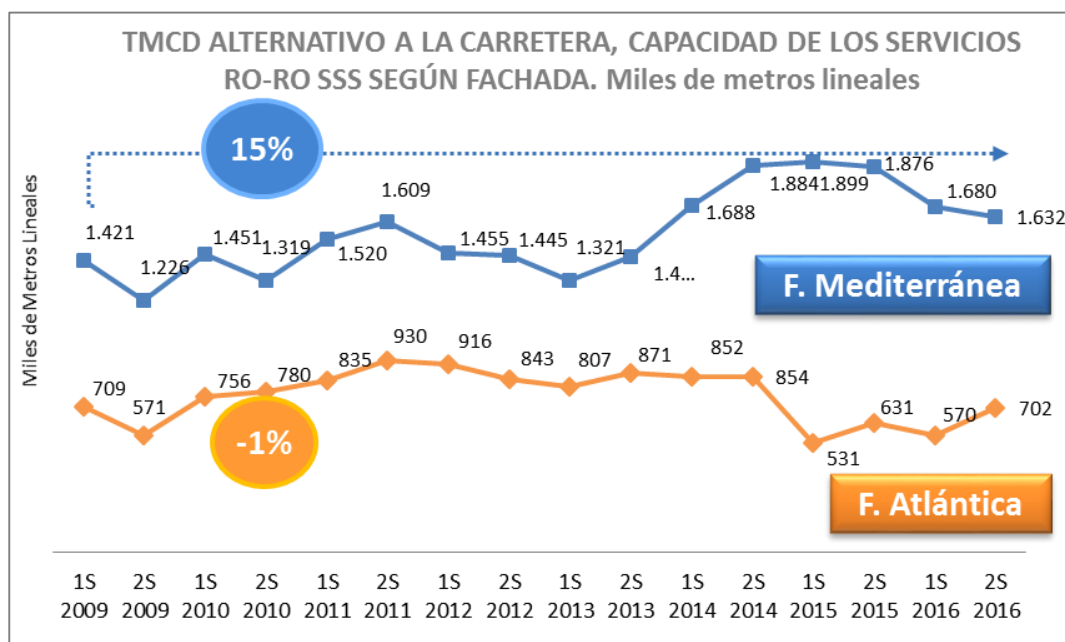




Los datos más destacables del Informe Anual del Observatorio Estadístico del TMCD en España correspondiente al año 2016 (disponible en la página web de SPC-Spain [AQUÍ](#)), son los siguientes:

OFERTA

- **TMCD Total**: En ambas fachadas, los indicadores de la oferta de **TMCD Total** muestran un cierto descenso respecto al segundo semestre de 2015, así como si se compara en términos anuales. Sin embargo, la capacidad ofertada de transporte de carga rodada en 2016 ha crecido en ambas fachadas: un 26% en la Mediterránea debido a la aparición de nuevos servicios en la conexión del estrecho de Gibraltar, y un 16% en la Atlántica, gracias a la mayor capacidad de los buques.
- **TMCD Alternativo a la Carretera**: Tanto en la fachada Atlántica como en la fachada Mediterránea, todos los indicadores han disminuido respecto al 1er semestre de 2016 (excepto el número de puertos enlazados), que a su vez, también eran inferiores al 2º semestre de 2015. En los servicios de carga rodada, la capacidad anual ofertada ha disminuido en la fachada Mediterránea un 12%, hasta 3,31 millones de metros lineales, mientras que en la fachada Atlántica ha aumentado un 9,5% hasta 1,27 millones de metros lineales.



Fuente: LinePort de la F. Valenciaport
Elaboración SPC-Spain:

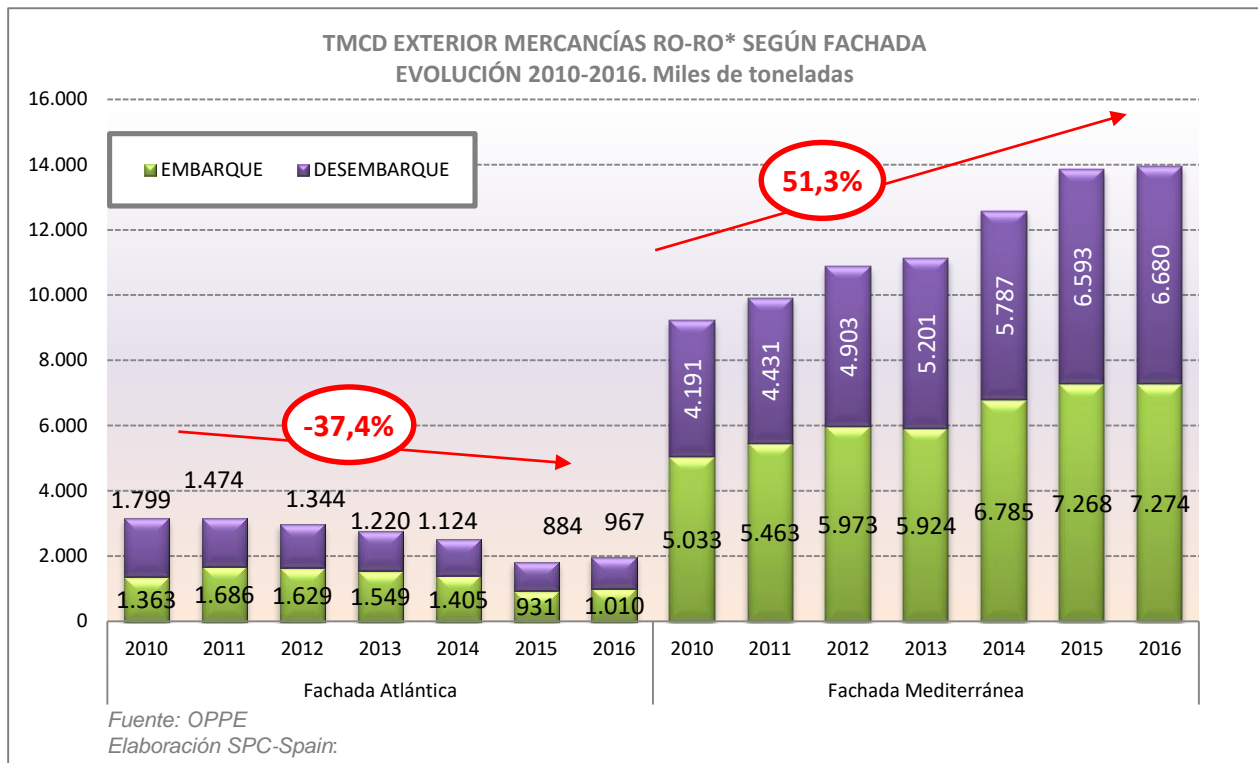
- **Autopistas del Mar** (servicios con 3 o más escalas semanales): en el cómputo anual, la capacidad ofertada en la fachada Atlántica ha disminuido un 28,5%, debido a la no consideración como AdM de la línea Bilbao-Portsmouth operada por Brittany Ferries, por no haber alcanzado 3 frecuencias semanales durante todo el semestre. En la fachada Mediterránea se mantuvieron 3 AdM, cuya variación anual de capacidad ofertada también es negativa (-3,8%), aunque ha aumentado en el 2º semestre de 2016 con respecto al 1er semestre. a





DEMANDA:

- Las cargas transportadas en el **TMCD Total** en España en 2016, ascendieron a 235 millones de toneladas, un 4% más que en 2015, de las que el 20% correspondieron a tráficos de cabotaje nacional y el 80% a tráfico exterior.

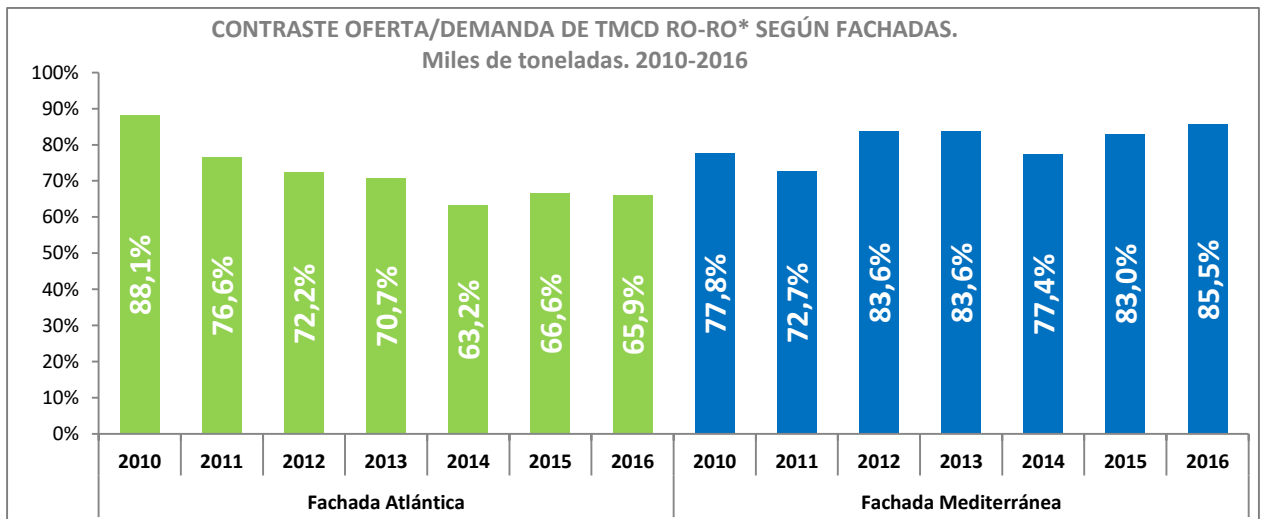
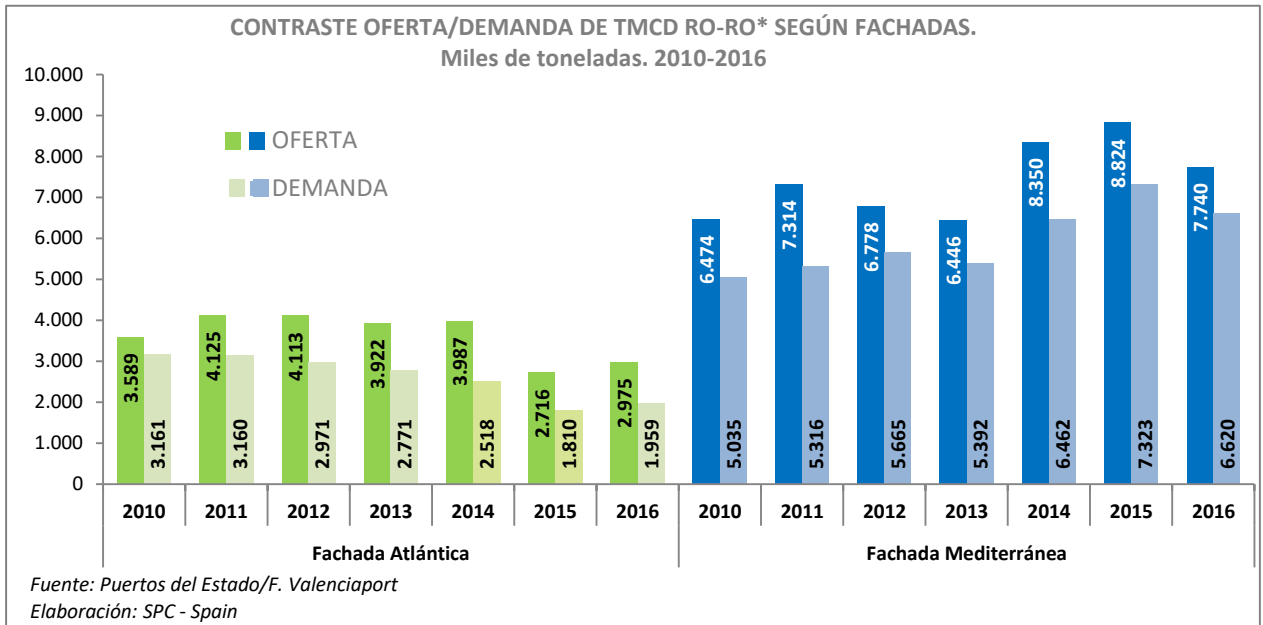


- En 2016, el **TMCD internacional ro-ro** experimentó un crecimiento del 3,3%, alcanzando 19,5 millones de toneladas. Excluyendo los coches en régimen de mercancía, la cifra fue de 15,9 millones de toneladas de carga rodada.
- La evolución del tráfico rodado (excluyendo los vehículos en régimen de mercancía) muestra grandes diferencias según fachadas: en la **Atlántica**, con un volumen de TMCD ro-ro muy inferior (1,98 millones de toneladas en 2016) a la fachada **Mediterránea** (13,95 millones de toneladas en 2016), se registró en 2016 un aumento de este tráfico del 8,9%, comenzando su recuperación tras la desaparición en 2015 de los servicios de Gijón y Bilbao. Por su parte, la fachada Mediterránea permaneció prácticamente estable con un aumento del 0,7%.
- El análisis de los volúmenes de mercancías **TMCD ro-ro según países** en 2016, muestra que en la fachada Atlántica, todos los países han experimentado incrementos, especialmente Francia (16,3%) gracias a la Autopista del Mar de Vigo, y Reino Unido (7,5%). En la fachada Mediterránea, destacan los crecimientos del tráfico con Túnez (14,5%), Argelia (10,4%) y Marruecos (11,4%). Por el contrario, Italia ha experimentado un descenso del 9,4%.

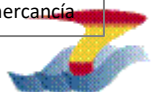




- **Ocupación media de la oferta:** En términos globales, en 2016 fue del 80,1%, la más elevada desde 2010, aunque con diferencias destacables entre fachadas:
 - ✓ En la **Atlántica** en 2016 se ha reducido ligeramente el nivel de ocupación (65,9%) respecto a 2015 (66,6%). Ello ha sido debido a un crecimiento algo mayor de la oferta (9,5%) que de la demanda (8,2%).
 - ✓ En la **Mediterránea** ha mejorado algo la ocupación en 2016 respecto a 2015 (85,5% frente a 83,0%). Ello se ha producido porque el descenso de la oferta (-12,3%) ha sido mayor que el de la demanda (-9,6%).

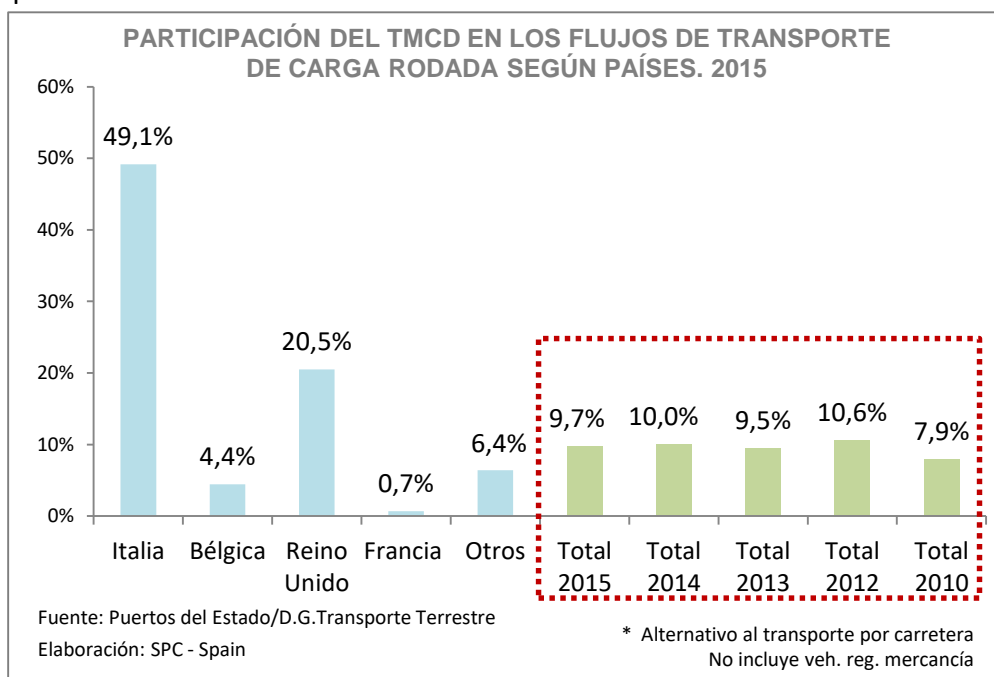


* Alternativo al transporte por carretera
**No incluye veh. reg. mercancía





- **En relación con el transporte por carretera**, el TMCD ro-ro alternativo a la carretera captó en 2015 (último año para el que se dispone de datos completos) el 9,7% de la demanda de transporte internacional, inferior al año 2014 (10,0%) aunque mayor que en 2013. Al contrario que años anteriores, esta cuota es más alta en la importación (10,4%) que en las exportación (9,2%).
- Esta reducción de la cuota ha sido debida a que el aumento del volumen del TMCD (1,4%) en 2015 ha sido inferior al del transporte por carretera (4,7%) en dicho período. Y esto ha sucedido en las principales relaciones, con la excepción de Italia donde la cuota sigue creciendo.
- **Italia y Reino Unido** siguen siendo los países donde el TMCD Ro-Ro muestra una cuota de participación más elevada, en el caso de Italia el 49,1%, más de 3 puntos por encima de la cuota en 2014. En el caso del Reino Unido se queda en 20,5% inferior a la de 2014 (22,7%). Estos datos de 2015 reflejan claramente la desaparición de las Autopistas del Mar de Bilbao y de Gijón en 2015: sus cuotas han descendido al 4,4% (Bélgica) y 0,7% (Francia), desde el 14,3% y el 1,3% de 2014, respectivamente.



En 2016 la fachada atlántica continua su recuperación, con incrementos tanto de la oferta como de la demanda. Por el contrario, la fachada Mediterránea ha experimentando descensos de su oferta y de su tráfico alternativo a la carretera, debido al decrecimiento del tráfico con Italia. Este descenso tiene su contrapunto en los crecimientos registrados con los 3 países del Norte de África (Marruecos, Argelia y Túnez).

