

OBSERVATORIO ESTADÍSTICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA

PRIMER SEMESTRE 2021



SPC – SPAIN

Asociación Española de
Promoción del Transporte
Marítimo de Corta Distancia



European Shortsea Network

Índice

1. Introducción.....	2
 DESTACADOS DEL PRIMER SEMESTRE DE 2021	3
1. La oferta de servicios TMCD regulares de carga rodada en España.....	6
TMCD alternativo a la carretera	6
Autopistas del Mar	9
2. La demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España	12
Transporte internacional de carga rodada.....	12
Transporte internacional de vehículos en régimen de mercancía.....	13

1. Introducción

El “*Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia*” tiene como objetivo conocer de manera precisa la evolución y tendencia de la actividad del transporte marítimo de mercancías de corta distancia, tanto desde el punto de vista de la oferta como de la demanda, y de forma comparada con el transporte por carretera, realizando un seguimiento y monitorización de sus principales indicadores.

Los datos de actividad recogidos en este Observatorio han sido elaborados por la “*Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia*”, en el seno del Grupo de Trabajo de Estadística.

El Organismo Público Puertos del Estado y la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento proporcionan los datos necesarios para la elaboración de este Observatorio.

El presente informe constituye un **del Informe correspondiente al 1º semestre de 2021**, conteniendo la información y datos relativos a la Oferta y la Demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España.

DESTACADOS DEL PRIMER SEMESTRE DE 2021



TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA – TOTAL

Con **131,3 millones de toneladas** en el 1º semestre de 2021, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España registró un incremento del **9,7%** sobre el mismo periodo de 2020

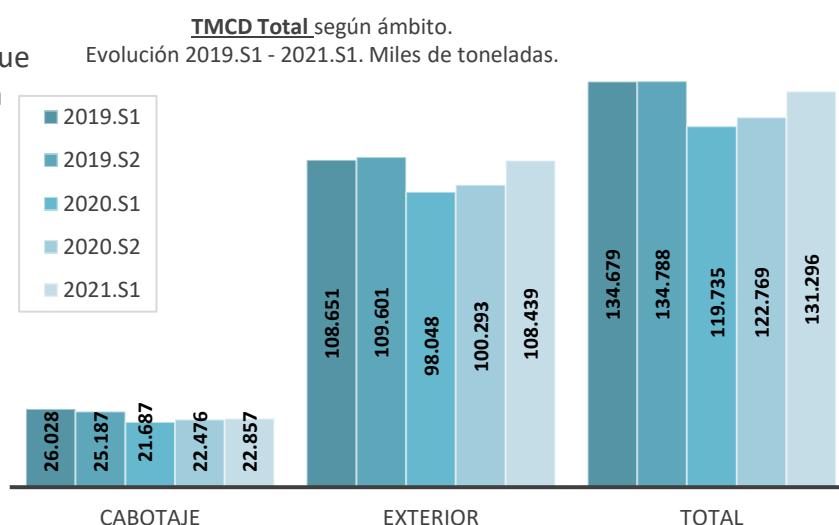
El aumento fue más pronunciado en el tráfico exterior (10,6%) que en el cabotaje (5,4%)
Respecto al 1º semestre de 2019, se registra un descenso del 2,5% debido a la fuerte reducción del cabotaje (-12,2%) mientras que el tráfico exterior ha conseguido alcanzar la cifra de 2019.



Tráfico Exterior



Tráfico de Cabotaje

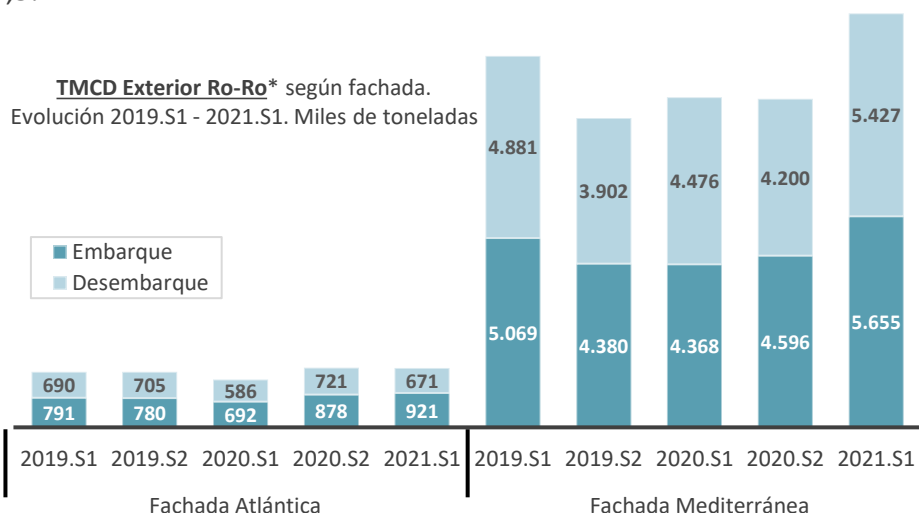


TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO

El TMCD internacional ro-ro* con **12,7 Mt** en el 1º semestre de 2021, creció un **25,2%** respecto al mismo semestre de 2020



La evolución del tráfico de carga rodada (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) muestra incrementos muy similares en la fachada Mediterránea (25,3%) y en la Atlántica (24,6%). Estos notables aumentos han permitido superar las cifras del 1º semestre de 2019: en la fachada Mediterránea un 11,4%, y en la Atlántica un 7,5%.



* No incluye vehículos en reg. mercancía



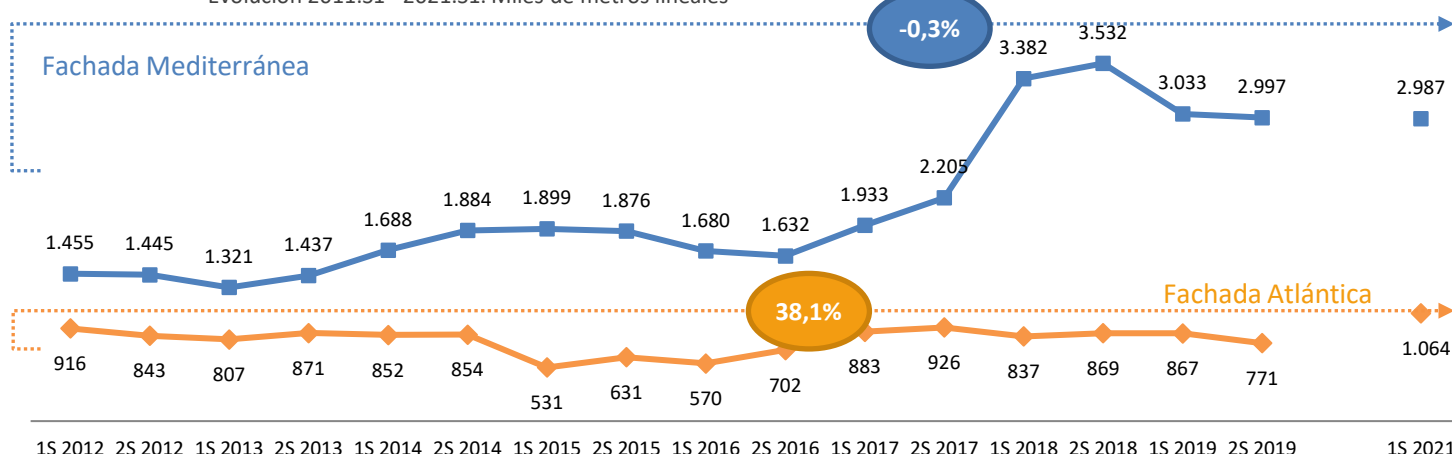
OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA - ALTERNATIVO A LA CARRETERA

En el 1º semestre de 2021, la capacidad anual ofertada de los servicios de carga rodada ha aumentado respecto al 1er Semestre de 2019

En la fachada atlántica la evolución ha sido muy positiva, con un aumento del 22,7%, pasando de 0,87 a 1,1 millones de metros lineales. En la fachada mediterránea la capacidad ofertada se ha mantenido relativamente estable (-1,5%), en 3,0 millones de metros lineales.

TMCD Alternativo a la carretera. Capacidad servicios de carga rodada según fachada.

Evolución 2011.S1 - 2021.S1. Miles de metros lineales



OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA – AUTOPISTAS DEL MAR

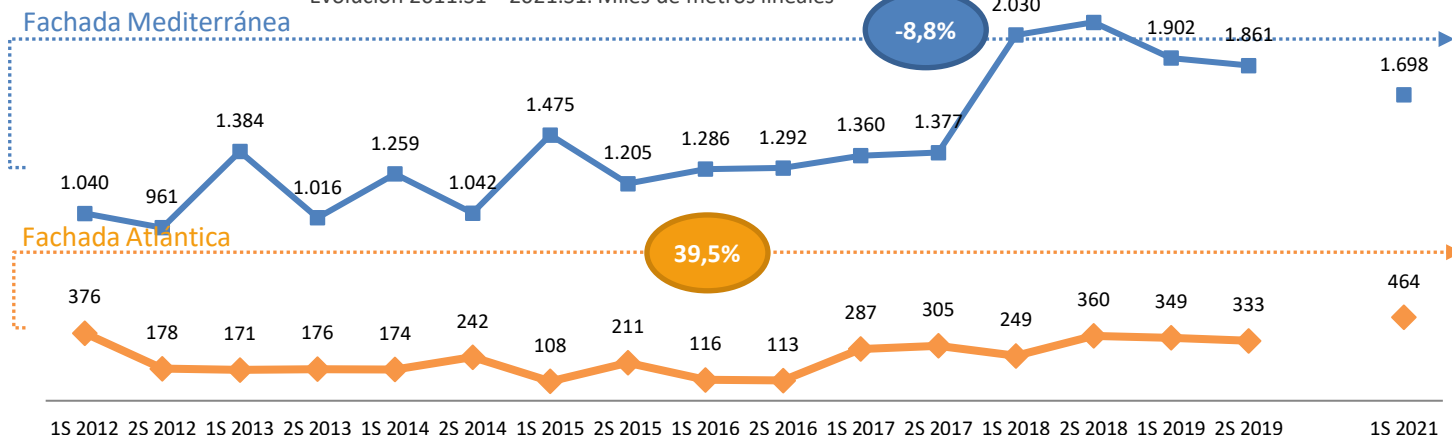
Se consideran Autopistas del Mar aquellos servicios que tengan una frecuencia de 3 o más salidas semanales y ahorren (eliminen) transporte de la carretera



En la fachada Atlántica, respecto al 2º Semestre del 2019, se ha reducido el número de Autopistas del Mar, de 3 a 2 y el número de buques de carga rodada se ha incrementado en 6. Los metros lineales han aumentando un 32,8 %, pasando de 349,4 a 463,9 miles. En la fachada Mediterránea la capacidad ha disminuido un 10,7%, pasando de 1,9 a 1,7 millones de metros lineales

AdM. Capacidad según fachada.

Evolución 2011.S1 - 2021.S1. Miles de metros lineales



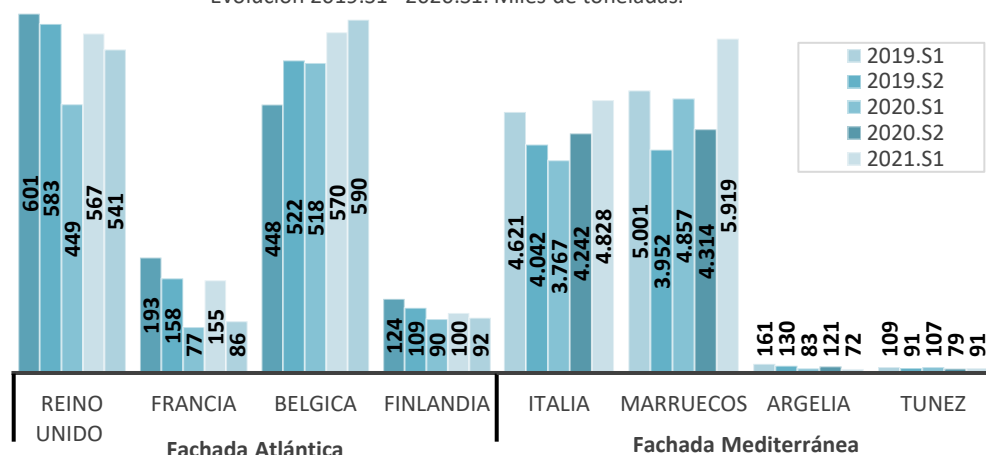
* Los importantes crecimientos registrados en los indicadores de las AdM se deben a un cambio metodológico, al incluir en este concepto servicios con el Norte de África que no se consideraban antes de 2018.



TMCD INTERNACIONAL RO-RO SEGÚN PAÍSES DE INTERCAMBIO

Reino Unido, en la fachada Atlántica, es el país de intercambio que ha experimentado el mayor crecimiento en el primer semestre de 2021, aunque sin alcanzar las cifras de 2019. Bélgica es el país que presenta mayor crecimiento respecto a 2019.

TMCD Exterior Ro-Ro* según países.
Evolución 2019.S1 - 2020.S1. Miles de toneladas.



En cuanto a países de origen/destino, en la fachada Atlántica todos los países han registrado aumentos, destacando Reino Unido con un (20,3%). Mientras, en comparación con el 1º Semestre del 2019, Bélgica es el único país que ha aumentado su tráfico (31,7%).

En la fachada Mediterránea respecto al 1º semestre del 2020 solo Italia y Marruecos presentan significativos aumentos del 28,2% y 21,9% respectivamente, habiendo, también, superado las cifras del 1º semestre de 2019, 4,5% y 18,4% respectivamente.

* No incluye vehículos en reg. mercancía

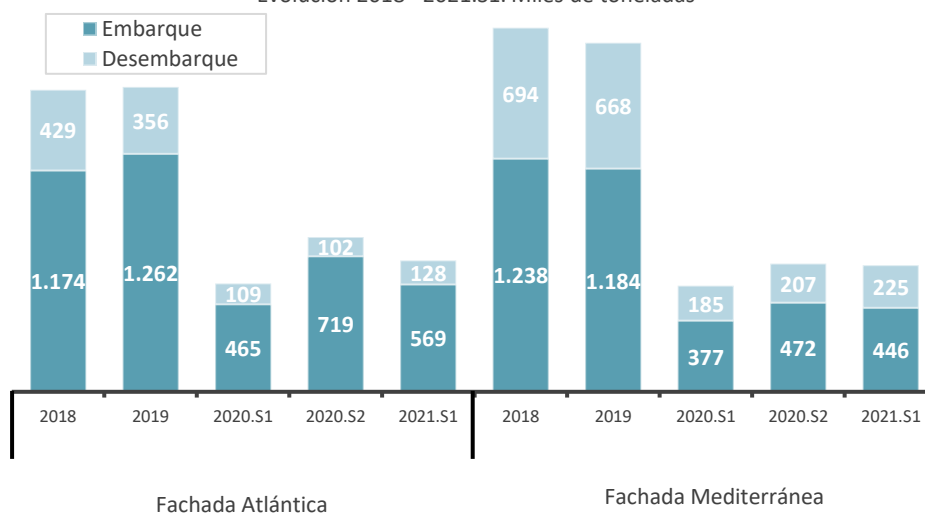
TMCD INTERNACIONAL RO-RO. VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA

El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía con 1,4Mt (≈582 miles vehículos) en el 1º semestre de 2021, aumentó un 20,5% respecto al mismo semestre de 2020



El incremento de los embarques (20,6%) fue similar al de los desembarques (20,1%). La Fachada Atlántica aumentó su tráfico en algo mayor medida (21,6%) que la Mediterránea (19,4%). No obstante, comparado con el mismo semestre de 2019, sigue registrándose un notable caída de este tráfico, tanto en la fachada Atlántica (-15,9%) como en la Mediterránea (-33,4%).

TMCD Exterior Ro-Ro. Vehículos en régimen de mercancía.
Evolución 2018 - 2021.S1. Miles de toneladas



1. La oferta de servicios TMCD regulares de carga rodada en España

TMCD alternativo a la carretera

En el primer semestre de 2021 se ofertaban en la fachada Atlántica 14 servicios por 8 navieras con un total de 37 buques de carga rodada.

Mientras que, en la fachada Mediterránea, 7 navieras cubrían 13 líneas de TMCD alternativo a la carretera, con 32 buques de carga rodada.

Los datos disponibles solo permiten valorar la evolución en el primer semestre de 2021 de los servicios de TMCD alternativo a la carretera respecto al 2º semestre de 2019 (no se dispone todavía de los datos de 2020), en cuanto al número de buques ro-ro/ro-pax, que en ambas fachadas han disminuido: de 43 a 37 en la atlántica, y de 62 a 32 en la mediterránea. No obstante, hay que considerar una quiebra en la serie estadística, al haber cambiado la fuente y método de cálculo. Por ejemplo, en el número de líneas ya no se incluyen los servicios de contenedores.

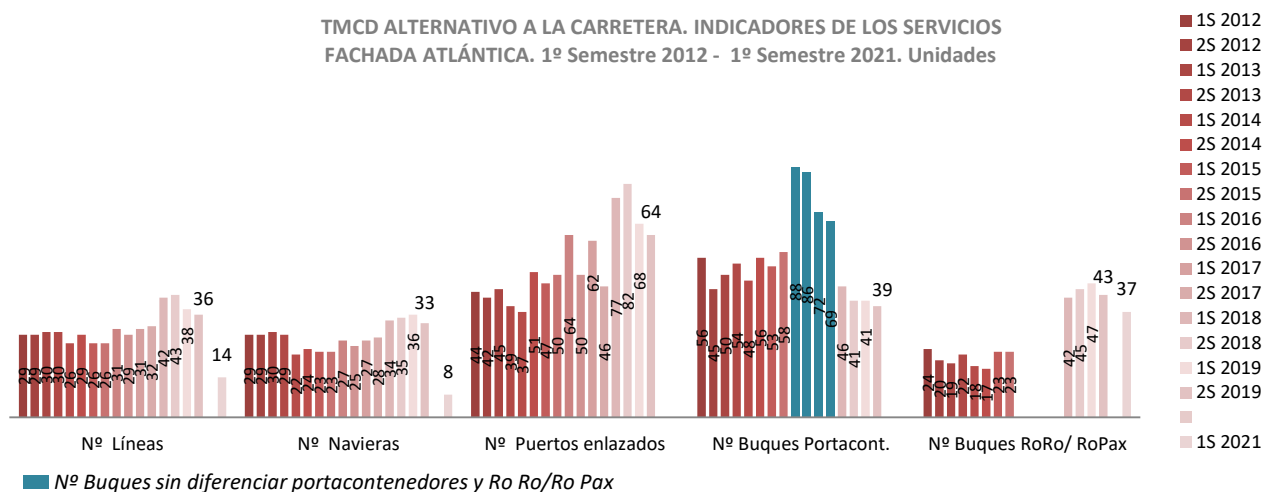
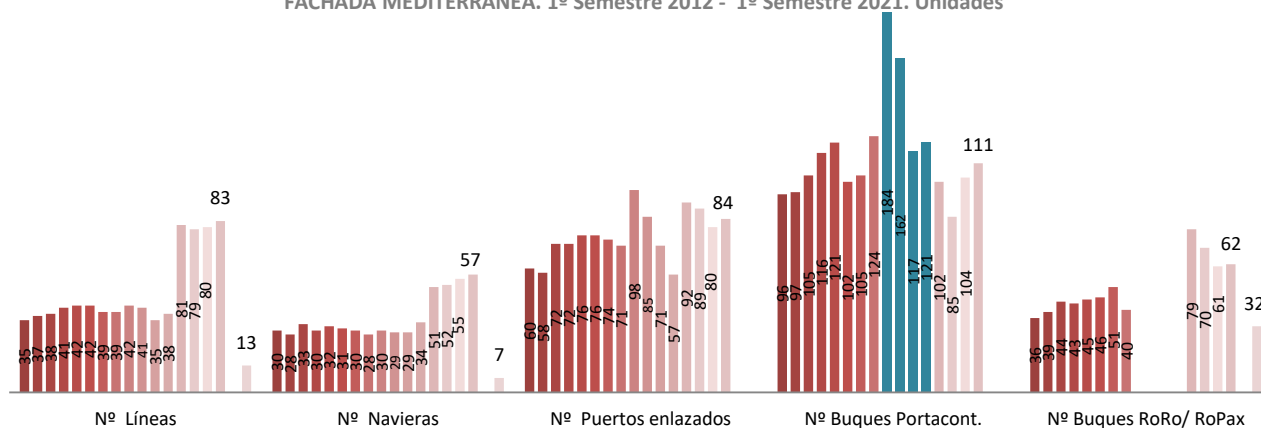
En cuanto a la evolución de la capacidad ofertada en los servicios de carga rodada se han comparado con el 2º semestre de 2019 (últimos datos disponibles).

En la fachada atlántica la evolución ha sido muy positiva, con un aumento del **38,1%**, pasando de 0,77 a 1,1 millones de metros lineales. Por el contrario, en la **fachada mediterránea la capacidad ofertada se ha mantenido estable (-0,3%)**, en 3,0 millones de metros lineales.

1.- TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA ALTERNATIVO A LA CARRETERA

1.1: TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS OFERTADOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2011-2021

	Fachada Atlántica					Fachada Mediterránea				
	Nº Líneas	Nº Navieras	Nº Puertos enlazados	Nº Buques Portacont.	Nº Buques RoRo/ RoPax	Nº Líneas	Nº Navieras	Nº Puertos enlazados	Nº Buques Portacont.	Nº Buques RoRo/ RoPax
1S 2012	29	29	44	56	24	35	30	60	96	36
2S 2012	29	29	42	45	20	37	28	58	97	39
1S 2013	30	30	45	50	19	38	33	72	105	44
2S 2013	30	29	39	54	22	41	30	72	116	43
1S 2014	26	22	37	48	18	42	32	76	121	45
2S 2014	29	24	51	56	17	42	31	76	102	46
1S 2015	26	23	47	53	23	39	30	74	105	51
2S 2015	26	23	50	58	23	39	28	71	124	40
1S 2016	31	27	64	88		42	30	98	184	
2S 2016	29	25	50	86		41	29	85	162	
1S 2017	31	27	62	72		35	29	71	117	
2S 2017	32	28	46	69		38	34	57	121	
1S 2018	42	34	77	46	42	81	51	92	102	79
2S 2018	43	35	82	41	45	79	52	89	85	70
1S 2019	38	36	68	41	47	80	55	80	104	61
2S 2019	36	33	64	39	43	83	57	84	111	62
1S 2021	14	8			37	13	7			32

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS
FACHADA ATLÁNTICA. 1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2021. UnidadesTMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. INDICADORES DE LOS SERVICIOS.
FACHADA MEDITERRÁNEA. 1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2021. Unidades

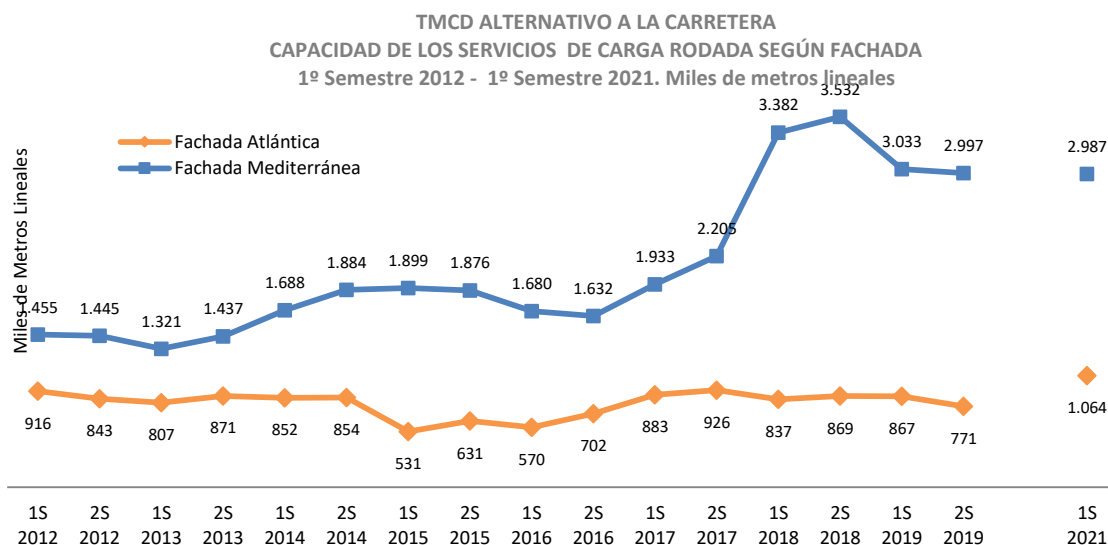
Fuente: Base de datos SPC-Spain

Elaboración SPC-Spain

1.- TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA ALTERNATIVO A LA CARRETERA

1.2: TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS OFERTADOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2011-2021

	Fachada Atlántica			Fachada Mediterránea		
	Nº Buques RoRo/RoPax	Capacidad (Metros lineales)	Variación Anual	Nº Buques RoRo/RoPax	Capacidad (Metros lineales)	Variación Anual
1S 2012	24	916.159		36	1.454.529	
2S 2012	20	843.412	89,3%	39	1.445.020	80,2%
1S 2013	19	806.770		44	1.320.810	
2S 2013	22	870.925	-4,7%	43	1.437.032	-4,9%
1S 2014	18	851.797		45	1.688.381	
2S 2014	17	854.072	1,7%	46	1.883.611	29,5%
1S 2015	23	530.808		51	1.898.750	
2S 2015	23	631.266	-31,9%	40	1.876.407	5,7%
1S 2016	-	570.419		-	1.679.921	
2S 2016	-	702.234	9,5%	-	1.631.509	-12,3%
1S 2017	-	882.578		-	1.933.045	
2S 2017	-	926.022	42,1%	0	2.205.025	25,0%
1S 2018	42	836.575		79	3.382.266	
2S 2018	45	869.356	-5,7%	70	3.532.307	67,1%
1S 2019	47	867.048		61	3.033.402	
2S 2019	43	770.643	-4,0%	62	2.997.000	-12,8%
1S 2021	35	1.064.268	22,7%	28	2.986.940	-1,5%



Fuente: Base de datos SPC-Spain

Elaboración SPC-Spain

Autopistas del Mar

En cuanto a la oferta de Autopistas del Mar, en el 1º semestre de 2021 estaba constituida por 5 líneas operadas por 3 navieras, enlazando 10 puertos internacionales, y servidas por 24 buques de carga rodada.

Su distribución por fachadas muestra que en la fachada Atlántica, dos empresas navieras ofertaban **2 Autopistas del Mar** con 10 buques de carga rodada enlazando con 4 puertos, mientras que en la fachada Mediterránea se ofertaban **3 Autopistas del Mar** por 1 naviera, enlazando 6 puertos, y servidas por 14 buques de carga rodada.

En cuanto a la evolución desde el segundo semestre de 2019 hasta el 1º semestre de 2021, se observa que en la fachada Atlántica se ha reducido el número de Autopistas del Mar, de 3 a 2, operan igualmente dos navieras, el número de puertos enlazados ha aumentado en dos y el número de buques de carga rodada se ha incrementado en 6.

Por su parte, en la fachada Mediterránea ha disminuido en cuatro unidades el número de líneas (las que enlazaban con puertos del norte de África, países cerrados por la pandemia) y el número de navieras se reduce a una única; se ha reducido en tres el número de puertos internacionales enlazados, y el número de buques de carga rodada ha aumentado en 3.

En cuanto a la **capacidad ofertada**, para evaluar su evolución, se han comparado con el 2º semestre de 2019 (últimos datos disponibles).

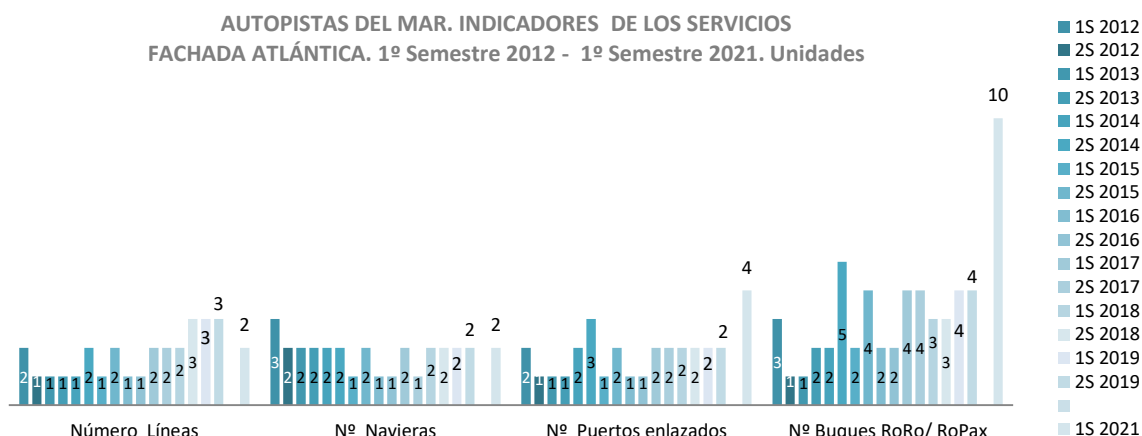
Los datos muestran que en la **fachada Atlántica la variación ha sido muy positiva** aumentando un **39,5 %**, pasando de 332,5 a 463,9 miles de metros lineales. En el caso de la **fachada Mediterránea la capacidad ha disminuido un 8,8%**, pasando de 1,8 a 1,7 millones de metros lineales.

2.- AUTOPISTAS DEL MAR

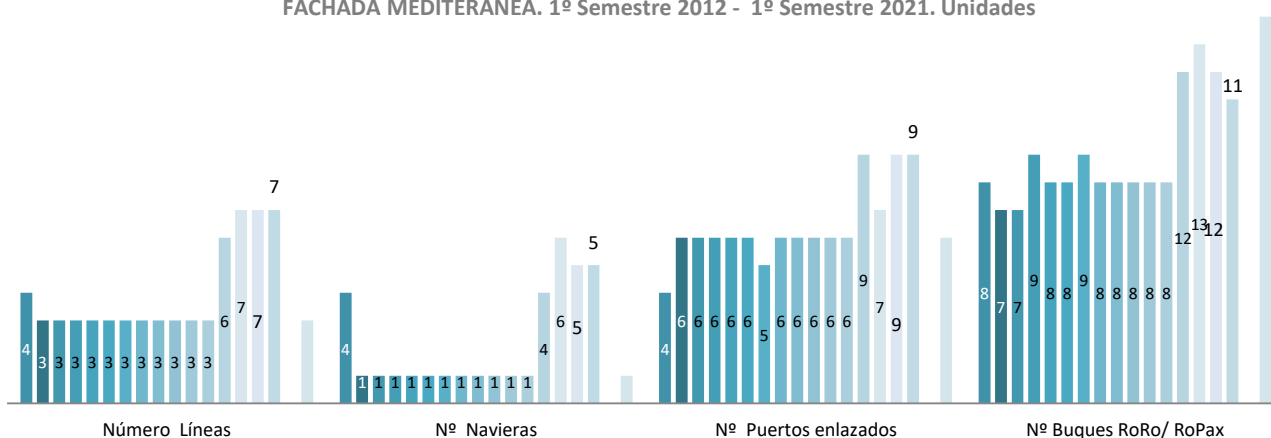
2.1: AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS OFERTADOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2010-2021

	Fachada Atlántica				Fachada Mediterránea			
	Número Líneas	Nº Navieras	Nº Puertos enlazados	Nº Buques RoRo/ RoPax	Número Líneas	Nº Navieras	Nº Puertos enlazados	Nº Buques RoRo/ RoPax
1S 2012	2	3	2	3	4	4	4	8
2S 2012	1	2	1	1	3	1	6	7
1S 2013	1	2	1	1	3	1	6	7
2S 2013	1	2	1	2	3	1	6	9
1S 2014	1	2	2	2	3	1	6	8
2S 2014	2	2	3	5	3	1	6	8
1S 2015	1	1	1	2	3	1	5	9
2S 2015	2	2	2	4	3	1	6	8
1S 2016	1	1	1	2	3	1	6	8
2S 2016	1	1	1	2	3	1	6	8
1S 2017	2	2	2	4	3	1	6	8
2S 2017	2	1	2	4	3	1	6	8
1S 2018	2	2	2	3	6	4	9	12
2S 2018	3	2	2	3	7	6	7	13
1S 2019	3	2	2	4	7	5	9	12
2S 2019	3	2	2	4	7	5	9	11
1S 2021	2	2	4	10	3	1	6	14

AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS
FACHADA ATLÁNTICA. 1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2021. Unidades



AUTOPISTAS DEL MAR. INDICADORES DE LOS SERVICIOS
FACHADA MEDITERRÁNEA. 1º Semestre 2012 - 1º Semestre 2021. Unidades



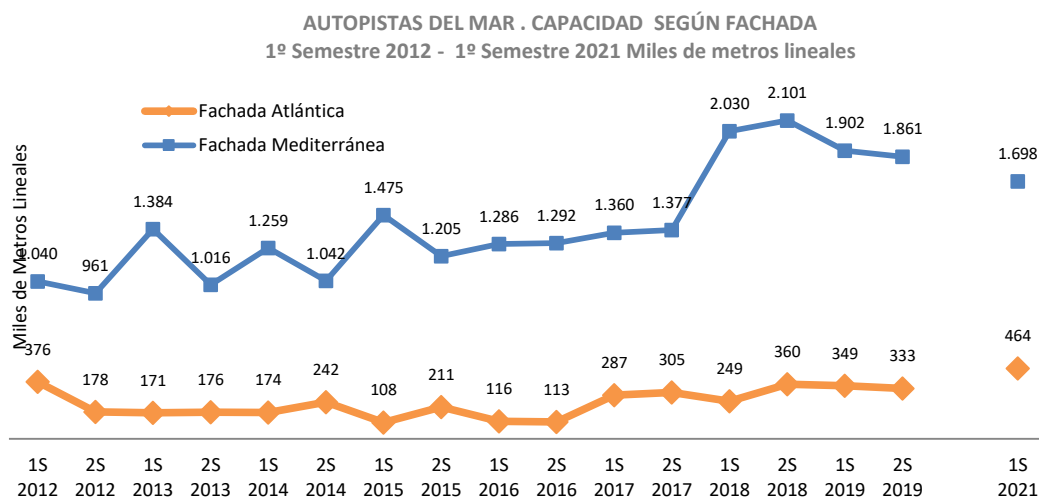
Fuente: Base de datos SPC-Spain

Elaboración SPC-Spain

2.- AUTOPISTAS DEL MAR

2.2: AUTOPISTAS DEL MAR. CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS OFERTADOS SEGÚN FACHADA. EVOLUCIÓN 2011-2021

	Fachada Atlántica			Fachada Mediterránea		
	Nº Buques RoRo/RoPax	Capacidad (Metros lineales)	Variación Anual	Nº Buques RoRo/RoPax	Capacidad (Metros lineales)	Variación Anual
1S 2012	3	375.561		8	1.039.557	
2S 2012	1	177.750	67,6%	7	960.517	51,1%
1S 2013	1	171.000		7	1.384.196	
2S 2013	2	175.630	-37,4%	9	1.015.714	20,0%
1S 2014	2	173.570		8	1.259.016	
2S 2014	5	241.749	19,8%	8	1.041.677	-4,1%
1S 2015	2	108.000		9	1.475.063	
2S 2015	3	210.820	-23,2%	8	1.204.839	16,5%
1S 2016	2	115.500		8	1.285.839	
2S 2016	2	112.500	-28,5%	8	1.292.098	-3,8%
1S 2017	4	287.400		8	1.360.487	
2S 2017	4	305.316	160,0%	8	1.377.240	6,2%
1S 2018	3	248.849		12	2.030.404	
2S 2018	3	360.219	2,8%	13	2.100.556	50,9%
1S 2019	4	349.396		12	1.902.284	
2S 2019	4	332.517	12,0%	11	1.861.364	-8,9%
1S 2021	10	463.926	32,8%	14	1.698.075	-10,7%



Fuente: Base de datos SPC-Spain

Elaboración SPC-Spain

2. La demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España

En el 1º semestre del año 2021, la demanda total de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España (131,3 millones de toneladas) muestra su recuperación tras la crisis del COVID19, habiendo registrado un incremento del 9,7% respecto al mismo semestre del año 2020, más pronunciado en el tráfico exterior (10,6%) que en el cabotaje (5,4%). No obstante, el tráfico total sigue siendo inferior al del 1º Semestre de 2019 (2,5%) debido al cabotaje (-15%), mientras que el tráfico exterior ha alcanzado el nivel del 2019.

Respecto a las cifras registradas en el 1º semestre de 2020, la mayor recuperación ha sido la del tráfico rodado (16,5%) debido al incremento del cabotaje (5,4%) y principalmente del tráfico exterior (24,7%). Los otros grupos de mercancías que han recuperado han sido la mercancía general convencional (15,4%) y los graneles sólidos (9,1%). La mercancía general contenerizada al igual que los graneles líquidos también han registrado un incremento, aunque de menor intensidad (7,1% y 7,7% respectivamente).

Transporte internacional de carga rodada

En el 1º semestre del año 2021, la demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia de carga rodada internacional ha registrado un incremento del 10,6% respecto al mismo semestre del año 2020. Respecto al 1º semestre del 2019, hay un descenso (0,02%).

Según unidades de carga ro-ro, las mercancías ro-ro en vehículos de transporte de mercancías, que son las más significativas en volumen, experimentaron un aumento del 24,9% en el 1º semestre de 2021 respecto al mismo semestre de 2020. Por otra parte, los contenedores ro-ro, experimentaron el mayor aumento con (33,8%), seguidos de los vehículos en régimen mercancía que incrementaron un 20,5%.

En la fachada Atlántica el incremento registrado del volumen de mercancía ro-ro en el 1º semestre de 2021 respecto al mismo semestre de 2020 fue de 24,6%, mayor a la variación con respecto al 1º semestre de 2019 (7,5%).

La fachada Mediterránea, por su parte ha registrado un aumento del 25,3% del volumen de mercancía ro-ro en el 1º semestre de 2021 respecto al mismo semestre de 2020, pero si se compara con el 1º semestre de 2019 se aprecia un crecimiento del 11,4%.

La comparación del 1º semestre entre los años 2021 y 2020 según Autoridades Portuarias, muestra que en la fachada Atlántica el puerto que ha aumentado fuertemente el volumen de mercancía es Santander (43,6%) seguido de Bilbao (7,3%) y Ferrol-S. Cibrao (4,5%). Por el contrario, Vigo y Pasaia, han experimentado descensos del 7,3 y 0,5% respectivamente. Sin embargo, solo Santander, supera las cifras de 2019 (Δ 43.6%) y Ferrol, aunque muy ligeramente (Δ 1.2%).

Por su parte, en la fachada Mediterránea, todos los puertos presentan importantes crecimientos respecto a 2020: Almería (45,6%), Valencia (32%), Barcelona (25,1%) y Bahía de Algeciras (22,85%). Las excepciones son los puertos de Motril y Castellón.

Estos importantes crecimientos han permitido que los puertos de Almería, Barcelona y Bahía de Algeciras hayan superado las cifras del 1º semestre de 2019; 67,4%, 10,8% y 23,3% respectivamente. El puerto de Valencia se ha mantenido en el nivel de 2019.

Según países, en la fachada Atlántica, todos los países han registrado aumentos respecto al 1º Semestre de 2020, destacando Reino Unido con un (20,3%). Mientras, en comparación con el 1º Semestre del 2019, Bélgica es el único país que ha aumentado su tráfico (31.7%), el resto de los países presentan disminución de tráfico: Francia (-55,3%), Finlandia (-25,7%) y Reino Unido (-10%)

En cuanto a la fachada Mediterránea respecto al 1º semestre del 2020 solo Italia y Marruecos presentan significantes aumentos de 28,2% y 21,9% respectivamente habiendo, también, superado las cifras del 1º Semestre de 2019, 4,5% y 18,4% respectivamente.

Transporte internacional de vehículos en régimen de mercancía

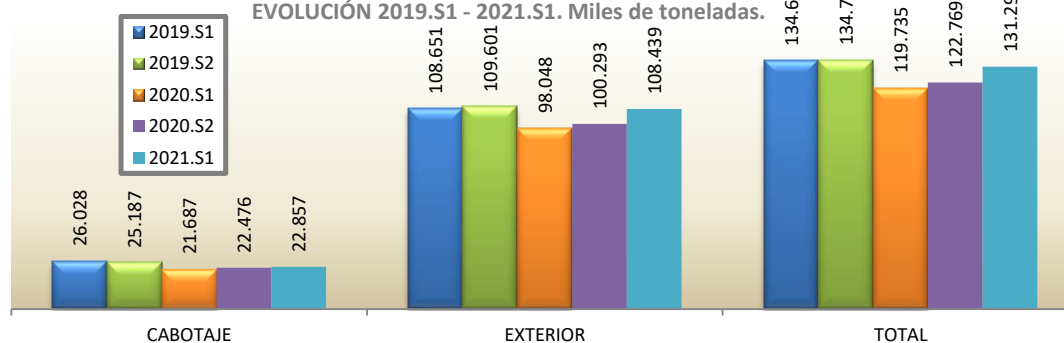
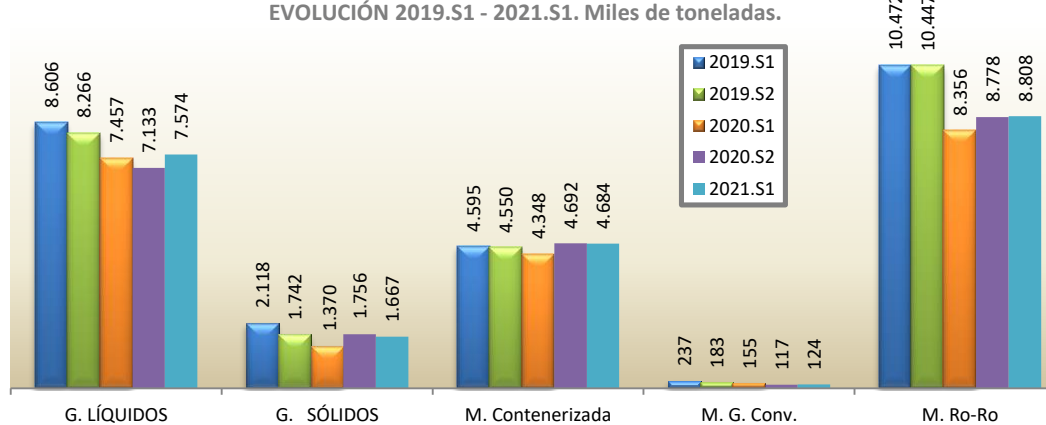
En cuanto al transporte de vehículos en régimen de mercancía según fachadas y operación, se registró en el 1º semestre de 2021 un volumen de desembarque de 128 miles de toneladas en la fachada Atlántica y de 229 miles de toneladas en la fachada Mediterránea, observándose incremento en ambas fachadas en el 1º semestre de 2021 respecto al mismo semestre de 2020. La fachada Mediterránea experimenta un incremento del 21,6%, mientras que la fachada Atlántica, en el mismo período, muestra un incremento del 17,6%. En comparación con el 1º semestre de 2019 la fachada Mediterránea experimenta un descenso de 38,2% mientras la fachada Atlántica experimenta un descenso del 31,7%.

En lo que respecta al volumen de embarque, éste ascendió en el 1º semestre de 2021 a 559 miles de toneladas en la fachada Atlántica y 446 miles de toneladas en la fachada Mediterránea. Lo que representa, respecto al mismo semestre de 2020, un incremento del 18,3% de la fachada Mediterránea, y del 22,5% en la fachada Atlántica. En comparación con el 1º semestre del 2019, ninguna de las dos fachadas alcanza sus niveles: la fachada Mediterránea registra un descenso del 30,6% mientras en la fachada Atlántica el descenso es del 11,2%.

En cifras globales, la Fachada Atlántica aumentó su tráfico en mayor medida (21,6%) que la Mediterránea (19,4%), debido a su mayor aumento tanto en los embarques como en los desembarques.

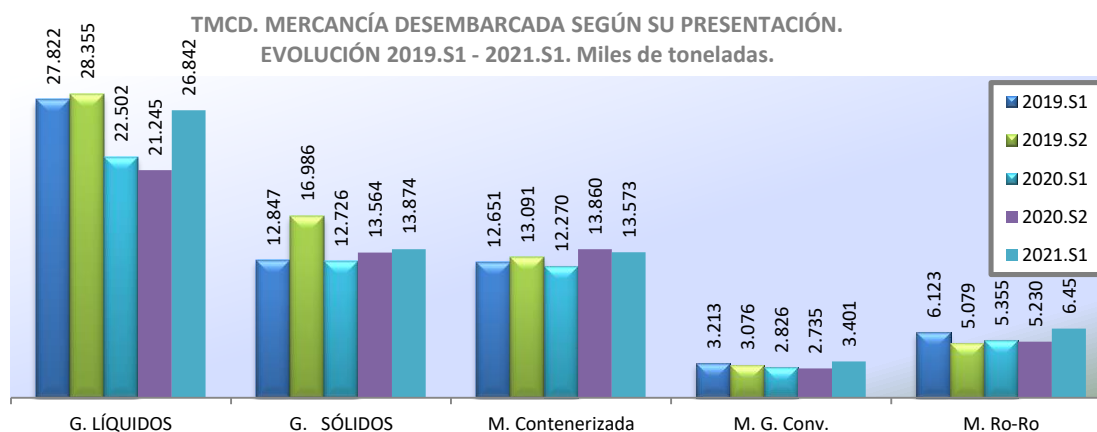
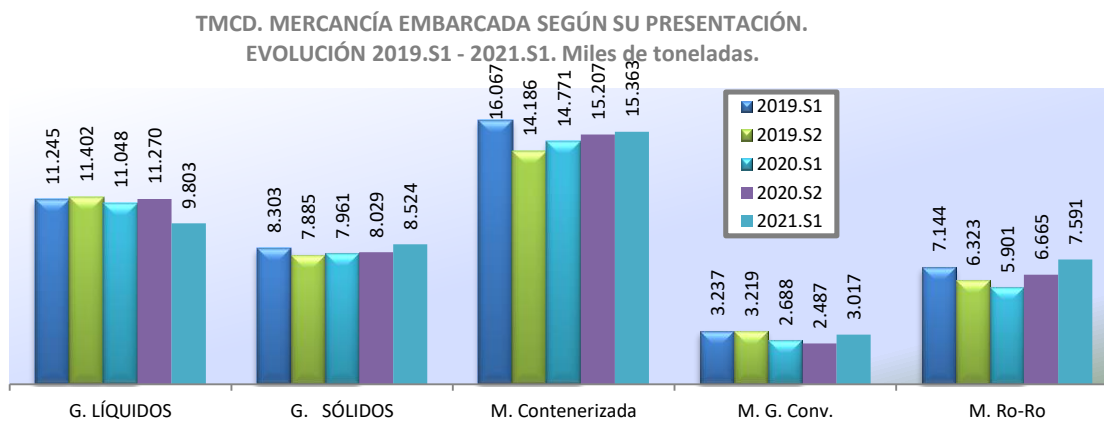
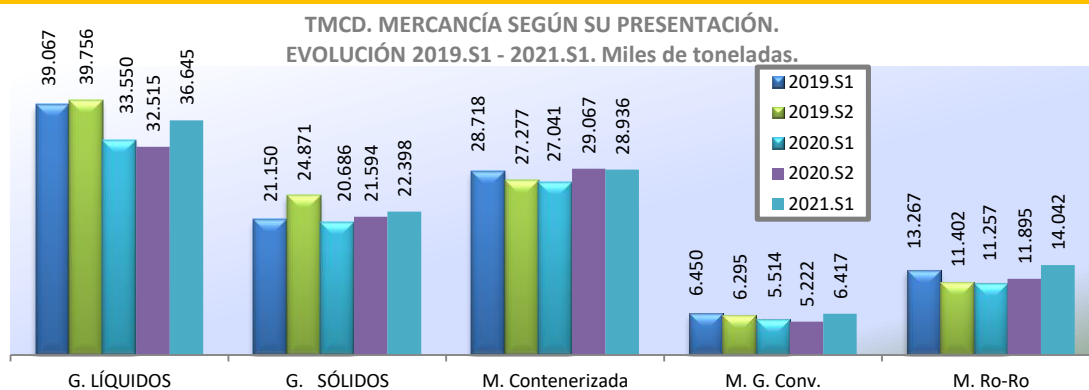
1.- TMCD. CABOTAJE Y EXTERIOR. EVOLUCIÓN 2019.S1-2021.S1. Miles de toneladas

		G. LÍQUIDOS	G. SÓLIDOS	MERCANCÍA GENERAL				TOTAL
				Total	M. Contenerizada	M. G. Conv.	M. Ro-Ro	
2019.S1	CABOTAJE	8.606	2.118	15.304	4.595	237	10.472	26.028
	EXTERIOR	39.067	21.150	48.434	28.718	6.450	13.267	108.651
	TOTAL	47.673	23.268	63.738	33.313	6.687	23.739	134.679
2019.S2	CABOTAJE	8.266	1.742	15.180	4.550	183	10.447	25.187
	EXTERIOR	39.756	24.871	44.974	27.277	6.295	11.402	109.601
	TOTAL	48.022	26.612	60.154	31.827	6.478	21.849	134.788
2020.S1	CABOTAJE	7.457	1.370	12.860	4.348	155	8.356	21.687
	EXTERIOR	33.550	20.686	43.812	27.041	5.514	11.257	98.048
	TOTAL	41.007	22.057	56.671	31.389	5.669	19.613	119.735
2020.S2	CABOTAJE	7.133	1.756	13.587	4.692	117	8.778	22.476
	EXTERIOR	32.515	21.594	46.184	29.067	5.222	11.895	100.293
	TOTAL	39.649	23.349	59.771	33.759	5.339	20.673	122.769
2021.S1	CABOTAJE	7.574	1.667	13.616	4.684	124	8.808	22.857
	EXTERIOR	36.645	22.398	49.396	28.936	6.417	14.042	108.439
	TOTAL	44.219	24.065	63.012	33.620	6.541	22.851	131.296
VARIACIÓN 2021.S1/2020.S1		7,8%	9,1%	11,2%	7,1%	15,4%	16,5%	9,7%
VARIACIÓN 2021.S1/2019.S1		-7,2%	3,4%	-1,1%	0,9%	-2,2%	-3,7%	-2,5%

TMCD. MERCANCÍA SEGÚN ÁMBITO Y PRESENTACIÓN.
2021.S1. Miles de toneladas.TMCD. MERCANCÍA SEGÚN ÁMBITO.
EVOLUCIÓN 2019.S1 - 2021.S1. Miles de toneladas.TMCD. MERCANCÍA DE CABOTAJE SEGÚN SU PRESENTACIÓN.
EVOLUCIÓN 2019.S1 - 2021.S1. Miles de toneladas.

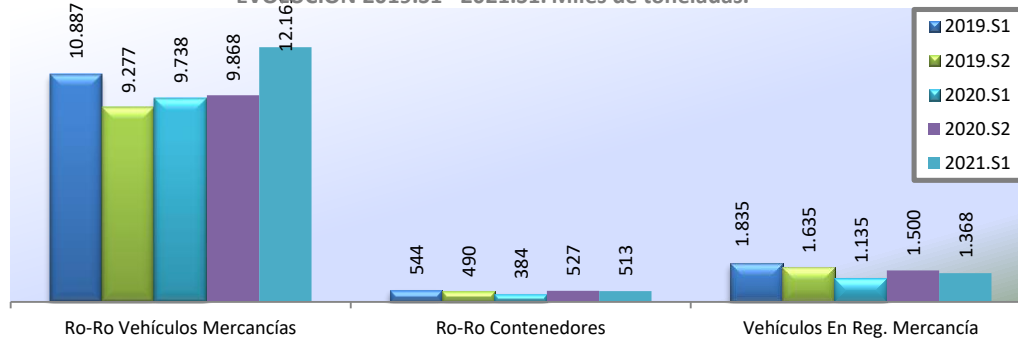
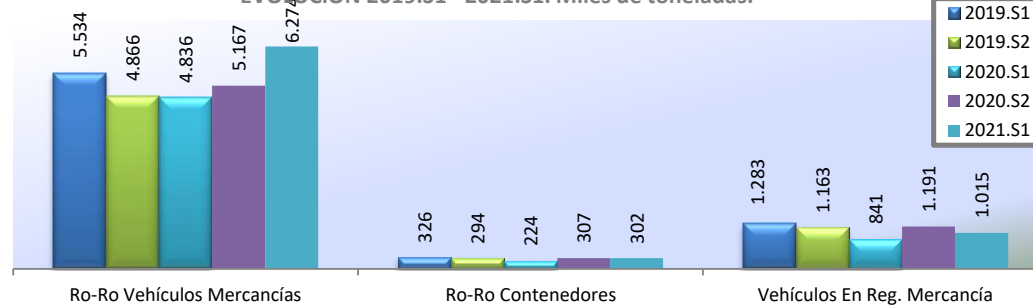
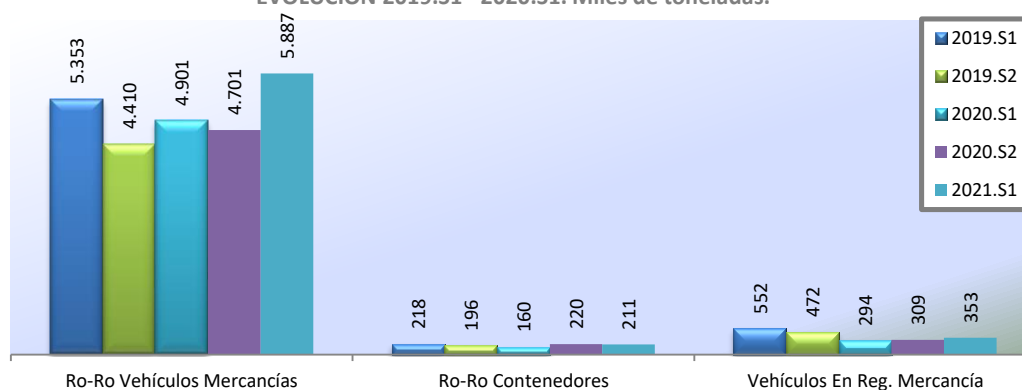
2.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍA SEGÚN SU PRESENTACIÓN. EVOLUCIÓN 2019.S1-2021.S1. Miles de toneladas

		G. LÍQUIDOS	G. SÓLIDOS	MERCANCÍA GENERAL				TOTAL
				Total	M. Contenerizada	M. G. Conv.	M. Ro-Ro	
2019.S1	EMBARQUE	11.245	8.303	26.447	16.067	3.237	7.144	45.994
	DESEMBARQUE	27.822	12.847	21.987	12.651	3.213	6.123	62.657
	TOTAL	39.067	21.150	48.434	28.718	6.450	13.267	108.651
2019.S2	EMBARQUE	11.402	7.885	23.728	14.186	3.219	6.323	43.014
	DESEMBARQUE	28.355	16.986	21.246	13.091	3.076	5.079	66.587
	TOTAL	39.756	24.871	44.974	27.277	6.295	11.402	109.601
2020.S1	EMBARQUE	11.048	7.961	23.360	14.771	2.688	5.901	42.369
	DESEMBARQUE	22.502	12.726	20.451	12.270	2.826	5.355	55.680
	TOTAL	33.550	20.686	43.812	27.041	5.514	11.257	98.048
2020.S2	EMBARQUE	11.270	8.029	24.359	15.207	2.487	6.665	43.659
	DESEMBARQUE	21.245	13.564	21.825	13.860	2.735	5.230	56.634
	TOTAL	32.515	21.594	46.184	29.067	5.222	11.895	100.293
2021.S1	EMBARQUE	9.803	8.524	25.971	15.363	3.017	7.591	44.298
	DESEMBARQUE	26.842	13.874	23.425	13.573	3.401	6.451	64.141
	TOTAL	36.645	22.398	49.396	28.936	6.417	14.042	108.439
VARIACIÓN 2021.S1/2020.S1		9,2%	8,3%	12,7%	7,0%	16,4%	24,7%	10,6%
VARIACIÓN 2021.S1/2019.S1		-6,2%	5,9%	2,0%	0,8%	-0,5%	5,8%	-0,2%



3.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO SEGÚN UNIDAD DE CARGA. EVOLUCIÓN 2019.S1-2021.S1. Miles de toneladas

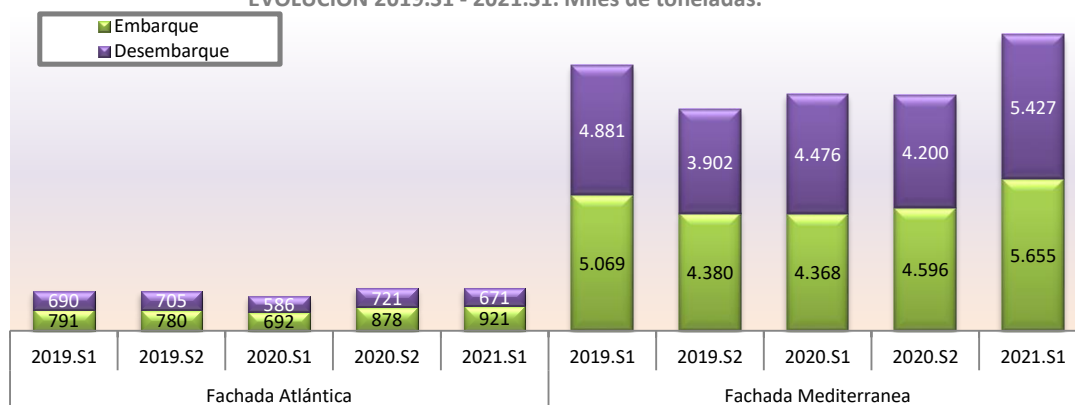
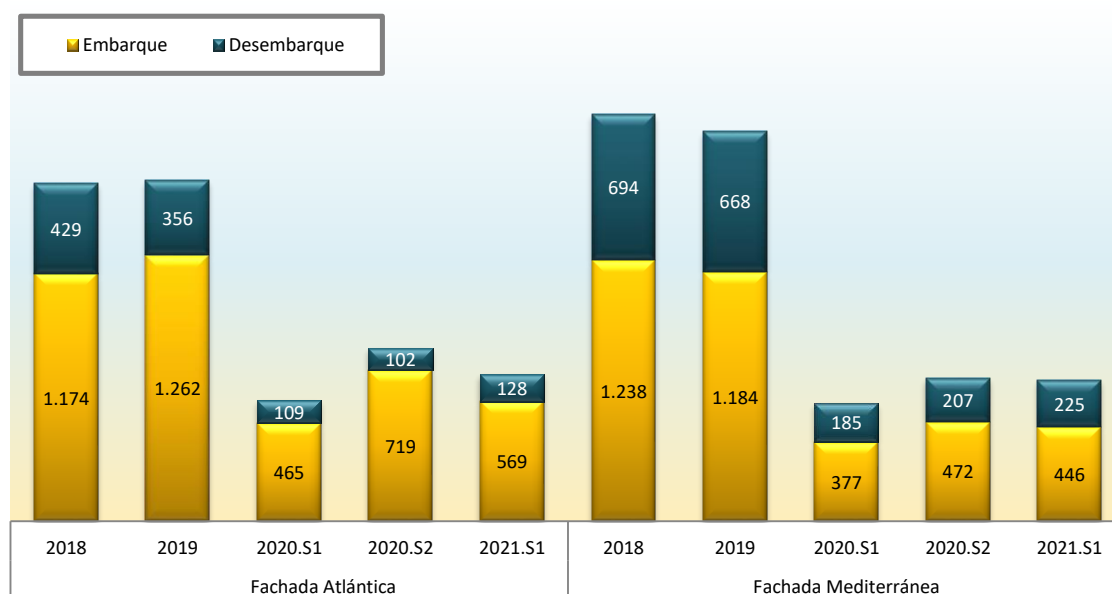
		Ro-Ro Vehículos Mercancías	Ro-Ro Contenedores	Vehículos En Reg. Mercancía	Total
2019.S1	EMBARQUE	5.534	326	1.283	7.144
	DESEMBARQUE	5.353	218	552	6.123
	TOTAL	10.887	544	1.835	13.267
2019.S2	EMBARQUE	4.866	294	1.163	6.323
	DESEMBARQUE	4.410	196	472	5.079
	TOTAL	9.277	490	1.635	11.402
2020.S1	EMBARQUE	4.836	224	841	5.901
	DESEMBARQUE	4.901	160	294	5.355
	TOTAL	9.738	384	1.135	11.257
2020.S2	EMBARQUE	5.167	307	1.191	6.665
	DESEMBARQUE	4.701	220	309	5.230
	TOTAL	9.868	527	1.500	11.895
2021.S1	EMBARQUE	6.274	302	1.015	7.591
	DESEMBARQUE	5.887	211	353	6.451
	TOTAL	12.161	513	1.368	14.042
VARIACIÓN 2021.S1/2020.S1		24,89%	33,78%	20,49%	24,75%
VARIACIÓN 2021.S1/2019.S1		11,71%	-5,73%	-25,47%	5,85%

TMCD. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN UNIDAD DE CARGA.
EVOLUCIÓN 2019.S1 - 2021.S1. Miles de toneladas.TMCD. MERCANCÍAS RO-RO* EMBARCADAS SEGÚN UNIDAD DE CARGA.
EVOLUCIÓN 2019.S1 - 2021.S1. Miles de toneladas.TMCD. MERCANCÍAS RO-RO* DESEMBARCADAS SEGÚN UNIDAD DE CARGA.
EVOLUCIÓN 2019.S1 - 2020.S1. Miles de toneladas.

4.-TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA EVOLUCIÓN 2019.S1-2021.S1. Miles de toneladas

		Fachada Atlántica	Fachada Mediterranea	Total
2019.S1	EMBARQUE	791	5.069	5.860
	DESEMBARQUE	690	4.881	5.571
	TOTAL	1.481	9.950	11.431
2019.S2	EMBARQUE	780	4.380	5.160
	DESEMBARQUE	705	3.902	4.607
	TOTAL	1.485	8.281	9.767
2020.S1	EMBARQUE	692	4.368	5.060
	DESEMBARQUE	586	4.476	5.061
	TOTAL	1.278	8.844	10.121
2020.S2	EMBARQUE	878	4.596	5.474
	DESEMBARQUE	721	4.200	4.921
	TOTAL	1.599	8.796	10.395
2021.S1	EMBARQUE	921	5.655	6.576
	DESEMBARQUE	671	5.427	6.098
	TOTAL	1.592	11.082	12.674
VARIACIÓN 2021.S1/2020.S1		24,59%	25,32%	25,22%
VARIACIÓN 2021.S1/2019.S1		7,47%	11,38%	10,88%

* No incluye vehículos en reg. mercancía

TMCD. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA.
EVOLUCIÓN 2019.S1 - 2021.S1. Miles de toneladas.TMCD EXTERIOR. VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA SEGÚN FACHADA
EVOLUCIÓN 2018-2021.S1. Miles de toneladas

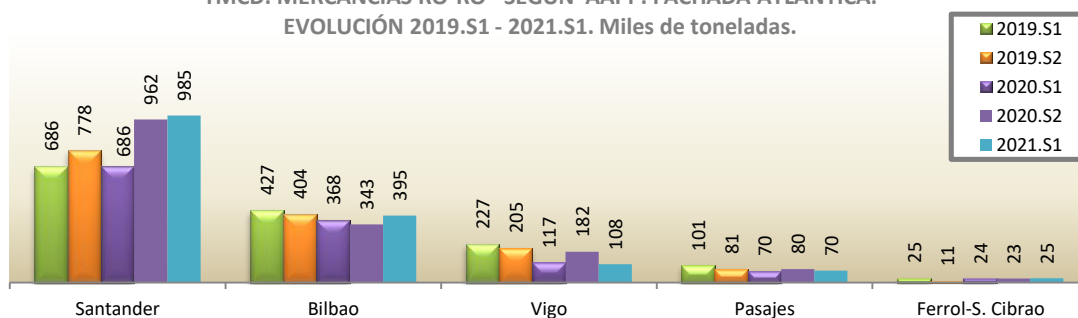
5.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA Y AA. PP. EVOLUCIÓN 2019.S1-2021.S1. Miles de toneladas

		Fachada Atlántica				
		Santander	Bilbao	Vigo	Pasajes	Ferrol-S. Cibrao
2019.S1	EMBARQUE	328	252	114	84	3
	DESEMBARQUE	358	175	113	17	22
	TOTAL	686	427	227	101	25
2019.S2	EMBARQUE	367	241	99	67	2
	DESEMBARQUE	410	163	106	14	9
	TOTAL	778	404	205	81	11
2020.S1	EMBARQUE	364	214	50	54	4
	DESEMBARQUE	322	155	68	16	20
	TOTAL	686	368	117	70	24
2020.S2	EMBARQUE	526	197	81	65	3
	DESEMBARQUE	436	147	101	15	20
	TOTAL	962	343	182	80	23
2021.S1	EMBARQUE	579	215	48	67	6
	DESEMBARQUE	406	180	61	3	19
	TOTAL	985	395	108	70	25
VARIACIÓN 2021.S1/2020.S1		43,56%	7,28%	-7,80%	-0,49%	4,54%
VARIACIÓN 2021.S1/2019.S1		43,56%	-7,54%	-52,31%	-31,16%	1,15%

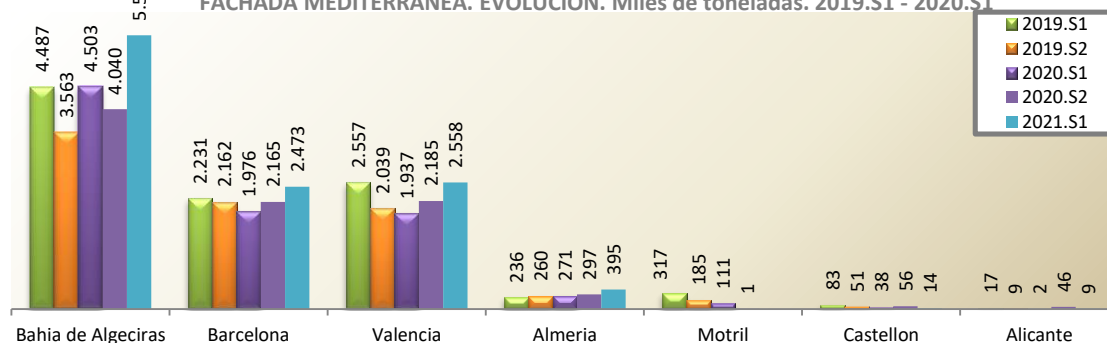
		Fachada Mediterranea						
		Bahia de Algeciras	Barcelona	Valencia	Almeria	Motril	Castellon	Alicante
2019.S1	EMBARQUE	2.066	1.171	1.430	157	157	80	4
	DESEMBARQUE	2.422	1.060	1.128	79	160	4	13
	TOTAL	4.487	2.231	2.557	236	317	83	17
2019.S2	EMBARQUE	1.802	1.138	1.121	171	89	50	5
	DESEMBARQUE	1.761	1.024	917	89	95	1	4
	TOTAL	3.563	2.162	2.039	260	185	51	9
2020.S1	EMBARQUE	1.961	1.082	1.064	178	45	36	2
	DESEMBARQUE	2.542	894	873	93	66	2	1
	TOTAL	4.503	1.976	1.937	271	111	38	2
2020.S2	EMBARQUE	2.021	1.139	1.171	199	0	53	11
	DESEMBARQUE	2.019	1.025	1.014	98	1	3	35
	TOTAL	4.040	2.165	2.185	297	1	56	46
2021.S1	EMBARQUE	2.622	1.311	1.409	266		8	2
	DESEMBARQUE	2.911	1.162	1.149	129		7	7
	TOTAL	5.532	2.473	2.558	395		14	9
VARIACIÓN 2021.S1/2020.S1		22,85%	25,13%	32,03%	45,58%	-100,00%	-62,22%	275,61%
VARIACIÓN 2021.S1/2019.S1		23,28%	10,83%	0,03%	67,39%	-100,00%	-82,86%	-46,24%

* No incluye vehículos en reg. mercancía

TMCD. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN AAPP. FACHADA ATLÁNTICA. EVOLUCIÓN 2019.S1 - 2021.S1. Miles de toneladas.



TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN AAPP FACHADA MEDITERRÁNEA. EVOLUCIÓN. Miles de toneladas. 2019.S1 - 2020.S1



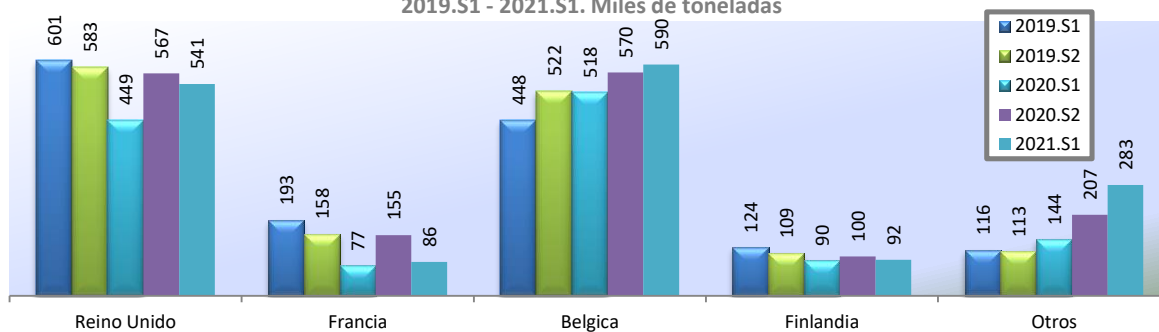
6.- TMCD EXTERIOR. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN FACHADA Y PAÍSES. EVOLUCIÓN 2019.S1-2021.S1. Miles de toneladas

		Fachada Atlántica					TOTAL
		Reino Unido	Francia	Belgica	Finlandia	Otros	
2019.S1	EMBARQUE	364	105	242	9	72	791
	DESEMBARQUE	237	87	206	115	45	690
	TOTAL	601	193	448	124	116	1.481
2019.S2	EMBARQUE	355	89	264	7	65	780
	DESEMBARQUE	228	70	258	102	47	705
	TOTAL	583	158	522	109	113	1.485
2020.S1	EMBARQUE	272	39	290	9	82	692
	DESEMBARQUE	178	38	228	81	62	586
	TOTAL	449	77	518	90	144	1.278
2020.S2	EMBARQUE	368	78	290	6	135	878
	DESEMBARQUE	199	77	280	94	72	721
	TOTAL	567	155	570	100	207	1.599
2021.S1	EMBARQUE	358	47	320	9	187	921
	DESEMBARQUE	182	39	270	83	96	671
	TOTAL	541	86	590	92	283	1.592
VARIACIÓN 2021.S1/2020.S1		20,33%	12,46%	13,89%	2,38%	96,80%	24,59%
VARIACIÓN 2021.S1/2019.S1		-9,98%	-55,30%	31,69%	-25,74%	143,86%	7,47%

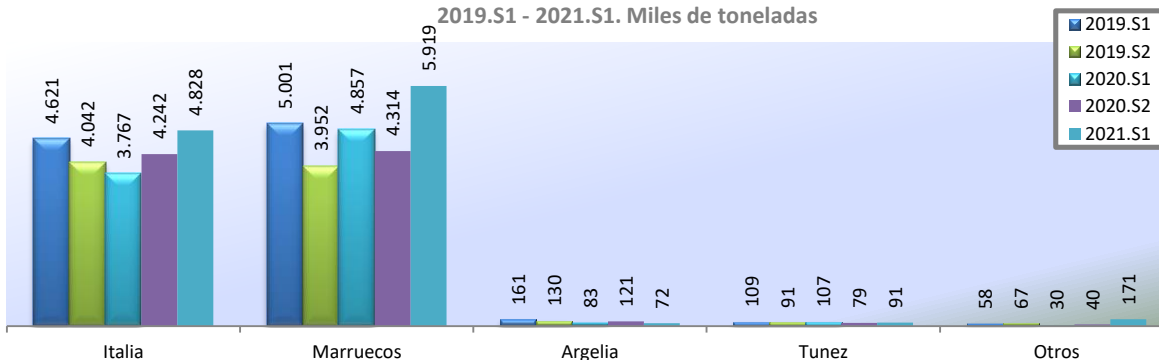
		Fachada Mediterranea					TOTAL
		Italia	Marruecos	Argelia	Tunez	Otros	TOTAL
2019.S1	EMBARQUE	2.489	2.356	116	81	27	5.069
	DESEMBARQUE	2.132	2.645	45	28	31	4.881
	TOTAL	4.621	5.001	161	109	58	9.950
2019.S2	EMBARQUE	2.150	2.026	98	67	39	4.380
	DESEMBARQUE	1.892	1.926	32	24	28	3.902
	TOTAL	4.042	3.952	130	91	67	8.281
2020.S1	EMBARQUE	2.065	2.170	62	53	19	4.368
	DESEMBARQUE	1.703	2.687	21	54	11	4.476
	TOTAL	3.767	4.857	83	107	30	8.844
2020.S2	EMBARQUE	2.236	2.206	72	54	28	4.596
	DESEMBARQUE	2.006	2.109	49	24	12	4.200
	TOTAL	4.242	4.314	121	79	40	8.796
2021.S1	EMBARQUE	2.587	2.877	41	65	86	5.655
	DESEMBARQUE	2.242	3.043	32	26	85	5.427
	TOTAL	4.828	5.919	72	91	171	11.082
VARIACIÓN 2021.S1/2020.S1		28,16%	21,88%	-12,53%	-14,73%	469,85%	25,32%
VARIACIÓN 2021.S1/2019.S1		4,49%	18,36%	-55,14%	-16,21%	195,10%	11,38%

* No incluye vehículos en reg. mercancía

TMCD. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN PAÍSES EN LA FACHADA ATLÁNTICA. EVOLUCIÓN 2019.S1 - 2021.S1. Miles de toneladas



TMCD. MERCANCÍAS RO-RO* SEGÚN PAÍSES EN LA FACHADA ATLÁNTICA. EVOLUCIÓN 2019.S1 - 2021.S1. Miles de toneladas



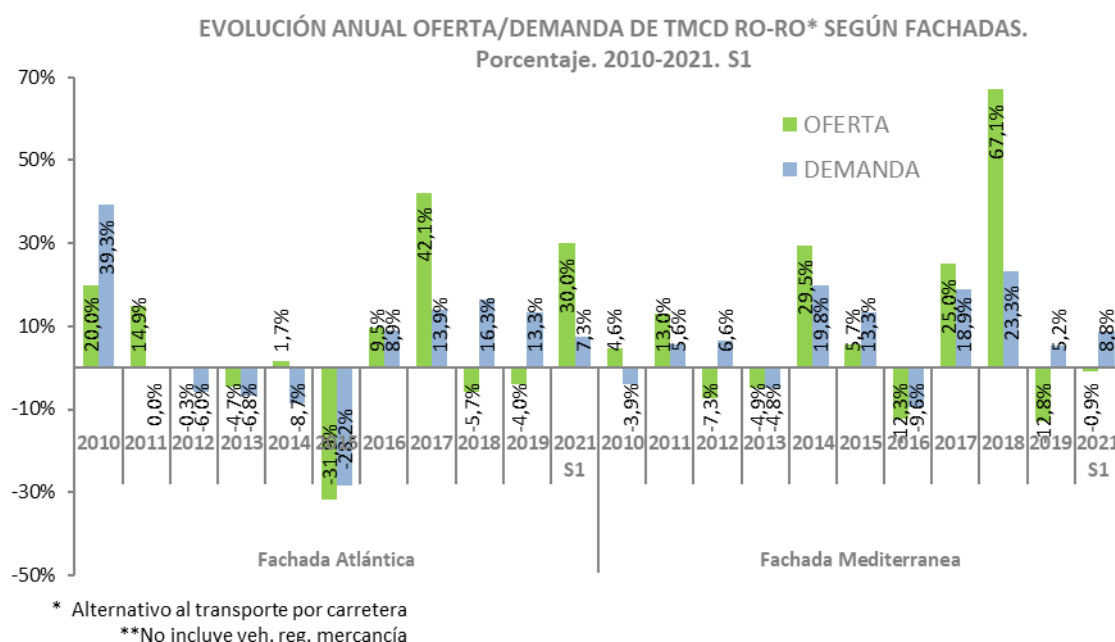
3. Contraste Oferta / Demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España

El análisis conjunto de la oferta de servicios regulares de TMCD ro-ro alternativo al transporte por carretera² en España, y la demanda de este tipo de transporte, permite realizar una comparación que ofrece datos estimativos del nivel de ocupación de la oferta de TMCD ro-ro.

En términos globales, **la ocupación estimada de la oferta** en el 1er semestre de 2021 **fue del 75,4%**, habiendo aumentado respecto a la registrada en el año 2019, 73,5%, debido al aumento en la ocupación de la fachada Mediterránea, y a pesar de la inferior ocupación registrada en la fachada Atlántica.

Existen diferencias destacables entre fachadas:

- La fachada Atlántica presenta un nivel de ocupación que se ha reducido significativamente respecto a 2019, **registrando una ocupación del 64,0% frente al 77,5% de 2019**. Ello es debido a que la oferta ha aumentado cuatro veces más que la demanda.
- La fachada Mediterránea, por su parte, presenta una ocupación superior -79,5%-, y mayor que la registrada en 2019 -72,4% -. Este aumento se produce porque mientras la oferta se mantiene estable, la demanda ha experimentado crecimientos.



Se puede concluir que en el 1º semestre de 2021 la cuota de ocupación ha mejorado, aunque de forma desigual entre fachadas: en la Mediterránea ha aumentado, mientras que en la Atlántica se ha reducido, en ambos casos debido al comportamiento de la oferta, muy creciente en la Atlántica y estable en la Mediterránea.

² : No incluye vehículos en régimen de mercancía. No se considera a efectos de cálculo de ocupación de metros lineales el espacio ocupado por los coches de pasajeros

1.- TMCD RO-RO*. CONTRASTE OFERTA-DEMANDA. EVOLUCIÓN 2010-2021. S1. Toneladas

		OFERTA*	DEMANDA**	VAR. ANUAL OFERTA (%)	VAR. ANUAL DEMANDA (%)	DEMANDA / OFERTA (%)
AÑO 2010	TOTAL	10.063.585	8.195.335	9,6%	9,2%	81,4%
AÑO 2011	TOTAL	11.438.914	8.476.540	13,7%	3,4%	74,1%
AÑO 2012	TOTAL	10.890.693	8.637.330	-4,8%	1,9%	79,3%
AÑO 2013	TOTAL	10.368.068	8.160.787	-4,8%	-5,5%	78,7%
AÑO 2014	TOTAL	12.337.000	8.991.110	19,0%	10,2%	72,9%
AÑO 2015	Fach. Atlántica	2.716.348	1.814.875			66,8%
	Fach. Mediterránea	8.824.429	7.323.019			83,0%
	TOTAL	11.540.777	9.137.894	-6,5%	1,6%	79,2%
AÑO 2016	Fach. Atlántica	2.974.826	1.976.746	9,5%	8,9%	66,4%
	Fach. Mediterránea	7.740.468	6.619.571	-12,3%	-9,6%	85,5%
	TOTAL	10.715.294	8.596.317	-7,2%	-5,9%	80,2%
AÑO 2017	Fach. Atlántica	4.227.603	2.250.939	42,1%	13,9%	53,2%
	Fach. Mediterránea	9.672.739	7.867.508	25,0%	18,9%	81,3%
	TOTAL	13.900.341	10.118.447	29,7%	17,7%	72,8%
AÑO 2018	Fach. Atlántica	3.987.614	2.617.724	-5,7%	16,3%	65,6%
	Fach. Mediterránea	16.162.814	9.699.149	67,1%	23,3%	60,0%
	TOTAL	20.150.428	12.316.873	45,0%	21,7%	61,1%
AÑO 2019	Fach. Atlántica	3.828.102	2.966.310	-4,0%	13,3%	77,5%
	Fach. Mediterránea	14.096.064	10.205.763	-12,8%	5,2%	72,4%
	TOTAL	17.924.166	13.172.073	-11,0%	6,9%	73,5%
AÑO 2021 S1***	Fach. Atlántica	2.487.726	1.591.913	30,0%	7,3%	64,0%
	Fach. Mediterránea	6.981.972	5.552.806	-0,9%	8,8%	79,5%
	TOTAL	9.469.699	7.144.719	5,7%	8,5%	75,4%

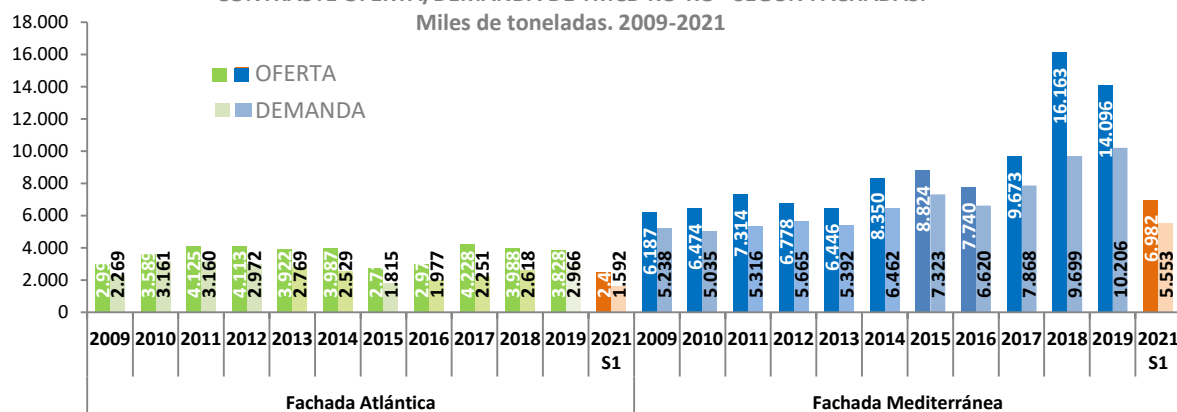
* Alternativo al transporte por carretera

**No incluye veh. reg. mercancía

*** La variación interanual es estimada

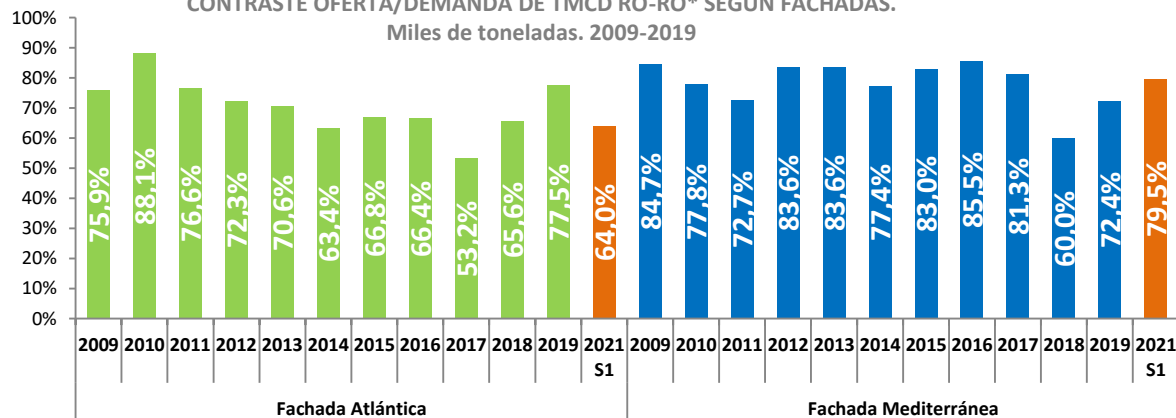
CONTRASTE OFERTA/DEMANDA DE TMCD RO-RO* SEGÚN FACHADAS.

Miles de toneladas. 2009-2021



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

Miles de toneladas. 2009-2019



Fuente: Puertos del Estado/F. Valenciaport

Elaboración: SPC - Spain

* Alternativo al transporte por carretera

**No incluye veh. reg. mercancía

4. Comparación de la demanda de TMCD Ro-Ro y del Transporte por Carretera. Año 2019

En el año 2019 el transporte internacional de mercancías por carretera (sin Portugal pero incluyendo Marruecos por vez primera) totalizó 101,1 millones de toneladas. De este volumen, 55,4 millones de toneladas correspondieron a exportaciones, y los restantes 45,7 millones de toneladas a las importaciones. Estas cifras suponen un aumento del 13,4% respecto a la cifra de 2018, aunque en este aumento está incluidos los flujos con Marruecos. Sin tener en cuenta este país, **el incremento del transporte por carretera fue del 4,3%.**

En el mismo período el TMCD Ro-Ro alternativo a la carretera³ totalizó 12,6 millones de toneladas, **un 17,2% superior a los 10,7 millones de toneladas de 2018** (al igual que en el modo carretera, sin incluir Marruecos el incremento es del 8,5%). Esta subida se produjo por el aumento tanto de las exportaciones como de las importaciones.

Estas cifras ponen de manifiesto que **el TMCD alternativo a la carretera de carga rodada representó en 2019 el 11,1% de la demanda de transporte internacional** (sin tener en cuenta el ferrocarril), lo que supone la mejor cuota de los últimos años y un aumento respecto al 10,7% registrado en 2018. Se mantiene la tendencia de que la cuota de importación es más alta que la de exportación, siendo la cuota de importaciones 11,3% y la de exportaciones 10,8%.

Este aumento de la cuota ha sido debido a que el incremento del volumen de TMCD respecto a 2018, ha sido superior al registrado por el transporte por carretera en dicho período (17,2% frente a 13,4% si incluye Marruecos, ó 8,5% frente a 4,3% si no se incluye). Y como se expone a continuación, esto ha sucedido principalmente en las relaciones con Italia, la más relevante para el TMCD, y con Bélgica.

El análisis de estos datos desagregados por países muestra las grandes diferencias que existen en cuanto a la participación del TMCD Ro-Ro en los flujos de transporte con unos u otros países.

Italia, junto con el Reino Unido y también Bélgica, son los países donde el TMCD Ro-Ro muestra una cuota de participación más elevada, estando en el caso de **Italia en el 53,4%**, superior al 49,8% registrado en 2018, gracias al incremento del TMCD y la reducción en el transporte por carretera. En el caso del **Reino Unido la cuota en 2019 fue del 25,3%**, por encima del 21,9% de 2018. El caso más llamativo es el de **Bélgica que en 2019 ha alcanzado una cuota del 20,1%**, más que duplicando el 9,2% de 2018, que a su vez casi duplicó la cuota del 4,9% de 2017.

Hay que destacar el caso de **Marruecos**, con una **cuota del 10,3%**, y que se incluye por primera vez en este análisis dada la importancia que están adquiriendo las rutas alternativas al cruce del estrecho de Gibraltar. En Francia la cuota permanece casi invariable en el 0,8%; la relevancia en volumen de flujos hispanofranceses de corto recorrido y cautivos del modo carretera explica dicha baja cuota.

En Países Bajos la cuota ha bajado del 4,7% en 2018 al 0,9% en 2019, mientras que en Alemania se mantiene en 0,1%. En la categoría de “Otros países” se registra una cuota del 2,0%, inferior al 2,8% de 2019, siendo más alta en las importaciones que alcanzan el 4,4%, siendo determinante el importante tráfico de importaciones procedentes de Finlandia que utilizan el TMCD Ro-Ro.

³: No incluye vehículos en régimen de mercancía.

2.- COMPARACIÓN DEMANDA TMCD RO-RO* - TRANSPORTE POR CARRETERA. 2019. Miles de toneladas

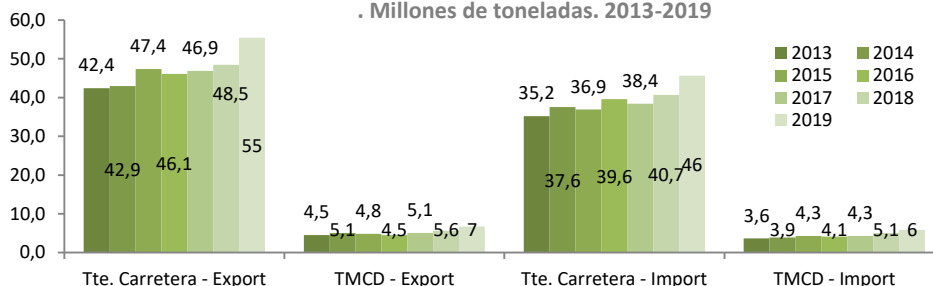
	CARRETERA*			TMCD RO-RO**			TMCD / (Ctra + TMCD) (%)		
	Export	Import	TOTAL	Export	Import	TOTAL	Export	Import	TOTAL
Italia	3.931	3.616	7.547	4.639	4.024	8.663	54,1%	52,7%	53,4%
Bélgica	1.550	2.358	3.908	507	474	981	24,7%	16,7%	20,1%
Reino Unido	2.537	980	3.517	721	471	1.191	22,1%	32,4%	25,3%
Francia	26.422	21.010	47.432	204	158	363	0,8%	0,7%	0,8%
Países Bajos	2.434	2.435	4.869	30	14	45	1,2%	0,6%	0,9%
Alemania	7.510	6.287	13.797	1	9	10	0,0%	0,1%	0,1%
Marruecos	3.868	4.182	8.050	531	397	927	12,1%	8,7%	10,3%
Otros	7.196	4.806	12.002	105	290	395	1,4%	5,7%	3,2%
Total 2019	55.448	45.674	101.122	6.738	5.836	12.575	10,8%	11,3%	11,1%
2018	48.472	40.729	89.201	5.645	5.089	10.734	10,4%	11,1%	10,7%
2017	46.885	38.382	85.267	5.090	4.280	9.370	9,8%	10,0%	9,9%
2016	46.101	39.568	85.669	4.485	4.091	8.576	8,9%	9,4%	9,1%
2015	47.390	36.915	84.305	4.812	4.278	9.090	9,2%	10,4%	9,7%
2014	42.944	37.552	80.496	5.066	3.900	8.966	10,6%	9,4%	10,0%
2013	42.436	35.188	77.625	4.481	3.647	8.128	9,6%	9,4%	9,5%
Variación 2019-18	14,4%	12,1%	13,4%	19,4%	14,7%	17,2%			

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

* No incluye Portugal

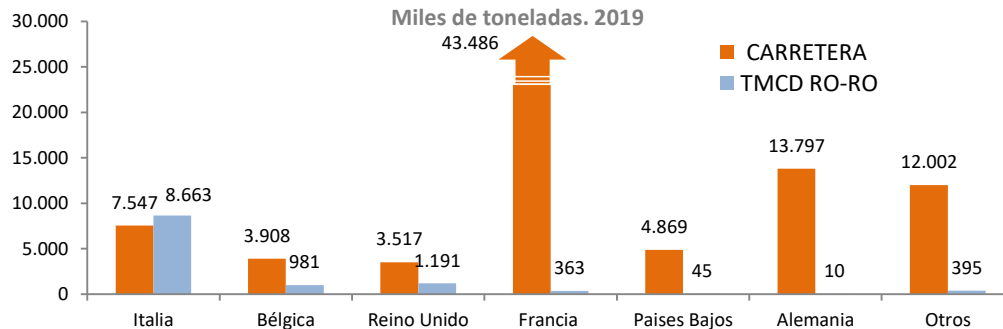
COMPARACIÓN DEMANDA TMCD RO-RO* - TRANSPORTE POR CARRETERA

. Millones de toneladas. 2013-2019



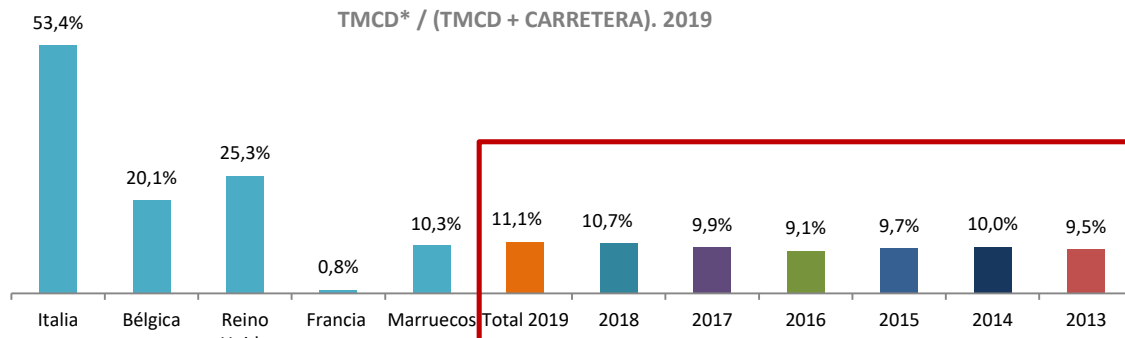
COMPARACIÓN TMCD RO-RO* / TTE. CARRETERA SEGÚN PAÍSES.

Miles de toneladas. 2019



PARTICIPACIÓN DEL TMCD EN LOS FLUJOS DE TRANSPORTE SEGÚN PAÍSES.

TMCD* / (TMCD + CARRETERA). 2019

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

ANEXO. - Metodología aplicada

Los datos de actividad recogidos en este Observatorio han sido elaborados utilizando las siguientes fuentes de información:

- Estadística de tráfico de las Autoridades Portuarias, proporcionada por el Organismo Público Puertos del Estado.
- Base de datos de los servicios regulares de Transporte Marítimo de Corta Distancia, proporcionada por la Fundación Valenciaport (hasta 2019).
- Datos proporcionados por las navieras y Puertos del Estado sobre escalas realizadas, buques utilizados y capacidad.
- Estadística de transporte internacional de mercancías por carretera, proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, con datos de la “Encuesta Permanente de Transporte de mercancías por carretera (EPTMC)” y de Eurostat.

Para la disposición de esta información con carácter periódico, la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia ha tramitado un Acuerdo de Colaboración con el Organismo Público Puertos del Estado.

El ámbito de análisis se corresponde con la definición de TMCD adoptada por la Comisión Europea¹: *“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”*.

La definición de la U.E. abarca por tanto cualquier transporte marítimo –incluidos graneles sólidos, líquidos, mercancía general convencional, contenerizada y ro-ro-, entre países miembros de la Unión Europea 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, interoceánico). Incluye asimismo los transportes entre puertos españoles, peninsulares y extrapeninsulares.

Para el análisis de detalle de los transportes ro-ro, se ha realizado una agrupación de las distintas unidades de carga que contiene la base de datos de Puertos del Estado, según la siguiente tabla:

¹: COM (1999) 317 final “El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible”.

AGRUPACIÓN UTILIZADA DE LAS UNIDADES DE CARGA RO-RO

AGRUPACIÓN	UNIDAD DE CARGA	AGRUPACIÓN	UNIDAD DE CARGA
Ro-Ro Carga General	Carga Gral. Produc. Forestales Carga Gral. Produc. Siderurgi.	Ro-Ro Vehículos de transporte de Mercancías	Cabeza Tractora Camión <= 3500 Camión > 3500 Furgones Plataforma <= 6 Plataforma > 6 Remolques no Acompañados Tren de Carretera Vagones, Remol. Marit. N/A Vehicul.Autom.Mercanc.Remolq.
Ro-Ro Contenedores	Plataforma con Conte. 20' Plataforma con Conte. 40' Contenedor > 40 Contenedor 20 Contenedor 30 Contenedor 40		
Ro-Ro Otras Mercancías	Animales Vivos Carav, Remol. Agr. Indus. N/A Gr. Liq. Productos Petrolíferos Gr.Sol. Mineral Otras Merc. a Granel Liquidas Otras Mercancías a Gran. Sol. Otros Cargamentos Generales	Vehículos en régimen de mercancía	Vehículos. para Import/Export

El análisis de la oferta de servicios regulares de Transporte Marítimo de Corta Distancia ofertados en los puertos españoles se ha realizado utilizando la base de datos *LinePort* proporcionada por la Fundación Valenciaport.

La Oferta de servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia en España ha sido clasificada en este documento en tres categorías:

- **TMCD Total:** Servicios de transporte de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio europeo o entre esos puertos y los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa -según definición de TMCD de la Comisión Europea (COM (1999) 317 final).
- **TMCD Alternativo a la Carretera:** En esta categoría se han incluido los servicios marítimos de contenedor o rodados en los que existe una alternativa de transporte terrestre. Se han excluido por tanto de dicha categoría los tráficos entre España y países o archipiélagos no accesibles por vía terrestre, así como los de graneles y vehículos.
- **Autopistas del Mar:** Servicios de TMCD Alternativos a la Carretera que cumplen ciertos criterios de selección, esto es, una frecuencia mínima de 3 salidas semanales y 3 escalas en diferentes puertos como máximo, y que son prestados en los corredores de autopistas del mar de la Red Transeuropea de Transporte en los que España está presente.

Los tres tipos de servicios se engloban unos a otros, de modo que las Autopistas del Mar es un subconjunto de los servicios de “TMCD alternativos a la carretera” y a su vez, éstos son un subconjunto de los servicios de “TMCD Total”, como refleja el gráfico.

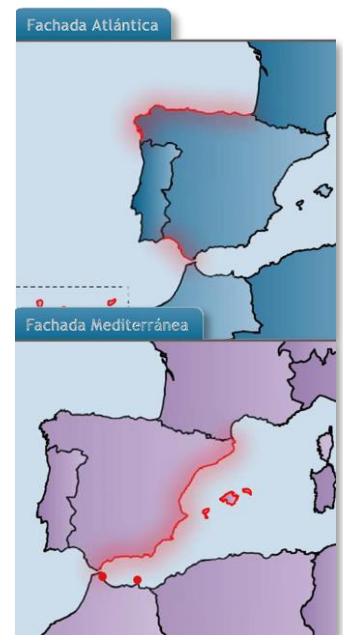


Los puertos españoles incluidos en el análisis y sus servicios son clasificados en base a su localización geográfica del siguiente modo:

- **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.

Los puertos considerados como puerto de destino son 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
- Océano Atlántico



Fuente: Base de Datos LinePort de Fundación Valenciaport

Los distintos indicadores (nº de líneas, navieras, puertos enlazados, buques, etc.) empleados para calificar los servicios ofertados por fachadas, incluyen los servicios que se prestan en ambas fachadas. Por lo tanto, el cómputo total no puede ser la suma aritmética de las dos fachadas (Atlántica y Mediterránea), puesto que habría una parte de los indicadores que estaría duplicada.

El indicador de la capacidad de los servicios de TMCD en cada puerto es la “capacidad ajustada”, que se calcula aplicando un factor de ajuste a la capacidad total del servicio según el tipo de línea:

- **Líneas de TMCD**: el factor de ajuste se calcula en base a los puertos españoles que intervienen en la ruta del servicio y el número de escalas totales.

$$\text{Capacidad Ajustada TMCD} = \text{Capacidad Total} \times \frac{\text{Nº Puertos Españoles}}{\text{Nº Escalas Totales}}$$

- **Líneas interoceánicas:** utiliza el coeficiente de ajuste anterior, al que se añade un factor de corrección del 0,1, derivado de la hipótesis asumida de que sólo el 10% de la carga irá destinada a los puertos objeto de estudio.

$$\text{Capacidad Ajustada Interoceánica} = \text{Capacidad Total} \times \frac{N^{\circ} \text{ Puertos Españoles}}{N^{\circ} \text{ Escalas Totales}} \times 0,1$$

Además, el indicador de la capacidad de los servicios de TMCD utiliza dos unidades diferenciadas:

- **Metros lineales:** en los servicios marítimos que ofertan capacidad de transporte de carga rodada.
- **TEUS:** para los servicios marítimos que ofertan capacidad de transporte de contenedores.

La capacidad ofertada en cada fachada incluye también los servicios que escalan en ambas fachadas, cuya capacidad se distribuye de forma ponderada entre ellas.

Por último, para la elaboración de la comparativa entre el TMCD ro-ro y el transporte de mercancías por carretera se han distribuido los datos de exportaciones e importaciones realizadas por vehículos pesados de otros países europeos diferentes a España, según países de destino y origen respectivamente, siguiendo la distribución de las exportaciones e importaciones realizadas por vehículos pesados españoles.

NOTA:

- 1) Desde el 1º semestre de 2017, el proceso metodológico de recogida de datos de oferta ha variado, por lo que en ciertos indicadores puede existir una “ruptura” estadística.
- 2) Asimismo, desde el 1º semestre de 2018 se ha incluido mejoras de carácter metodológico que permiten analizar el TMCD de vehículos en régimen de carga, que implica una ruptura en la serie histórica de los datos calculados hasta ahora.
- 3) A partir de 2021 se dejan de ofrecer los datos de oferta para transporte en contenedores y para el TMCD total.



SPC – SPAIN

Asociación Española de
Promoción del Transporte
Marítimo de Corta Distancia

Calle Cronos, 63, 3ª Planta, Oficina 6

Tel: +34 91 304 13 59

Fax: +34 91 327 41 99

www.shortsea.es

info@shortsea.es