



# El TMCD, esencial hoy, imprescindible mañana

El Transporte Marítimo a Corta Distancia (TMCD) y las denominadas Autopistas del Mar, sufren también los efectos de esta crisis sanitaria, como explica la directora técnica de SPC Spain, Pilar Tejo.

**"E**l estremecimiento que nos invadió a todos con la declaración del estado de alarma, no ha hecho sino crecer en las 5 semanas largas que ya llevamos en esta situación. Al drama humano que contemplamos cada día, se une el drama económico en el que estamos ya inmersos pero, sobre todo, el que queda por venir, y sobre el que los niveles de incertidumbre son elevadísimos.

En este escenario el **Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)** ha continuado y continúa trabajando, y **ofreciéndose a las empresas de transporte por carretera como una infraestructura idónea para alcanzar sus destinos**. El hacer una parte del viaje a bordo de un buque proporciona, en las circunstancias actuales, **ventajas adicionales** a las habituales, como la **mayor seguridad para los conductores** y su entorno, tanto si van a bordo en la modalidad de "acompañado" y especialmente si los vehículos de transporte viajan no "acompañados".

Efectivamente, el TMCD continúa trabajando y facilitando el mantenimiento de las cadenas de suministro, pues **la práctica totalidad de las compañías que operan Autopistas del Mar y/o servicios regulares de corta distancia han visto cómo la demanda de sus servicios se reducía muy significativamente**, como consecuencia del cierre temporal de industrias y de la reducción sustancial de la actividad económica en nuestro país y en los países de nuestro entorno y, por consiguiente, cómo sus ingresos caían de forma drástica, mientras que **sus costes permanecían elevados**.

## "Mixto", el servicio más perjudicado

Esta realidad es **especialmente grave en los servicios mixtos de pasaje y carga, dado que el pasaje prácticamente ha desaparecido** (en el entorno del 99%); sin embargo, los mayores costes que genera un buque ferry, debido a su dimensión y a sus instalaciones, se mantienen como si transportaran ese pasaje. Situación que se produce en los servicios que están garantizando el abastecimiento diario a nuestros territorios extrapeninsulares (Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla), así como en servicios con Italia, Reino Unido o Marruecos.

## Incremento de costes

Adicionalmente, todas las compañías han implantado las medidas que aseguran que tanto sus trabajadores, de tierra y tripulaciones,



como usuarios y agentes portuarios puedan desarrollar su trabajo en **condiciones sanitarias de seguridad**.

Y todo esto acontece dos meses después de un hito que se puede calificar de revolución en el sector del transporte marítimo: **la entrada en vigor de la normativa que reduce el contenido de azufre en los combustibles marinos**, y que ha supuesto un **esfuerzo inversor** conjunto sin precedentes en el sector naviero, acompañado de una buena dosis de incertidumbre sobre la evolución de los precios de los combustibles marinos. Afortunadamente, la bajada de los precios de los combustibles en las últimas semanas ha aliviado de momento la presión debida a esta nueva norma.

## Decepción

En este marco, la **Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain)** acogía con satisfacción la adopción de la medida que había solicitado a **Puertos del Estado de reducción de la tasa al buque** para los servicios regulares de TMCD, pues esta tasa no diferenciaría según el nivel de carga (mercancías y/o pasaje) que lleva el buque por lo que se está abonando exactamente igual que si los buques fueran llenos.

Pero la **decepción ha sido enorme al comprobar lo limitado de dicha medida** y su escasa efectividad para paliar la durísima situación que hoy atraviesan las compañías navieras que prestan los servicios de TMCD y Autopistas del Mar. Lo positivo del nivel de reducción de la tasa (**50%**) queda totalmente ensombrecido por lo corto de su periodo de aplicación: **"desde la publicación del presente real decreto-ley y mientras se prolongue el referido estado de alarma"**, cuando ya son más de seis semanas las transcurridas con esta grave situación.

La finalización del estado de alarma no se va a traducir en que, de forma inmediata, los servicios de TMCD operen con su demanda habitual, en pasaje y carga. Desafortunadamente todos somos conscientes de que se va a tardar tiempo en recuperar una situación al menos parecida a la anterior a esta crisis. Cualquier medida de apoyo necesita ser mantenida durante un tiempo prudencial. El próspero sistema portuario español seguramente puede permitírselo.

## Apoyar el intermodal

Si de verdad queremos hacer la transición energética, si creemos en la necesaria redistribución modal, si queremos resolver tantos problemas que afectan al transporte de mercancías por carretera (falta de conductores, restricciones normativas -paquete de movilidad- y nacionales, etc.) **es imprescindible apoyar al transporte intermodal**. EL TMCD lleva ya cerca de 20 años trabajando para ser **COMPLEMENTARIO** al transporte por carretera, ganando la confianza de las empresas de carretera mediante la satisfacción de sus necesidades: ajuste de horarios, frecuencias, fiabilidad, respeto mutuo...Y todo este esfuerzo que, a día de hoy y a pesar de la crisis de 2008, se puede considerar que se ha traducido en un éxito, podría irse al traste si no existe el esfuerzo correspondiente para **ayudar a la supervivencia de estos servicios, y evitar la reducción o eliminación de líneas de TMCD y Autopistas del Mar**.

El TMCD quiere salir reforzado de esta crisis, y necesita apoyo inmediato para superarla, pero también apoyo estructural (**¿dónde está el ecobono?, ¿por qué sigue siendo tan difícil obtener exenciones de practicaje?, ¿para cuándo un coste de estiba competitivo?...**) para consolidar y reforzar su posición esencial en el sistema de transporte en un plazo medio y largo plagado de retos para este sector.

**Pilar Tejo Mora-Granados**

Directora Técnica de SPC Spain