



El COVID-19 rompe la tendencia de crecimiento del Transporte Marítimo de Corta Distancia en el 1º semestre de 2020

- El Avance del informe del Observatorio Estadístico del TMCD correspondiente al 1º semestre del año 2020 muestra una **reducción del volumen transportado respecto al mismo semestre de 2019**, rompiendo así la tendencia de continuo y robusto crecimiento que se venía registrando.
- El mayor impacto del COVID-19 se da en el TMCD de vehículos en régimen de mercancía (-38,1%) y en los tráficos de cabotaje (-16,7%).
- **En 2018 la cuota del TMCD respecto al transporte por carretera** había crecido hasta el 10,7%. Italia con una cuota del 49,8% representa el mejor ejemplo del éxito del TMCD y las Autopistas del Mar.

Madrid, 9 de septiembre de 2020

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) ha publicado, el **Avance del Informe del Observatorio Estadístico del TMCD en España del 1º semestre del año 2020**, que contiene los datos correspondientes a la demanda de TMCD en dicho periodo, disponible en su página web [AQUÍ](#).

Los datos más destacables de dicho informe son los siguientes:

- **El TMCD Total**, que incluye el cabotaje, graneles y tráficos con las islas, alcanzó en el 1º semestre de 2020 un total de **119,7 millones de toneladas**, un 11,1% inferior al registrado en el mismo semestre de 2019. El impacto del COVID-19 ha sido de mayor calado en el tráfico de cabotaje (-16,7%) que en el de exterior (-9,8%).
- **El TMCD internacional ro-ro** (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) registró **10,1 millones de toneladas**, una disminución del 11,5% (1,3 mill. t menos) respecto al mismo semestre de 2019. Este dato contrasta fuertemente con el aumento del 10,1% registrado en el 1º semestre de 2019 respecto a 2018. La **fachada Atlántica** registró un mayor descenso (-13,7%) que la fachada Mediterránea (-11,5%).
- Hay que reseñar que esta contracción está en línea con la del conjunto del Sistema Portuario Español (SPE), que registró en el 1º semestre de 2020 una caída del 10,7% del tráfico de mercancías.
- Es importante destacar la sustancial reducción del tráfico de pasajeros que ha sufrido el SPE, por encima del 55% a nivel global y mayor en determinados puertos. Aunque el Observatorio Estadístico no monitoriza este tráfico, su importancia para asegurar la viabilidad económica de múltiples servicios de TMCD hace necesaria su consideración.





- En la **fachada Atlántica** se han registrado descensos en los flujos con los diferentes países con la única excepción de **Bélgica** que **aumentó el 15,6%**. En la fachada Mediterránea han disminuido los flujos con todos los países, siendo muy pronunciado el de **Italia** (-18,5%), mientras que con **Marruecos** la reducción ha sido suave (-2,9%).
- **Todos los puertos han experimentado reducciones** de su TMCD ro-ro, con la única excepción de Santander en la fachada Atlántica, que mantiene sus cifras gracias a los flujos con Bélgica, y en la fachada mediterránea salvo Algeciras -que mantiene su volumen- y Almería -que ha aumentado un 15,0%-, en ambos casos gracias a los flujos con Marruecos.
- Las suspensiones temporales a causa del COVID-19 de las Autopistas del Mar del puerto de **Vigo** con Francia o de Motril con Marruecos son la causa de los **importantes descensos registrados en estos puertos**. En el caso de los puertos de Valencia y Barcelona las reducciones se deben a la contracción del tráfico con Italia.
- El COVID-19 ha impactado fuertemente en el TMCD de **vehículos en régimen de mercancía, que experimentó un drástico descenso del 38,1%** respecto al mismo semestre de 2019, con fuertes caídas en ambas fachadas (Mediterránea-44,2% y Atlántica-30,8%), y en ambos sentido (embarques- 34,4% y desembarques-46,8%).
- La muy positiva tendencia que venía experimentando el TMCD se pone de manifiesto en su comparación con el transporte por carretera: las últimas cifras disponibles correspondientes al **año 2018** muestran un aumento de **la cuota del TMCD ro-ro respecto al transporte por carretera alcanzando el 10,7%**. Italia con una cuota del 49,8% representa el mejor ejemplo del éxito del TMCD y las Autopistas del Mar.

CONFERENCIA 2020 SPC-SPAIN

PACTO VERDE Y COVID: UN NUEVO ESCENARIO DE OPORTUNIDADES PARA EL TMCD

BARCELONA, 26 DE NOVIEMBRE



Port de Barcelona



Ingeteam



DESTACADOS DEL PRIMER SEMESTRE DE 2020



TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA – TOTAL

Con **119,7 millones de toneladas** en el 1º semestre de 2020, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España registró un descenso del **11,1%** sobre el mismo periodo de 2019

Respecto al 2º semestre de 2019, el descenso fue del 11,2% como consecuencia de una bajada general en todas las formas de presentación de la mercancía.

El descenso fue más pronunciado en los tráfic de cabotaje (-16,7%) que en los de exterior (-9,8%).

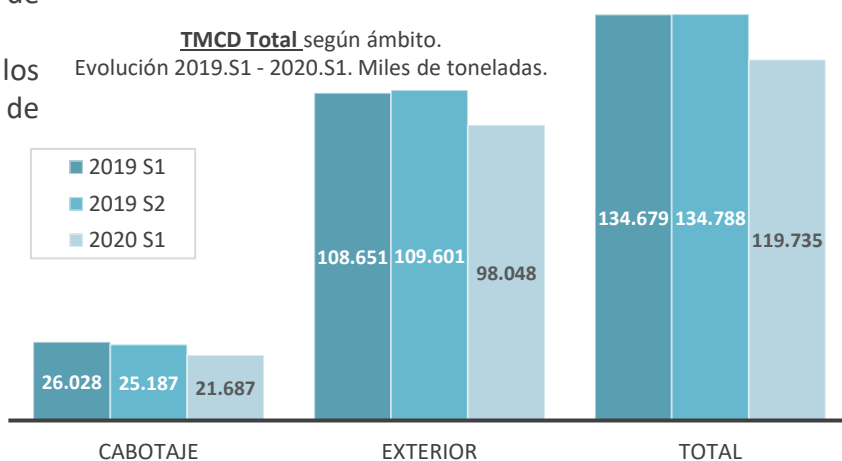


Tráfico Exterior



Tráfico de Cabotaje

TMCD Total según ámbito.
Evolución 2019.S1 - 2020.S1. Miles de toneladas.



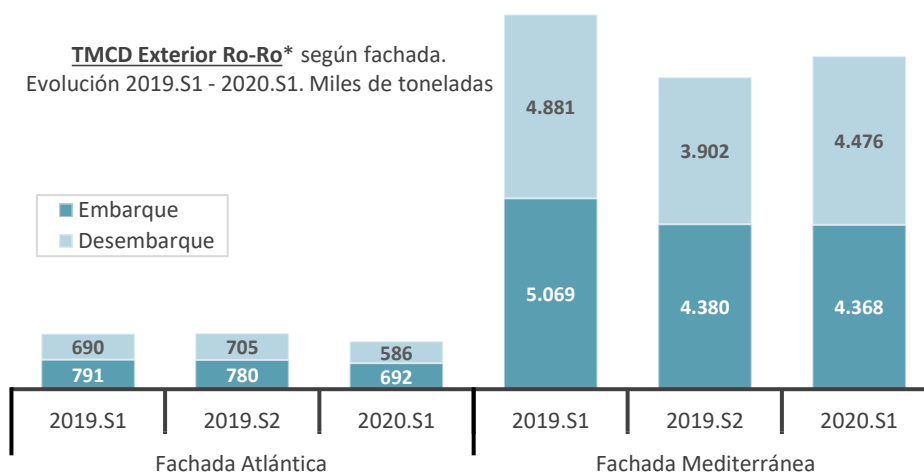
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO

El TMCD internacional ro-ro* con **10,1 Mt** en el 1º semestre de 2020, decreció un **11,5%** respecto al mismo semestre de 2019



La evolución del tráfico de carga rodada (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) muestra un descenso más acusado en la fachada Atlántica (-13,7%) frente a la Mediterránea (-11,5%).

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



* No incluye vehículos en reg. mercancía

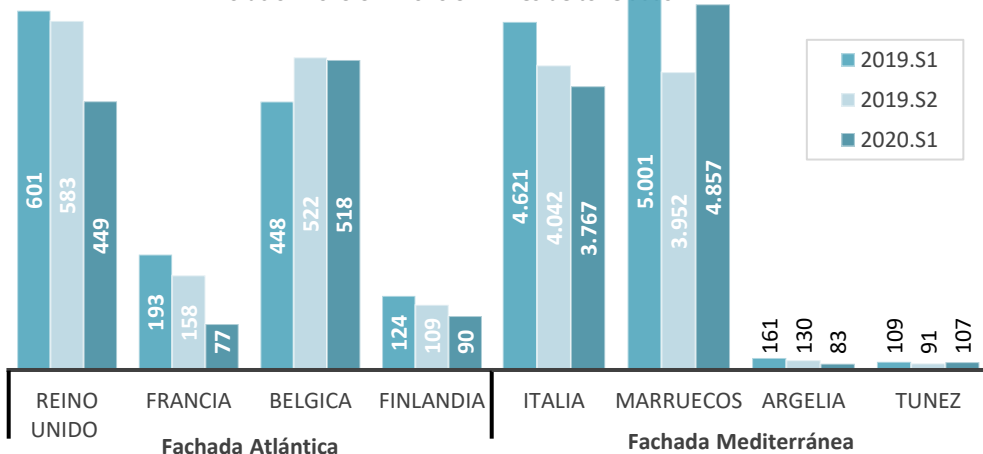
15,6%
Δ Interanual
Bélgica

TMCD INTERNACIONAL RO-RO SEGÚN PAÍSES DE INTERCAMBIO

Bélgica, en la fachada Atlántica, es el único país de intercambio que ha experimentado crecimientos en el primer semestre de 2020

En cuanto a países de origen/destino, en la fachada Atlántica destaca el crecimiento del tráfico con Bélgica (15,6%). Por el contrario, con Reino Unido, Francia y Finlandia se han registrado importantes reducciones: 25,2%, 60,2% y 27,5% respectivamente.

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



En la fachada Mediterránea se han experimentado descensos en sus tráficos con todos los países, siendo Argelia (-48,7%) e Italia (-18,5%) los más acusados, mientras que en los casos de Marruecos (-2,9%) y Túnez (-1,7%), la reducción ha sido ligera.

* No incluye vehículos en reg. mercancía

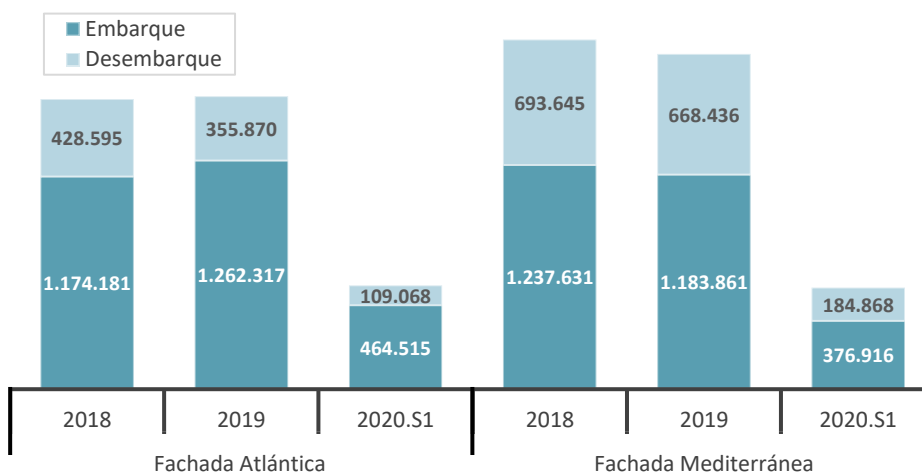
TMCD INTERNACIONAL RO-RO. VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA

El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía con 1,1 Mt (483 miles vehículos) en el 1er semestre de 2020, disminuyó un 38,1% respecto al mismo semestre de 2019

-38,1%
Δ Interanual
Demanda

La reducción de los desembarques (46,8%) fue superior a la de los embarques (34,4%). La Fachada Mediterránea redujo su tráfico en mayor medida (44,2%) que la Atlántica (30,8%), debido a su mayor caída tanto en los embarques como en los desembarques.

TMCD Exterior Ro-Ro. Vehículos en régimen de mercancía.
Evolución 2018 - 2020.S1. Miles de toneladas

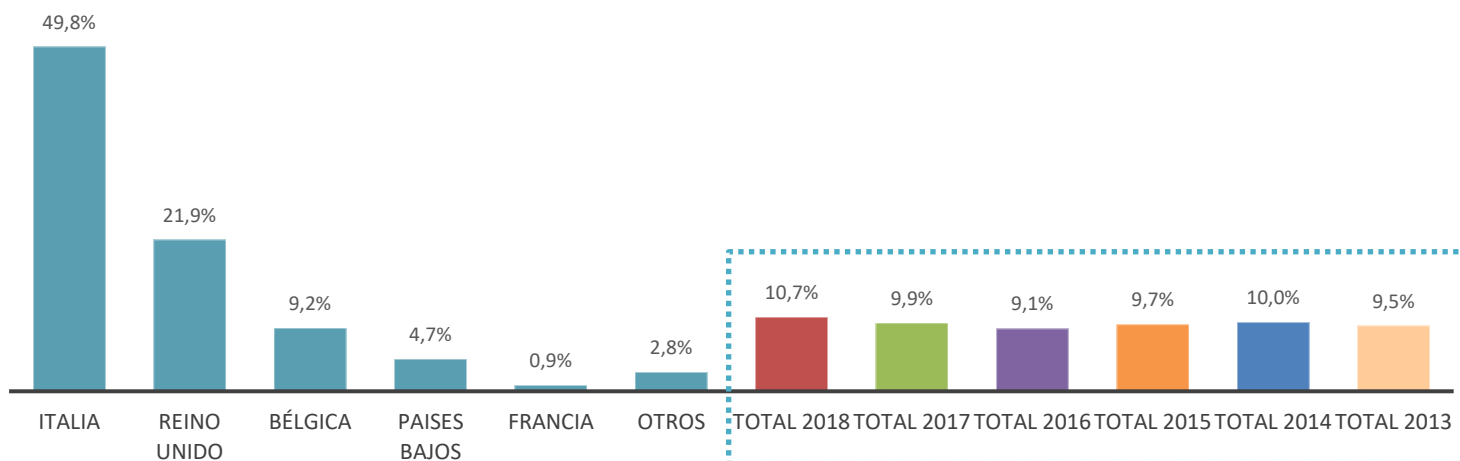




TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA VS. TRANSPORTE POR CARRETERA

En relación con el transporte por carretera, el TMCD ro-ro captó en **2018** el **10,7%** de la demanda de transporte internacional, superior al año 2017 (9,9%). Italia registra la mayor cuota con un **49,8%**

Este aumento de la cuota ha sido gracias a que el volumen de TMCD se ha incrementado un 14,6% respecto a 2017, mientras que el transporte por carretera ha aumentado un 4,6% en dicho periodo.



Italia y Reino Unido siguen siendo los países donde el TMCD ro-ro muestra una cuota de participación más elevada, estando en el caso de Italia en el 49,8%, superior al 49,0% registrado en 2017 gracias al incremento del TMCD. En el caso del Reino Unido la cuota en 2018 es del 21,9%, inferior al 23,9% de 2017 aunque similar a 2016. En Bélgica la cuota ha aumentado hasta el 9,2% casi duplicando la de 2017, 4,9%.