



La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) presenta el informe del Observatorio Estadístico del TMCD correspondiente al primer semestre del año 2017

- En este informe, se consolida la continuación de la **recuperación de la fachada Atlántica**.
- **Preocupa el descenso de la cuota del TMCD** en 2016 al 9,1%, por un mayor crecimiento del transporte por carretera frente al TMCD.
- **Valencia será la sede de la Jornada Anual del SPC** correspondiente a este año 2018, prevista para el mes de noviembre.

Madrid, 02 de febrero de 2018

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) ha celebrado una reunión de su Junta Directiva en la que, entre otros asuntos, se ha presentado el informe del Observatorio Estadístico del TMCD en España correspondiente al primer semestre del año 2017, disponible en su página web [AQUÍ](#).

En la reunión se confirmó la **celebración en Valencia de la Jornada Anual de SPC** en el mes de noviembre del presente año.

Por otra parte, en la Junta Directiva se manifestó una cierta **preocupación por la reducción de la cuota del TMCD registrada en 2016**, especialmente teniendo en cuenta el reto que supone la próxima entrada en vigor, en 2020, de nuevas normas sobre emisiones de azufre, que encarecerán el combustible de los buques previsiblemente alrededor de un 70%, reduciendo la competitividad del TMCD.

Los datos más destacables del Informe Anual del Observatorio Estadístico del TMCD, relativo al periodo 2010 – 2017, son los siguientes:

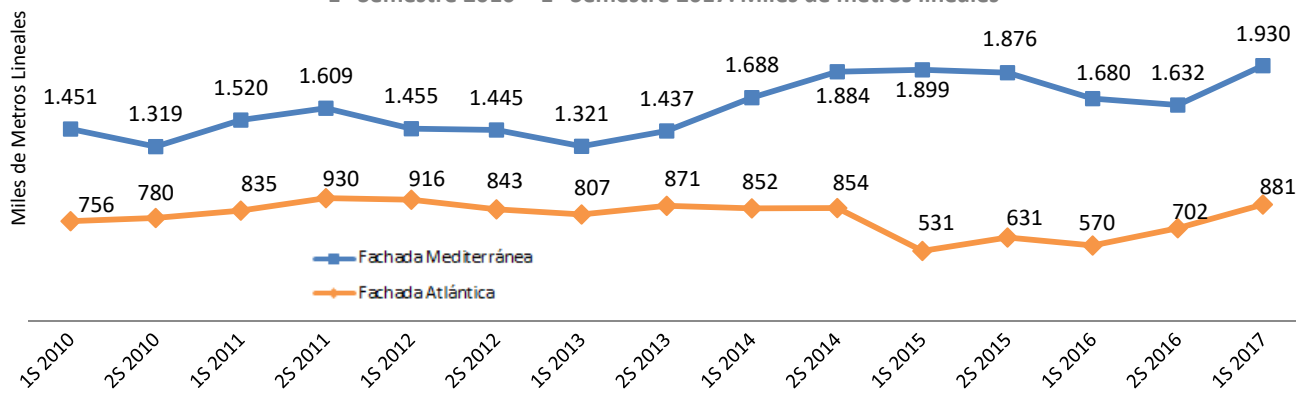
- En términos de **oferta**, se mantiene la brecha existente entre las fachadas atlántica y mediterránea en los **servicios de carga rodada de TMCD alternativos a la carretera**, aunque se va reduciendo gracias al importante crecimiento (54,5%) de la fachada atlántica en ese semestre, tras la enorme caída (-38%) en el mismo periodo de 2015; y al menor aumento registrado en la oferta de la fachada mediterránea (15%).



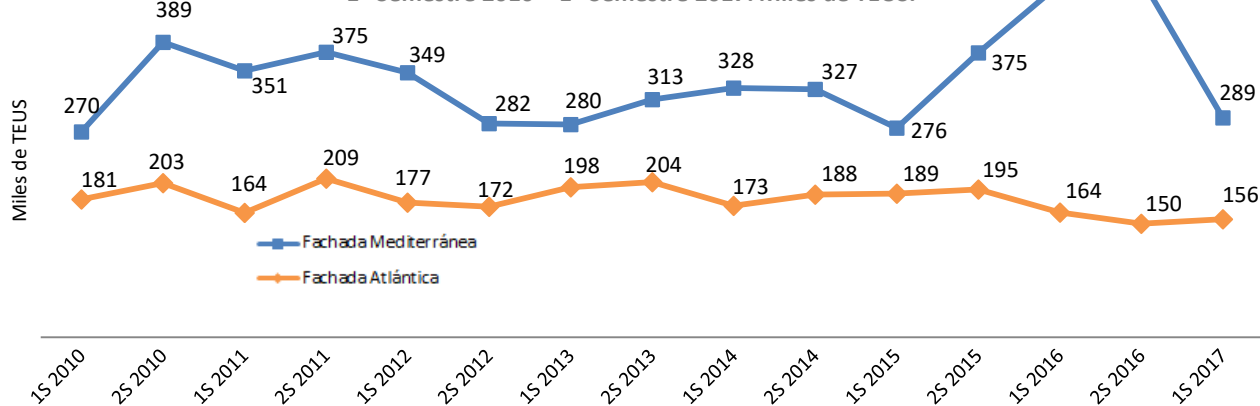


- Por el contrario, en la **capacidad ofertada para contenedores** se observa que en el **TMCD alternativo a la carretera**, ambas fachadas han experimentado un descenso en el primer semestre de 2017 en comparación con el mismo periodo de 2016, aunque el descenso de la fachada Mediterránea ha sido más acusado (38%) que el de la fachada Atlántica (5%). De igual modo ocurre en el TMCD total, en que la oferta en la fachada Mediterránea ha disminuido un 17%, mientras que en la fachada Atlántica lo ha hecho un 5%.

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA
CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA RODADA SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2010 - 1º Semestre 2017. Miles de metros lineales



TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA
CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA CONTENERIZADA SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2010 - 1º Semestre 2017. Miles de TEUS.

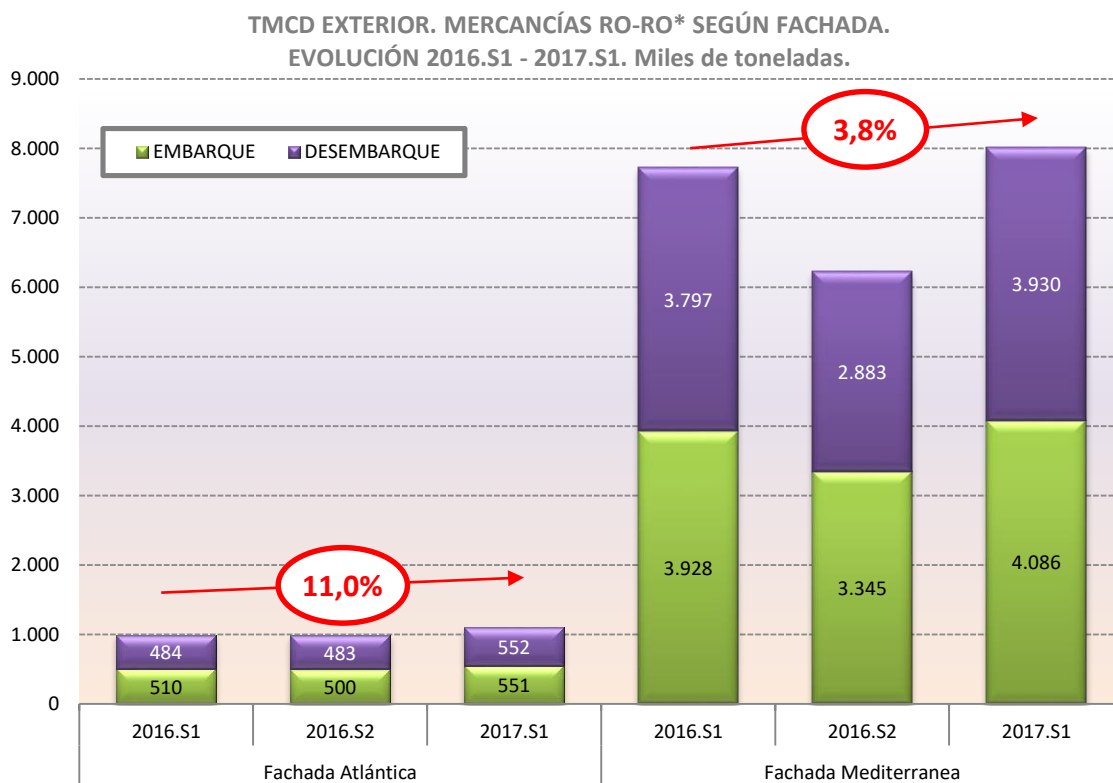


- Las Autopistas del Mar (AdM) de la fachada mediterránea** mantienen el mismo número de servicios (3), si bien su **capacidad** en metros lineales **ha aumentado un 6%** respecto al 1º semestre de 2016. La fachada atlántica por su parte, con 2 Autopistas del Mar, ha incrementado notablemente su capacidad.





- En términos de **demanda**, en el 1er semestre del año 2017 la demanda de TMCD de carga rodada internacional registró un **aumento del 3,5% respecto al mismo semestre del año 2016**, con un comportamiento alcista de ambas fachadas.
- Al igual que en la oferta, las diferencias entre ambas fachadas se han reducido ligeramente gracias al mayor crecimiento de la demanda en la fachada atlántica que en la mediterránea: en efecto, **en la fachada atlántica la demanda del TMCD alternativo a la carretera aumentó un 11%** en el 1er semestre de 2017 respecto al mismo periodo de 2016, mientras que **en la fachada mediterránea el aumento ha sido menos pronunciado (3,8%)** en el mismo período.



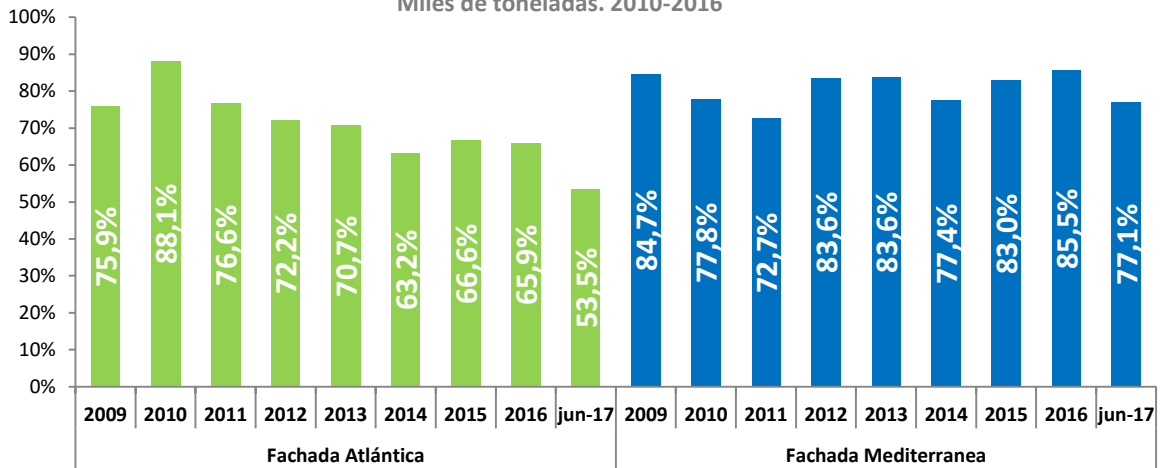
- **Según países**, destaca el buen comportamiento de Bélgica y Reino Unido en la fachada Atlántica, y de Argelia y Marruecos en la fachada Mediterránea.
- En términos de **ocupación**, hay que destacar la reducción en ambas fachadas: **la mediterránea con un nivel de ocupación más alto (77,1%) que la atlántica (53,5%)**, pero en ambos casos con cifras inferiores a las del 1er semestre de 2016, debido a crecimientos de la oferta que no se han correspondido con la evolución de la demanda.





CONTRASTE OFERTA/DEMANDA DE TMCD RO-RO* SEGÚN FACHADAS.

Miles de toneladas. 2010-2016

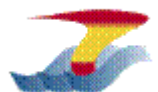


Fuente: Puertos del Estado/F. Valenciaport
Elaboración: SPC - Spain

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

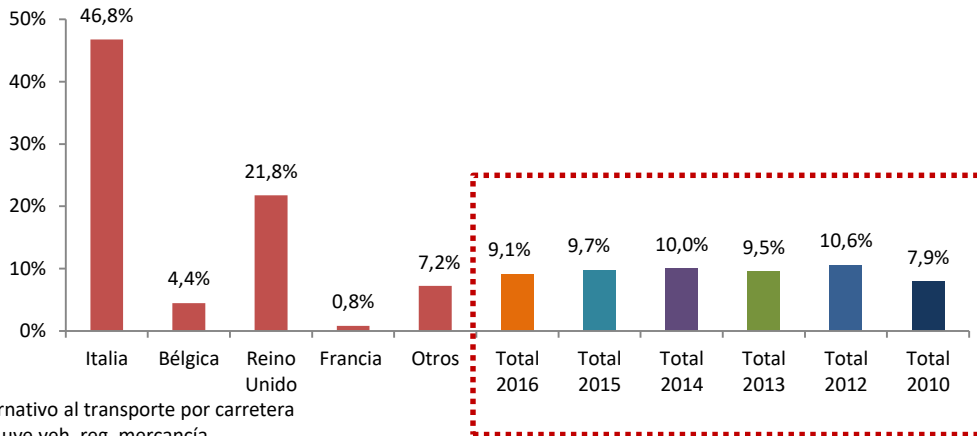
La disponibilidad de datos de transporte internacional por carretera correspondientes al año 2016, ha permitido incluir en este Informe del Observatorio la **comparación carretera/TMCD del año 2016**:

- **En relación con el transporte por carretera**, el TMCD ro-ro alternativo a la carretera captó en 2016 (último año para el que se dispone de datos completos) el 9,1% de la demanda de transporte internacional, inferior al año 2015 (9,7%). Al igual que en 2015, pero al contrario que años anteriores, esta cuota es más alta en la importación (9,4%) que en las exportación (8,9%).
- Esta reducción de la cuota ha sido debida a que el volumen de TMCD se ha reducido en un 5,7% respecto a 2015, mientras que el transporte por carretera ha aumentado un 1,6% en dicho período. Y esto ha sucedido principalmente en la relación con Italia, la más relevante para el TMCD.
- **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 46,8%, aunque inferior al 49,1% registrado en 2015 por la reducción en el TMCD. Por el contrario, en el caso del Reino Unido la cuota en 2016 es del 21,8%, superior al 20,5% de 2015, gracias al crecimiento del TMCD.





PARTICIPACIÓN DEL TMCD EN LOS FLUJOS DE TRANSPORTE DE CARGA RODADA SEGÚN PAÍSES. 2016



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

En el 1º semestre de 2017 la fachada atlántica continua su recuperación, con incrementos de la demanda, y muy pronunciados de la oferta. Por su parte, la fachada Mediterránea, con una demanda estable, ha registrado crecimientos de su oferta. En ambas fachadas la ocupación ha descendido.

La reducción del volumen de TMCD en 2016 respecto a 2015, mientras que el transporte por carretera aumentaba, ha provocado que la cuota del TMCD descienda al 9,1%.

MÁS INFORMACIÓN EN
www.shortsea.es

