

# Primer informe (2009-2011) del Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia en España

Manuel Carlier, Presidente - SPC-Spain

El pasado día 22 de mayo, en la sede de la Autoridad Portuaria de Barcelona, la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), presentó el primer informe de su nuevo "Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia en España", que tiene como objetivo dar a conocer la evolución y tendencias de la oferta y demanda del TMCD, así como compararlas entre sí y con el transporte por carretera, mediante un seguimiento de sus principales indicadores. Desde ahora, sus informes se publicarán con carácter trimestral y estarán disponibles, gratuitamente, en [www.shortsea.es](http://www.shortsea.es)

## Introducción


Este informe del Observatorio ha sido elaborado por el Grupo de Trabajo de Estadísticas de SPC-Spain a partir de tres fuentes de información:

- **Demanda de TMCD:** Estadística de tráficos de las Autoridades Portuarias, proporcionada por el Organismo Público Puertos del Estado.
- **Oferta de servicios de TMCD:** Base de datos de los servicios regulares de TMCD, facilitada por la Fundación Valenciaport.
- **Transporte internacional de mercancías por carretera:** datos proporcionados por la DG de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento ("Encuesta Permanente de Transporte de mercancías por carretera, EPTMC" y Eurostat).

Para la disposición de esta información con carácter periódico, SPC-Spain ha alcanzado sendos Acuerdos de Colaboración con Puertos del Estado y con la Fundación Valenciaport.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DET NORSKE VERITAS  
ESPAÑA, S.L.  
C/Almansa, 105 - 1ª Planta  
Oficina 2  
28040 Madrid



MANAGING RISK



El análisis se lleva a cabo en tres ámbitos diferentes:

- **TMCD Total:** Se corresponde con la definición oficial de 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". Abarca el transporte marítimo de cualquier mercancía (graneles sólidos o líquidos, mercancía general convencional, contenerizada y ro-ro), tanto entre países miembros de la UE como con países terceros ribereños del mar Adriático, Báltico, Egeo, Mediterráneo, Negro y del Norte, e independientemente del tipo de servicio (línea regular o tramp). Incluye asimismo los transportes de cabotaje nacional entre puertos españoles, peninsulares o extrapeninsulares.

Pero la actuación de SPC-Spain se orienta, sobre todo, a aquellos tráficos en los que existe una alternativa de transporte terrestre puro y, muy especialmente, a los servicios regulares de cargas rodadas. Por ello, el Observatorio analiza con especial detalle dos ámbitos más restringidos:

- **TMCD regular alternativo a la Carretera:** Servicios marítimos re-

gulares, tanto de contenedor como de cargas rodadas, en tráficos en los que existe una alternativa de transporte terrestre. 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:** 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.

Como ilustra el **Fig. 1**, las **Autopistas del Mar** son un subconjunto de los servicios de **TMCD alternativo a la Carretera** y éstos lo son de **TMCD Total**.

Los puertos españoles y sus servicios se clasifican en función de su localización geográfica en dos **Fachadas: Atlántica y Mediterránea**.

Como unidades para medir la capacidad de los servicios de TMCD se utiliza el **metro lineal** en los servicios de carga rodada y el **TEU** para los servicios de contenedores.



Figura 1:  
Los tres ámbitos del SSS  
analizados en el Observatorio.

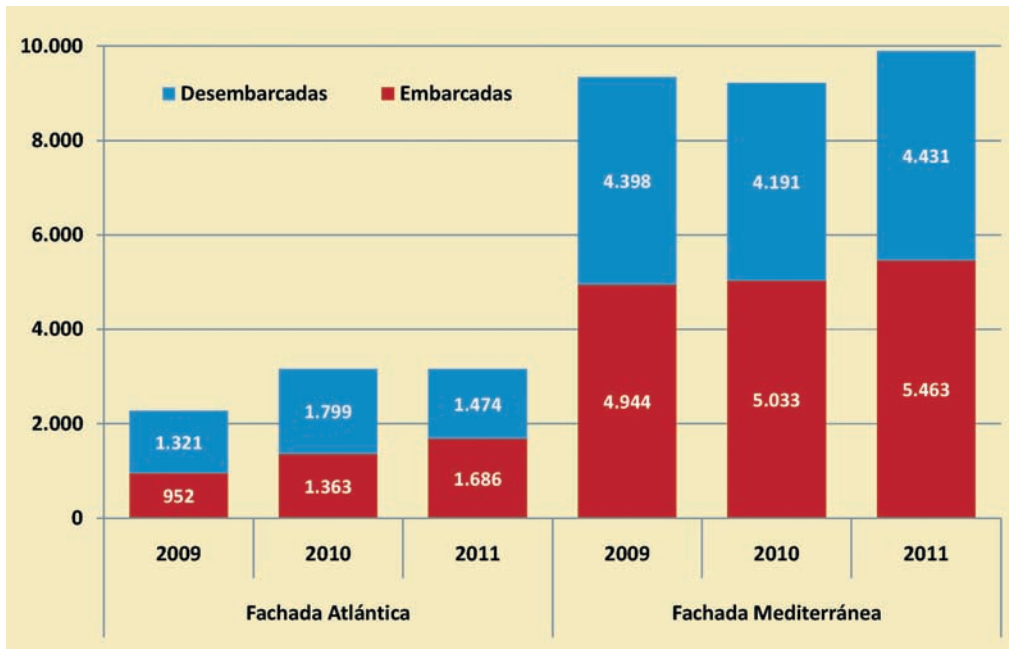


Figura 2:  
TMCD mercancías ro-ro según  
fachada. Evolución 2009-2011.  
Miles de toneladas. No incluye  
el tráfico de "vehículos en  
régimen de mercancía".  
Fuente: Puertos del Estado.

A continuación se resumen, a título puramente indicativo, algunas conclusiones del primer informe del Observatorio. Animamos a todos los interesados a consultar el **texto completo del informe**, que se encuentra disponible libremente en las páginas web de SPC-Spain: [www.shortsea.es](http://www.shortsea.es)

### 1. La demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España

En 2011, el **TMCD Total** en España totalizó 194,1 millones de toneladas (Mt), de ellas un 81% en tráfico internacional y el 19% restante en tráfico de cabotaje nacional.

#### TMCD Ro-Ro. Evolución 2009-2011

En el período 2009-2011, el **TMCD internacional ro-ro** en España experimentó un crecimiento del 19,5%, pasando de 13,0 Mt en 2009, a 14,7 Mt en 2010 y a 15,6 Mt en 2011. El crecimiento fue mayor en los embarques, es decir en las exportaciones españolas, (+29,3%) pasando de 7,1 a 8,2 y a 9,1 Mt, que en los desembarques (+7,8%) que pasaron de 6 a 6,5 y 6,4 Mt.

A pesar de que el TMCD ro-ro tiene tres veces mayor actividad en la fachada Mediterránea que en la Atlántica, en ésta se registró un mayor crecimiento de 2009 a 2011

(+39%, casi 900.000 t), aunque todo este crecimiento se produjo en 2010, siendo en 2011 la variación del 0%. Este incremento se ha producido tanto en las mercancías embarcadas como desembarcadas. En el mismo periodo, en la fachada Mediterránea el crecimiento fue del 5,9%, con un ligero descenso (-1,3%) en 2010, que se ha compensado en 2011. (Ver Fig. 2).

En los puertos españoles de la fachada Atlántica, tanto en 2009 como en 2010 se desembarcó más mercancía de la que se embarcó, aunque en 2011 se invirtió esta situación. En la fachada Mediterránea se registró un mayor volumen de embarques que de desembarques en todo el período.

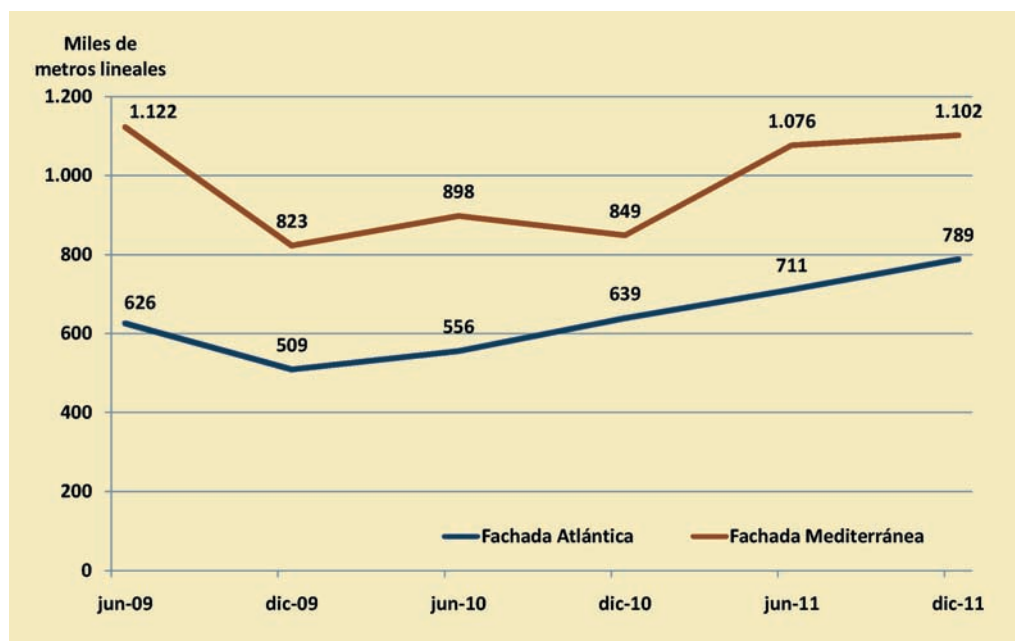
De los puertos atlánticos, registraron crecimientos en el periodo 2009-2011 los de Bilbao, Santander y especialmente Gijón. Los puertos de Cádiz y Ferrol registraron descensos en ambos años, mientras Vigo y Pasajes han experimentado oscilaciones sin una tendencia neta clara. Todos los puertos mediterráneos registraron decrecimientos en el período 2009-2011, salvo Algeciras y Valencia que incrementaron sus tráficos y Barcelona que los mantuvo sensiblemente iguales.

En este periodo, en la fachada Atlántica aumentaron notablemente los intercambios de mercancías con Reino Unido (+120%), Bélgica (+115%) y Francia



Figura 3:  
TMCD alternativo a la Carretera.  
Capacidad de los servicio de carga rodada  
según fachada. Junio 2009-diciembre  
2011. Miles de metros lineales.

Fuente : Base de datos LinePort  
de la Fundación Valenciaport.



(59%). En la Mediterránea, crecieron los intercambios con los dos países más importantes: Italia (+7,8%) y Marruecos (+15,6%). El tráfico con Túnez, aunque de menor entidad, registró un importante aumento (44,8%).

## 2.Oferta de servicios regulares de TMCD en España. Datos a diciembre de 2011.

### TMCD Total

- **Fachada Atlántica:** 43 navieras operaban 57 servicios, enlazando con 66 puertos extranjeros, con 124 portacontenedores y 26 buques de carga rodada. De ellos, 34 servicios eran alternativos a la carretera (59%) y 2 servicios (6%) de Autopistas del Mar.
- **Fachada Mediterránea:** 75 navieras prestaban 117 servicios, enlazando con 94 puertos extranjeros, utilizando 77 buques de carga rodada y 449 portacontenedores. De ellos, 35 eran alternativos a la carretera (39%) y 5 Autopistas del Mar (14%).

### TMCD alternativo a la carretera

- **Fachada Atlántica:** 32 navieras prestaban 34 servicios, que enlazaban 43 puertos con 67 portacontenedores y 19 buques de carga rodada. Desde Junio 2009, el número de líneas se ha reducido en 5. La flota de portacontenedores que realizan estos

servicios ha aumentado un 15%, mientras que el número de buques de carga rodada se ha reducido un 40%.

- **Fachada Mediterránea:** 27 navieras cubrían 35 líneas, enlazando 64 puertos con 101 portacontenedores y 37 buques de carga rodada. Se han reducido tanto los servicios (-16) como el número de puertos enlazados (-12%) y el número de portacontenedores.

### Autopistas del Mar

- **Fachada Atlántica:** 3 empresas navieras ofertaban 2 servicios con 3 buques de carga rodada, que enlazaban con 2 puertos internacionales. Desde 2009 el número de buques ha oscilado entre 3 y 5.
- **Fachada Mediterránea:** 4 navieras ofertaban 5 servicios, con 18 buques de carga rodada, que enlazaban con 6 puertos. El número de buques ha oscilado sensiblemente, entre 9 y 18.

### Frecuencia de los servicios

Las Autopistas del Mar presentaban, en Diciembre de 2011 una media de 3 salidas semanales en la Fachada Atlántica y 4 en la Mediterránea. Los servicios de TMCD total presentaban frecuencias relativamente elevadas en la Fachada Mediterránea, con una frecuencia media semanal de 3, mientras que en la Fachada Atlántica, la frecuencia media era de 1,4 servicios semanales.

### Capacidad de los Servicios de carga rodada

La evolución de la capacidad ofertada en los servicios de TMCD ro-ro alternativos a la carretera se resume en la Fig. 3.

- **Fachada Atlántica:** en diciembre de 2011 se ofertaban 0,8 millones de m.l., de los cuales sólo el 22% correspondía a TMCD alternativo a la carretera, si bien el 95% de esta capacidad (330.211 m.l.) cum-

plía los estándares de las Autopistas del Mar. La capacidad de la oferta de AdM en esta fachada es un tercio de la capacidad ofertada la Fachada Mediterránea.

- **Fachada Mediterránea:** se ofertaban 1,7 millones de metros lineales, de los que el 95% correspondía a TMCD alternativo a la carretera, y el 42% de esta capacidad (1.050.027 m.l.) a Autopistas del Mar.

## 3.Contraste Oferta / Demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España

La Tabla 1 resume la evolución de la tasa media de ocupación de la oferta de servicios regulares de TMCD ro-ro alternativos al transporte por carretera, que fue en 2009 del 62,9%,



		OFERTA*	DEMANDA**	VAR. ANUAL OFERTA (%)	VAR. ANUAL DEMANDA (%)	DEMANDA / OFERTA (%)
2009	Fachada Atlántica	4.216.249	1.959.207			46,5%
	Fachada Mediterránea	7.225.021	5.238.410			72,5%
	TOTAL	11.441.270	7.197.617			62,9%
2010	Fachada Atlántica	4.436.859	2.874.484	5,2%	46,7%	64,8%
	Fachada Mediterránea	6.486.491	5.034.716	-10,2%	-3,9%	77,6%
	TOTAL	10.923.350	7.909.200	-4,5%	9,9%	72,4%
2011	Fachada Atlántica	5.570.574	2.918.445	25,6%	1,5%	52,4%
	Fachada Mediterránea	8.090.190	5.320.740	24,7%	5,7%	65,8%
	TOTAL	13.660.764	8.239.185	25,1%	4,2%	60,3%

Tabla 1:  
Tasa media de ocupación de la oferta de servicios regulares de TMCD ro-ro alternativos a la carretera.

\* Alternativo al transporte por carretera.  
\*\* No incluye "vehículos en régimen de mercancía".

creciendo en 2010 hasta el 72,4% y descendiendo en 2011 al **60,3%**.

La fachada Atlántica presenta un nivel de ocupación más bajo, si bien aumentó del 46,5% en 2009 al 64,8% en 2010, para reducirse nuevamente en 2011 hasta el 52,4%, debido al gran crecimiento en este año de la oferta (25,6%) que se ha visto acompañado de un muy ligero ascenso de la demanda (1,5%). En la fachada Mediterránea, la ocupación media es mayor y creció del 72,5%, en 2009, al 77,6%

en 2010, para reducirse ligeramente en 2011 al 65,8%, debido a un importante incremento de la oferta (24,7%) con menor aumento de la demanda (5,7%).

#### 4. Comparación de la demanda de TMCD ro-ro y Transporte por Carretera (datos 2010)

En 2010, el transporte internacional español de mercancías por carretera totalizó 92,3 Mt: un 52,7% (48,6 Mt) de exportaciones y 47,3% (43,7 Mt) de importaciones.

En el mismo período el TMCD ro-ro alternativo a la carretera totalizó 7,9 Mt: un 51,8% (4,1 Mt) de exportaciones y 48,2% (3,8 Mt) de importaciones y representando, por tanto, el 7,9% de la suma transporte por carretera + TMCD ro-ro (sin tener en cuenta el ferrocarril).

Hay grandes diferencias en la participación del TMCD ro-ro en los flujos de transporte con unos u otros países. Los países donde el TMCD ro-ro muestra una cuota de participación más elevada son Italia (35%), Reino Unido (28,1%) y Bélgica (17,7%). En el resto de países (Alemania, Francia, Portugal y Países Bajos) las cuotas están en todos los casos por debajo del 1%. (Ver Fig. 4).

Figura 4:  
Participación del TMCD en los flujos de transporte según países. TMCD / (TMCD + Carretera). 2010.

