

EL IMPULSO DEL TMCD EN EL PUERTO DE CASTELLÓN: UNA ESTRATEGIA CON FUTURO

Castellón, 09 Mayo 2024

El TMCD: Una historia de éxito y un futuro de oportunidades

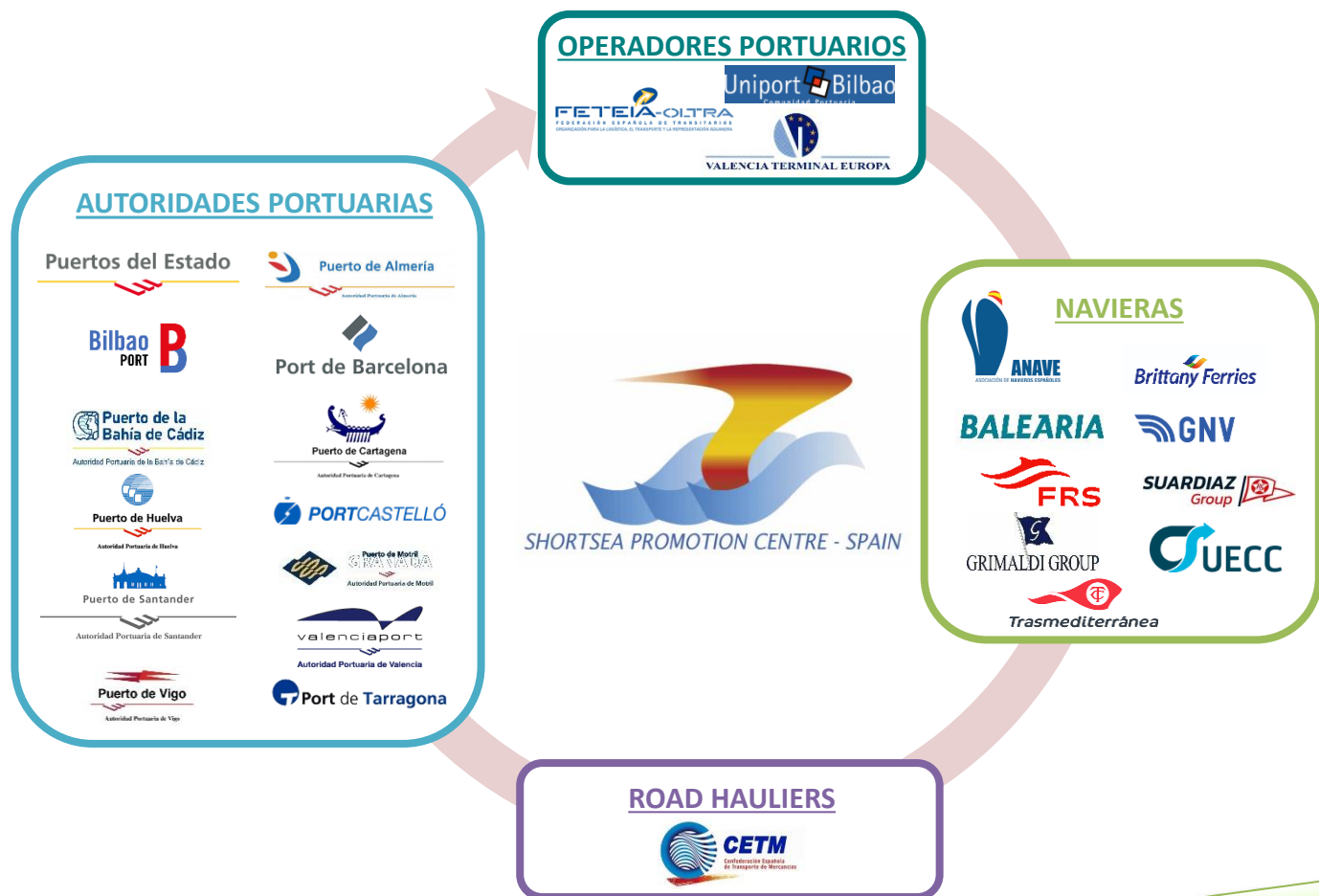
Pilar Tejo
Directora Técnica
SPC-Spain

■ SPC Spain

- Creada en **2002**
- **26 miembros**, todas las partes interesadas en el TMCD
- Plan de actuaciones orientado a resultados

■ Desarrollo TMCD en España

- Establecimiento de numerosos nuevos servicios
- No siempre con éxito, algunos servicios se han retirado

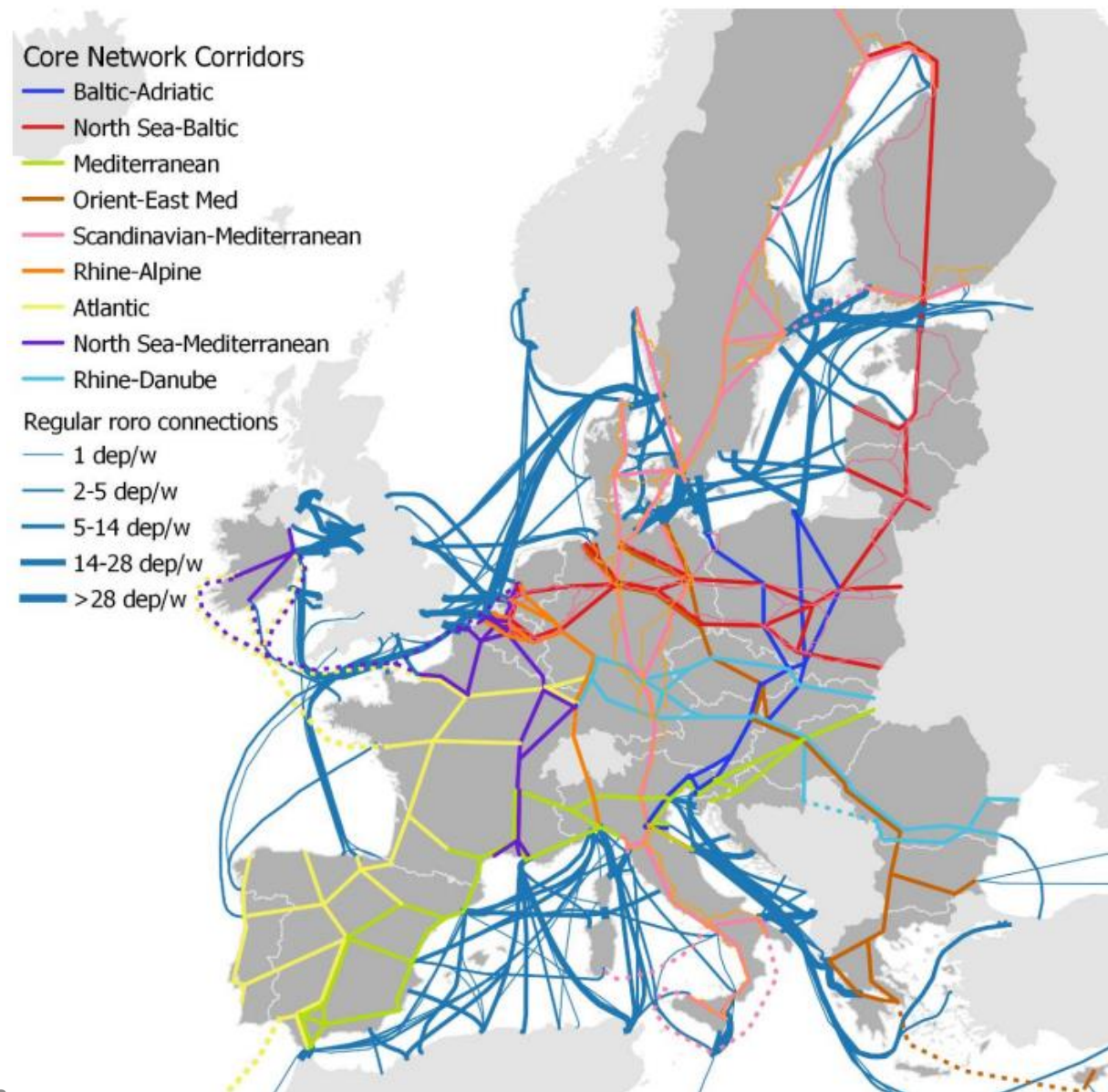


www.shortsea.es

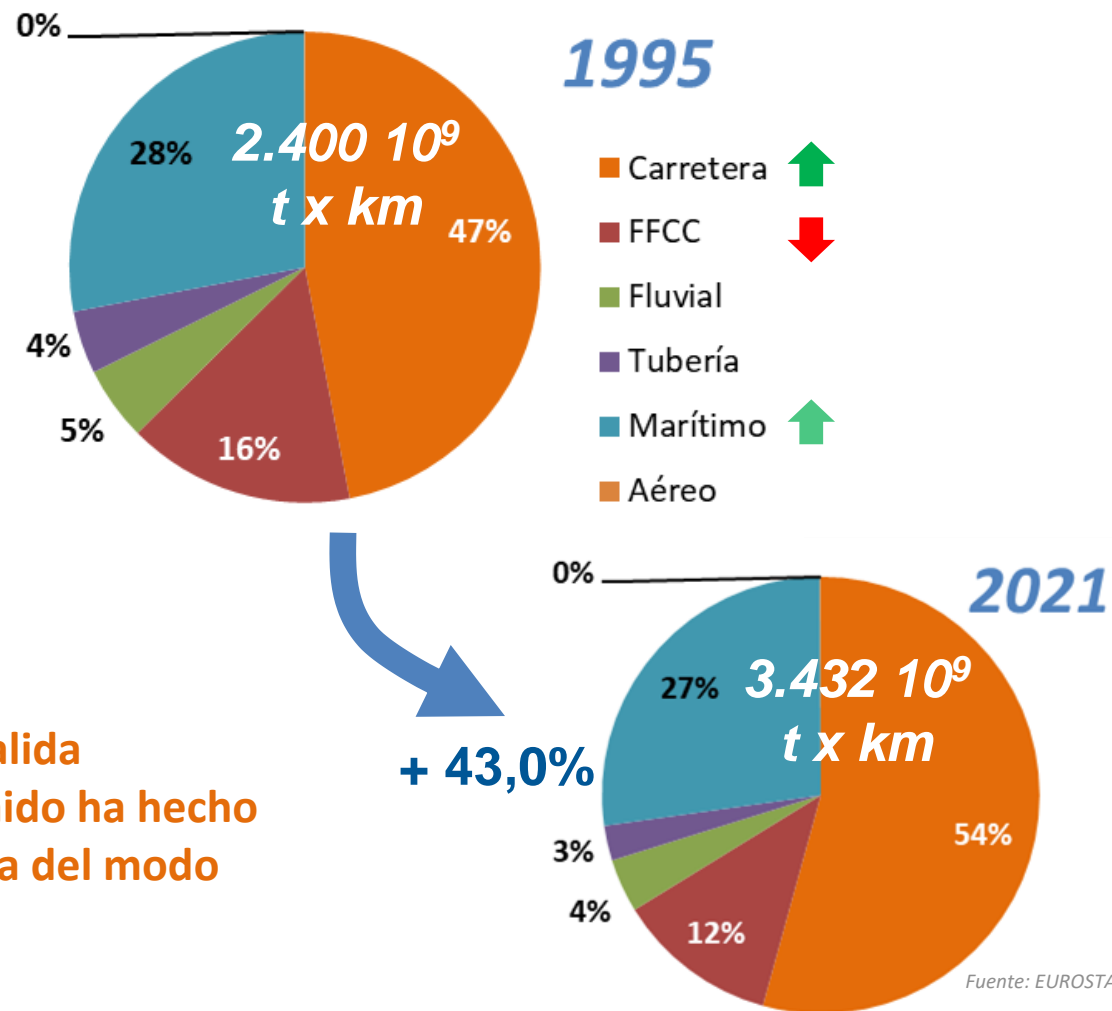


El Transporte Marítimo de Corta Distancia. Definición legal

Transporte marítimo de mercancías y pasajeros entre puertos situados en territorio de la UE, o entre esos puertos y los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa.

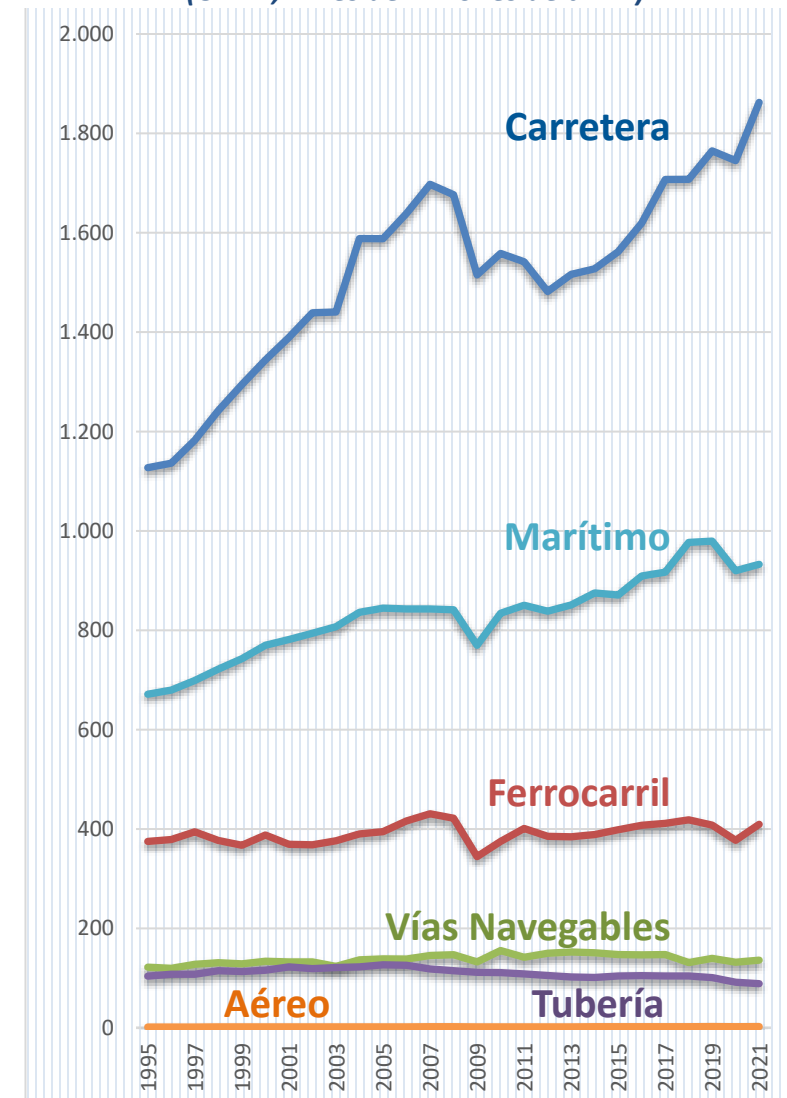


¿Por qué promover el TMCD?



BREXIT: La salida del Reino Unido ha hecho bajar la cuota del modo marítimo

Transporte de Mercancías en la UE según modo. 1995-2021 (UE 27, Miles de millones de t*km)



Autopistas del Mar desde un punto de vista práctico

- Una **Autopista** es una **carretera** con
 - Alta calidad (seguridad)
 - Alta capacidad
- Una **Autopista del Mar** es un servicio regular de **TMCD** con
 - Alta **calidad** (seguridad, frecuencia, tiempo de tránsito)
 - Alta **capacidad**
 - Excelente **conexión** con las redes transeuropeas de transporte (TEN-T)



- El TMCD pretende y debe ser **complementario**, **no sustitutivo**, del transporte por carretera.
- La vía mas sencilla para **promocionar el TMCD** es conseguir que el transportista por carretera perciba el barco como **una infraestructura alternativa a la carretera** que le permite “cambiar km por millas marinas”, **viajando a bordo del barco**, con tres ventajas:
 1. Ahorrando **tiempo y dinero** al transportista por carretera
 2. Con **menor impacto medioambiental**, algo cada vez más valorado por los usuarios finales
 3. Evitando los **obstáculos** crecientes al transporte por carretera



Obstáculos crecientes al transporte de mercancías por carretera

Aumento de la fiscalidad

- Impuesto Especial sobre Hidrocarburos
- Tasa por infraestructura (Euroviñeta)

Crecientes restricciones a la circulación y al tráfico

Fines de semana, fiestas locales,....

Fluctuaciones imprevisibles del precio del combustible



Normativas nacionales proteccionistas
(Francia, Alemania,...)

Normativa laboral y social

Conducción y descanso.
Reglamento (CE) 561/
2006



Normativa laboral y social

Jornadas de trabajo:
Real Decreto 902/2007

LIBRO BLANCO 2011

Transferencia de carga de la carretera a otros modos

- Para 2030: 30%
- Para 2050: 50%

Aumento de la **inseguridad del vehículo**, su carga y del conductor

Sanciones de importe creciente

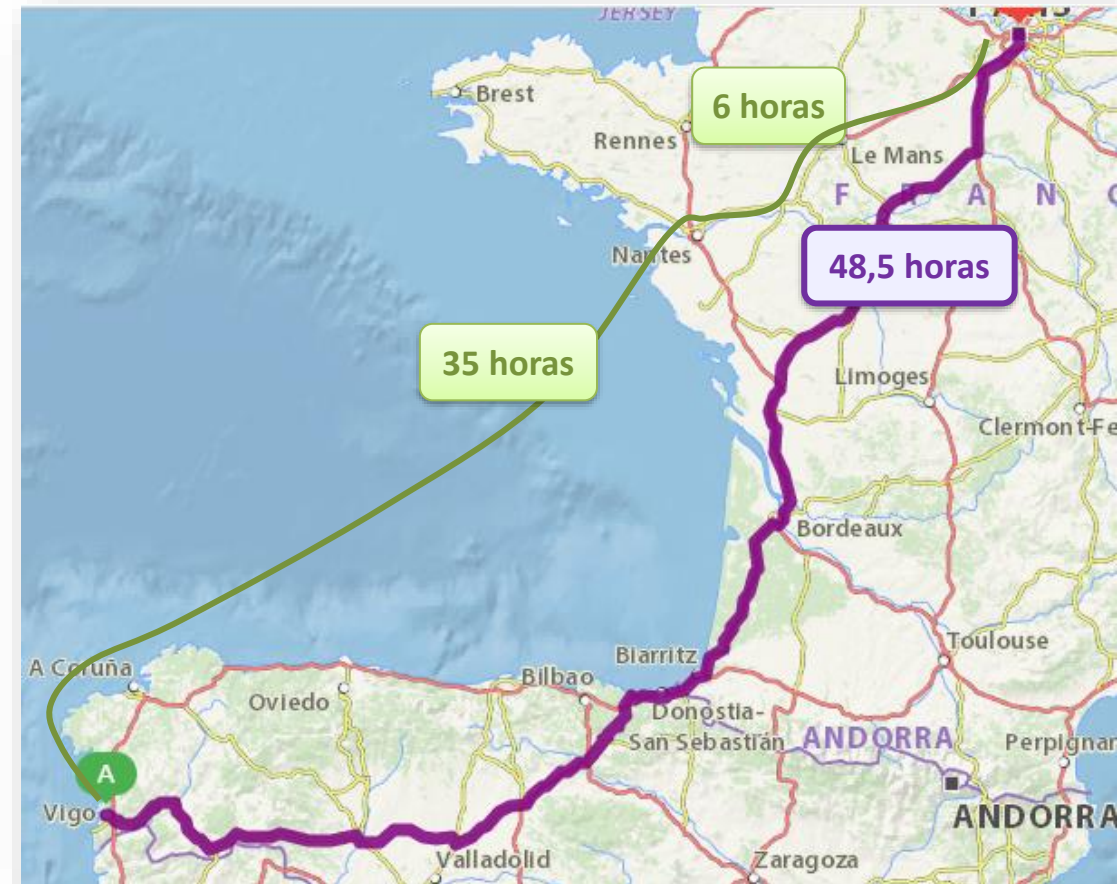
GREEN DEAL (PACTO VERDE) 2020

Reducción del 90% de las emisiones de GEI del transporte para 2050

FALTA DE CONDUCTORES!!!

¿Por qué más de 800.000 camiones utilizan el TMCD en España cada año?

1. **Menor coste** del transporte (más competitividad para el cliente final).
2. **Menores plazos** de transporte (menor impacto de las normas sobre tiempos conducción y descanso)
3. **Mejor calidad de vida** para el conductor.
4. **Menor influencia** del precio del combustible.
5. **Menor dependencia** de las infraestructuras de transporte terrestre.
6. **Evita congestiones**, cuellos de botella y restricciones a la circulación.
7. **Menor riesgo de sanciones.**
8. **Mayor seguridad:** menor riesgo de robos.



1. **Observatorio estadístico del TMCD** (informes semestrales sobre oferta y demanda de transporte)
2. **Simulador** de cadenas logísticas multimodales

Disponibles gratuitamente en www.shortsea.es

Observatorio Estadístico

Del Transporte Marítimo de Corta Distancia en España

Evolución y tendencia del transporte marítimo de mercancías de corta distancia, desde el punto de vista de la oferta y de la demanda. Análisis comparativo con el transporte por carretera.

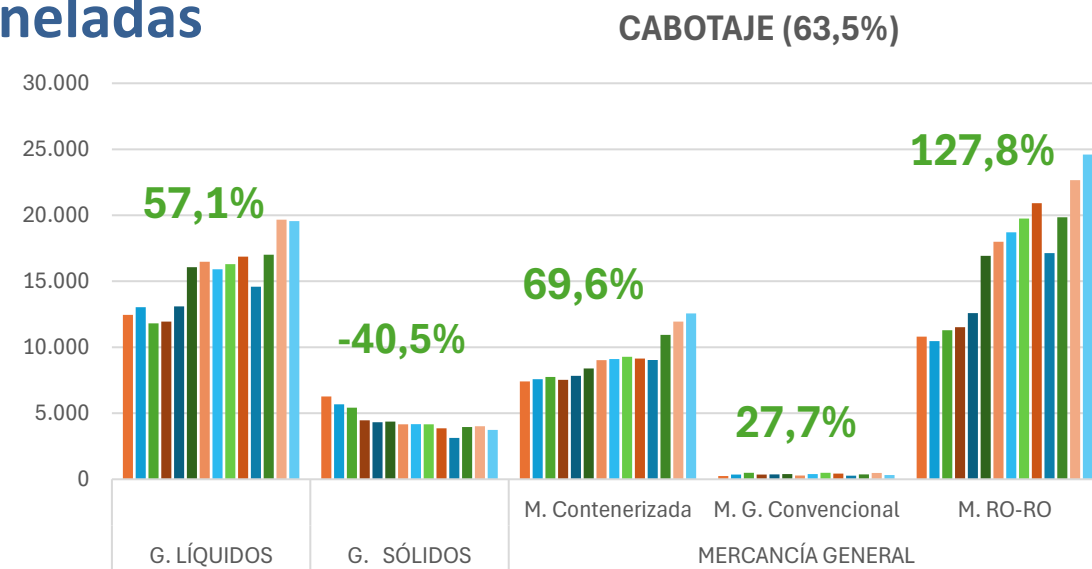
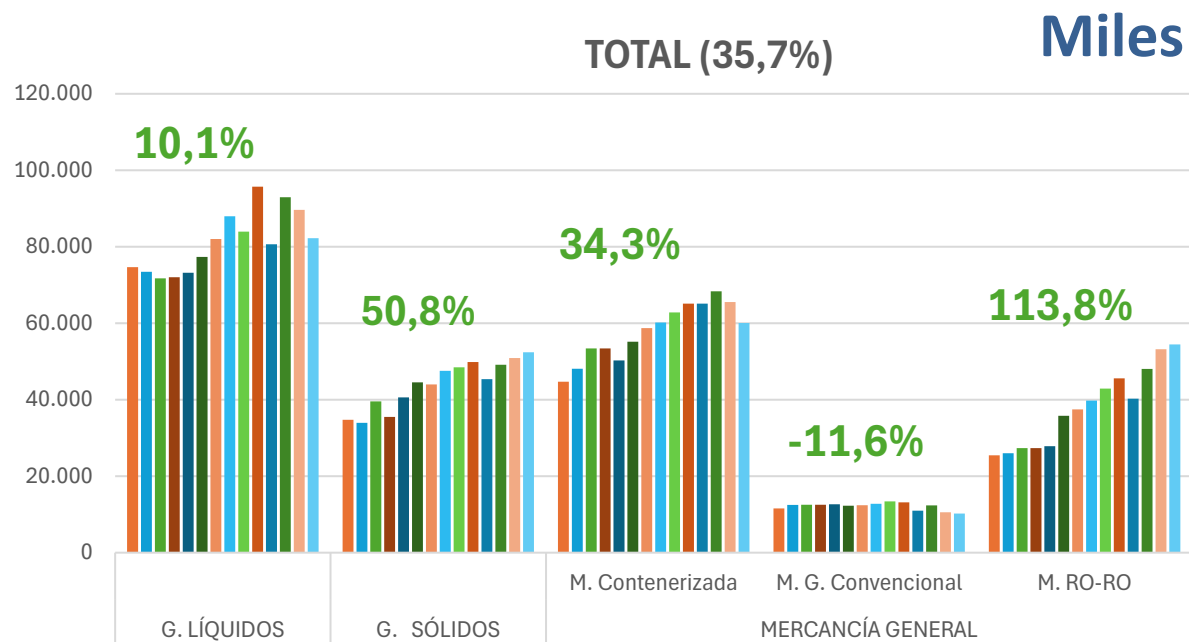
- Tráficos de las Autoridades Portuarias.
- Servicios Regulares de Transporte Marítimo de Corta Distancia.
- Transporte Internacional de Mercancías por Carretera

En colaboración con Puertos del Estado y la Fundación Valenciaport.

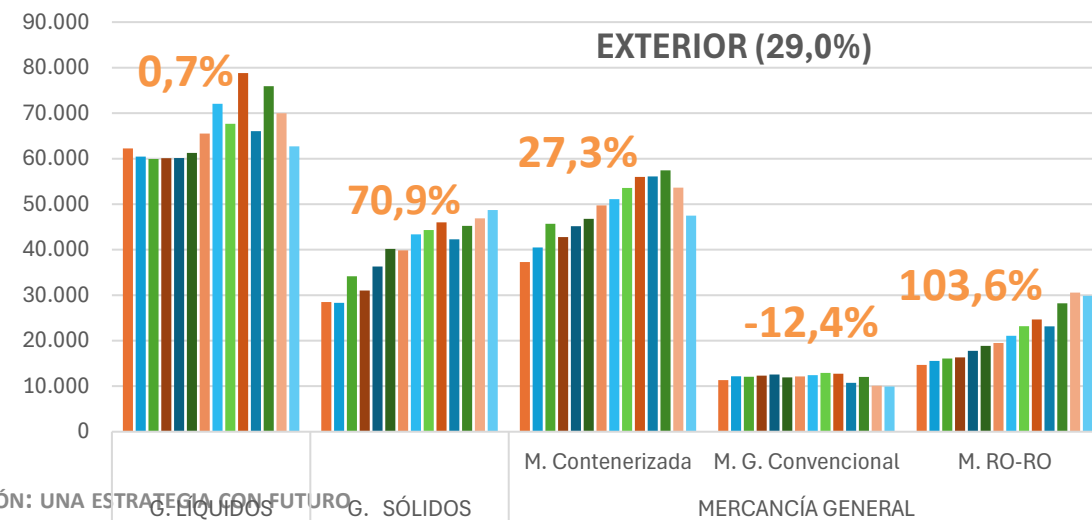
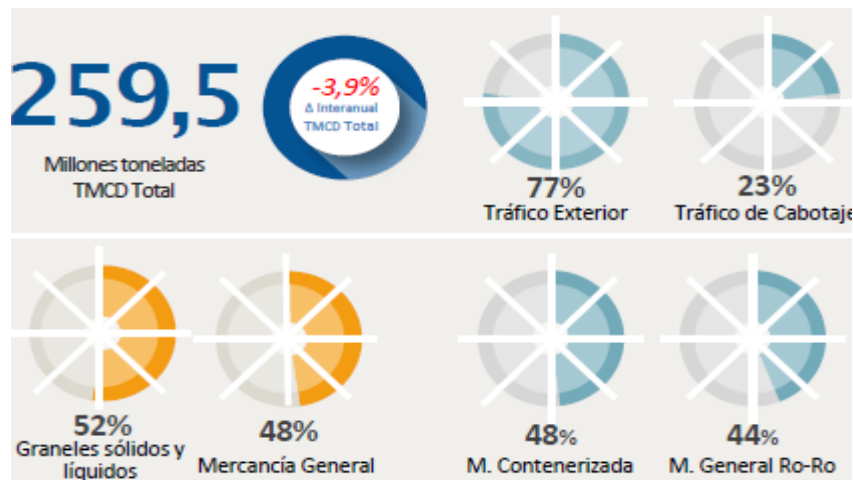
<http://www.shortsea.es/index.php/observatorio-estadistico>



Demanda de Transporte Marítimo de Corta Distancia. Evolución 2009 – 2023

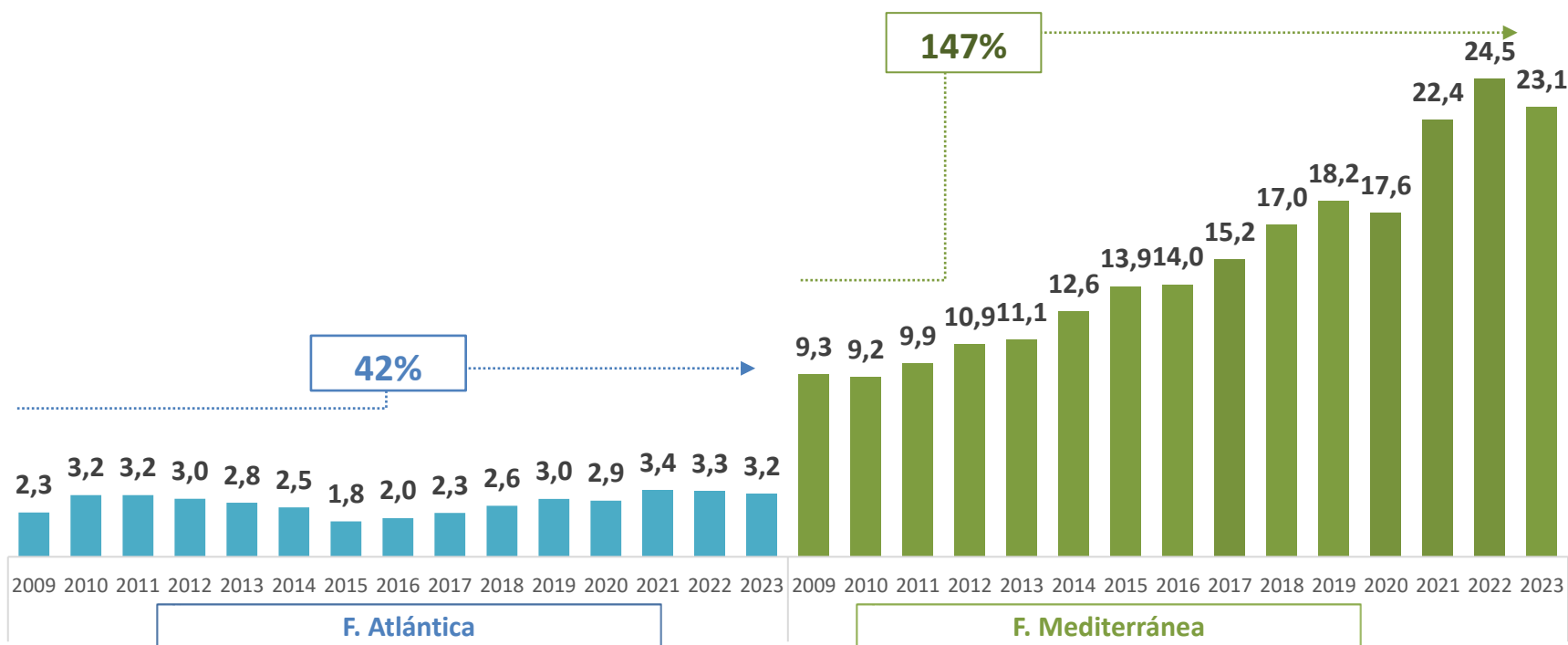
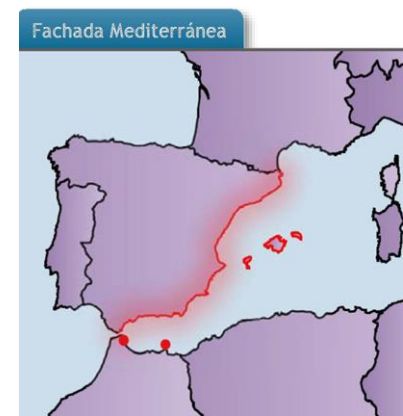
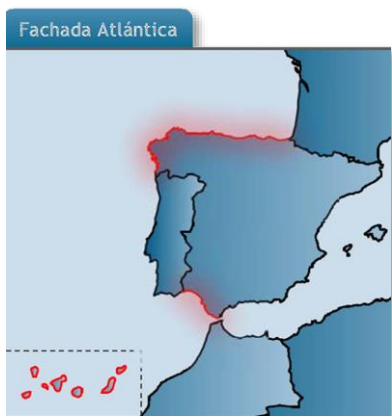


2023



Demanda de TMCD de Carga Rodada. Evolución 2009 – 2023

Miles toneladas

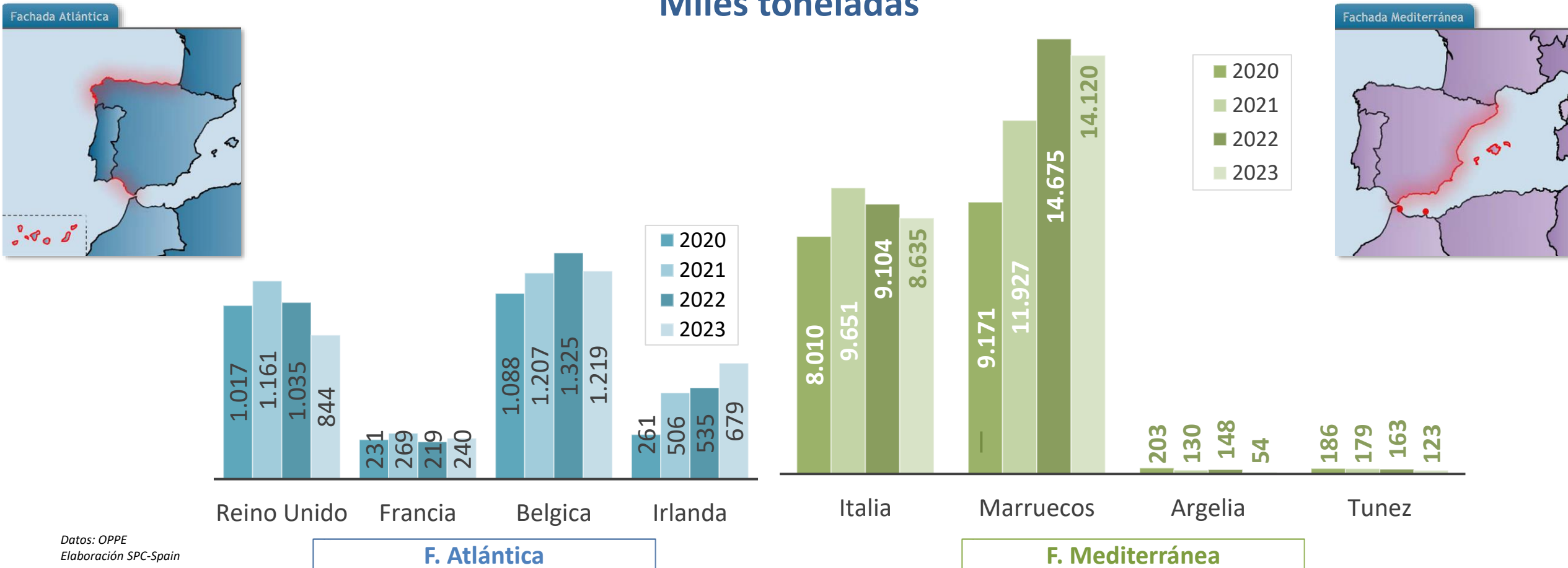


Datos: OPPE
Elaboración SPC-Spain

* No incluye el tráfico de “vehículos en reg. mercancía”

Demanda de TMCD de Carga Rodada según países. Evolución 2020 - 2023

Miles toneladas

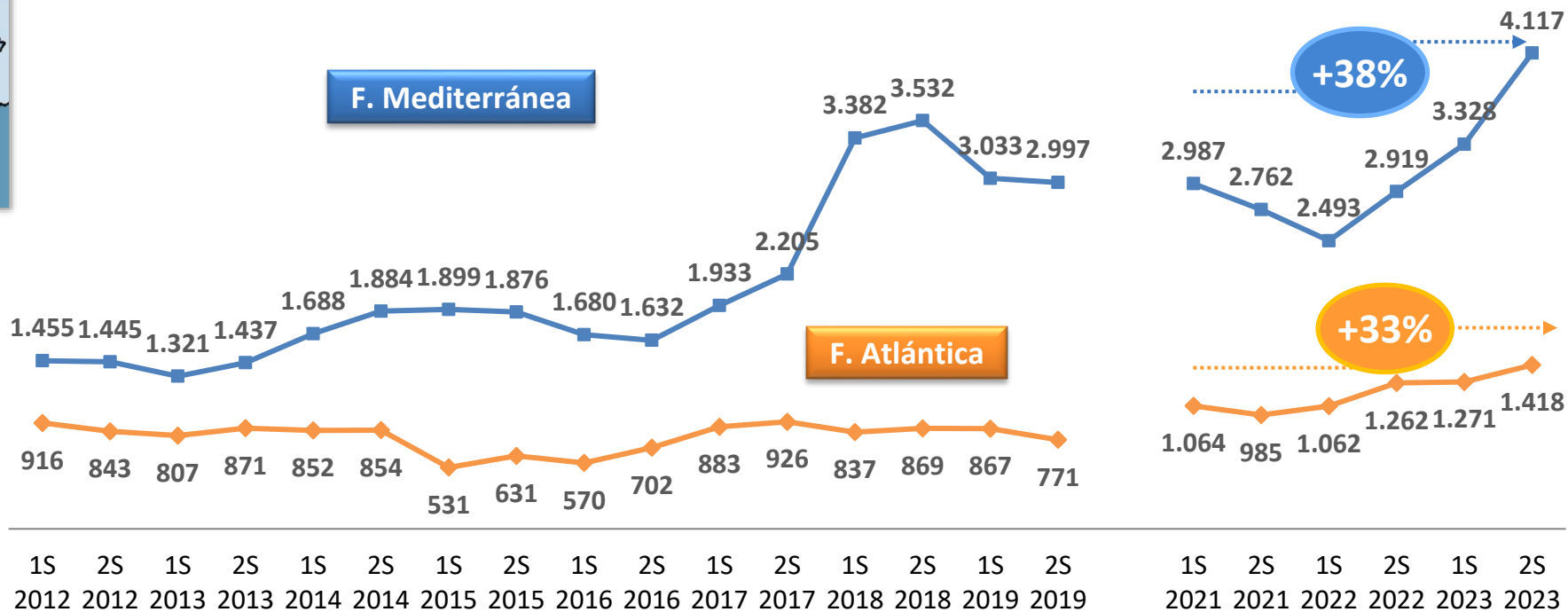
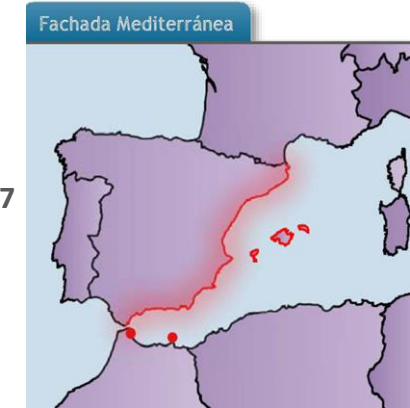
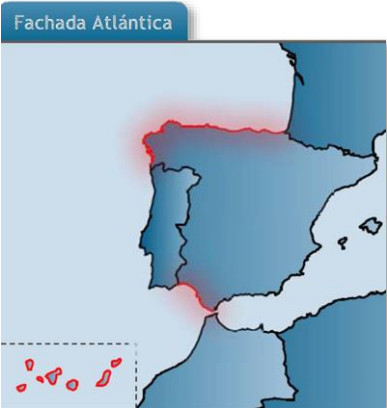


Datos: OPPE
Elaboración SPC-Spain

* No incluye el tráfico de "vehículos en reg. mercancía"

TMCD Alternativo a la Carretera Capacidad de los Servicios Ro-Ro según fachada. 2012 – 2023

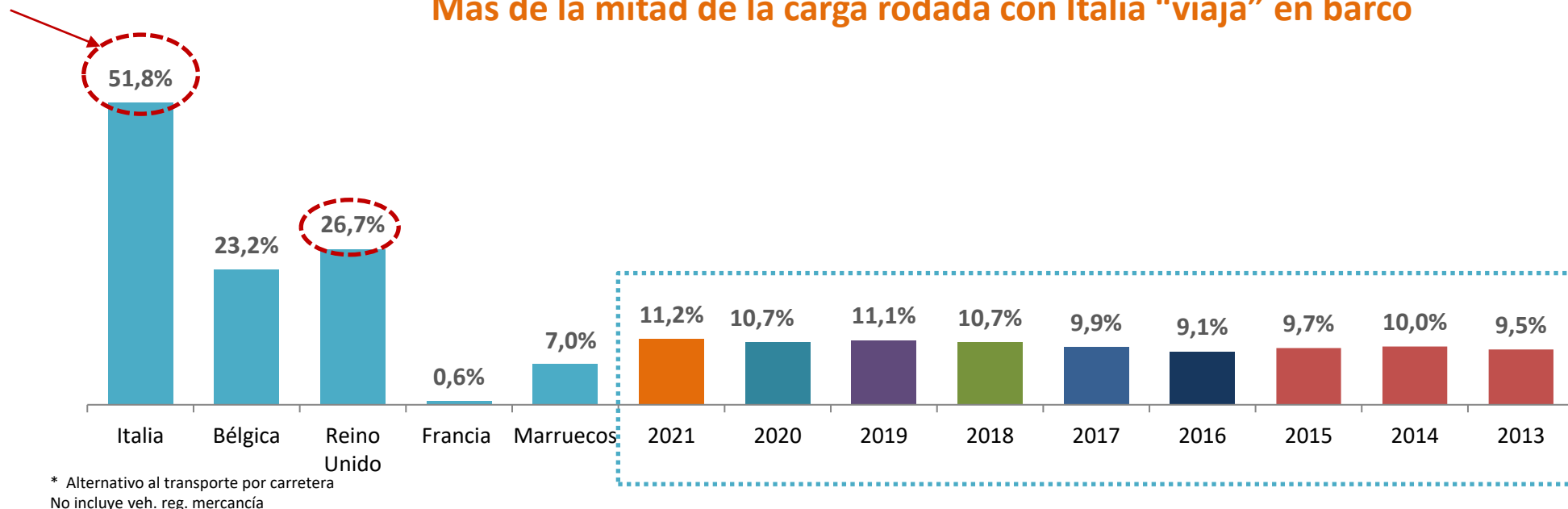
Miles de metros lineales



Datos: OPPE y navieras
Elaboración SPC-Spain

Participación del TMCD en los flujos totales de transporte de carga rodada según países. 2021

Más de la mitad de la carga rodada con Italia “viaja” en barco



El TMCD y las Autopistas del Mar se han consolidado como una opción realmente fiable, eficaz y competitiva para transportistas por carretera, operadores logísticos y sus clientes finales

Pasaia
Zeebrugge

Bilbao
Amberes
Zeebrugge
Helsinki /Kotka/Turku /
San Petersburgo
Portsmouth
Poole
Rosslare

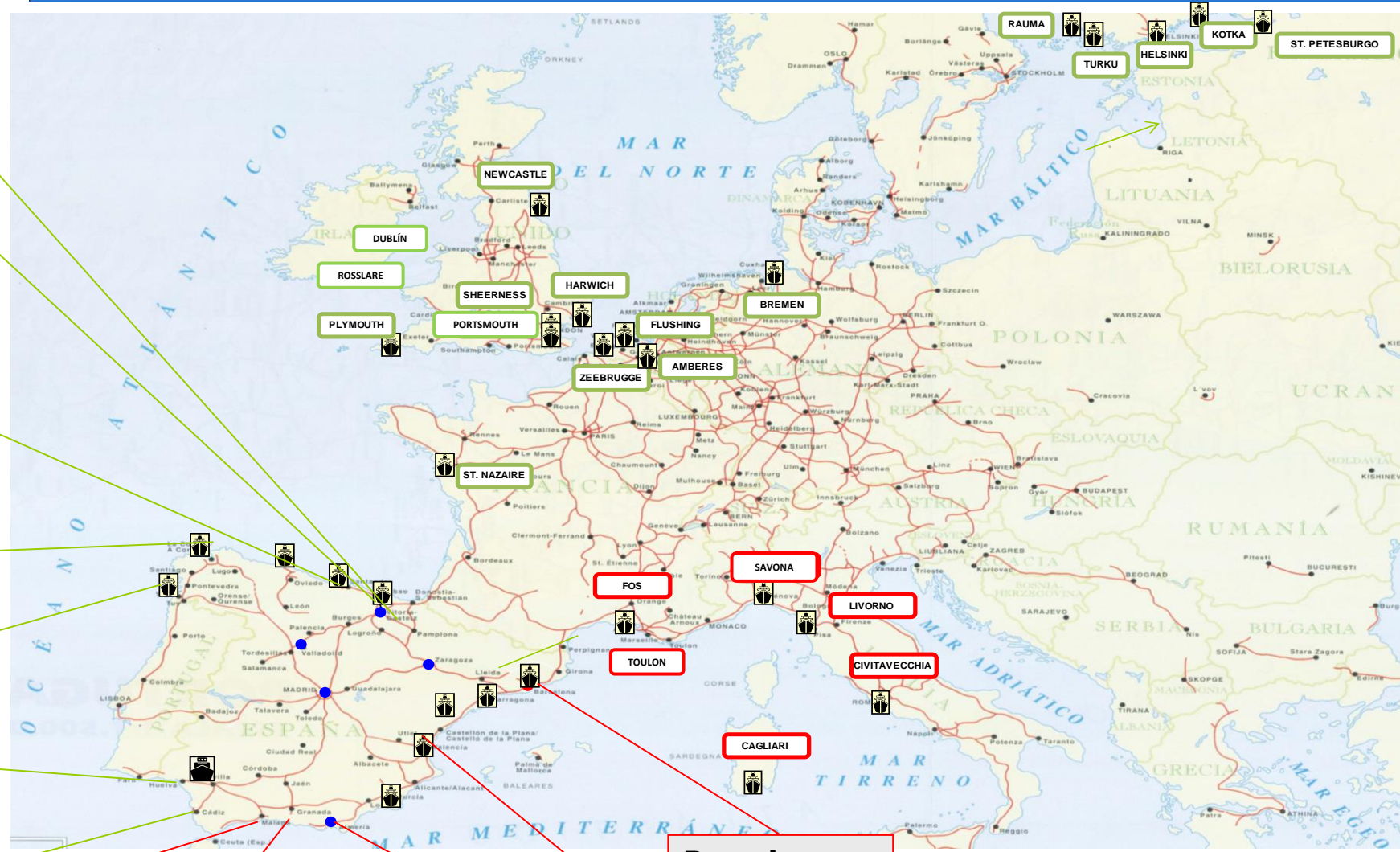
Santander
Zeebrugge
Plymouth / Portsmouth
Dublín
Rauma

Ferrol
Rauma

Vigo
St. Nazaire
TangerMed

Huelva
Las Palmas
S. Cruz Tenerife

Bª Cádiz
Las Palmas
S. Cruz Tenerife



Málaga
Tanger Med

Motril
Tanger Med
Nador
Alhucemas

Almería
Orán
Ghazaouet
Nador

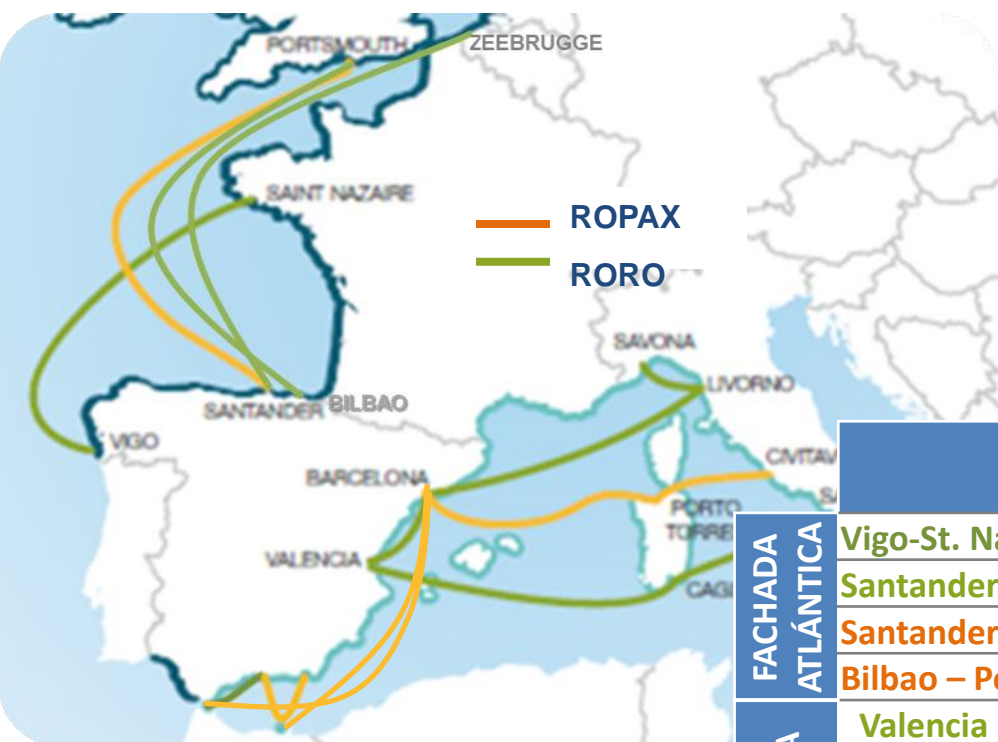
Valencia
Salerno
Cagliari
Livorno
Savona
Mostaganem

Barcelona
Savona
Salerno
Civitavecchia
Génova
Porto Torres
Tanger Med
Livorno
Nador



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

Autopistas del Mar: Servicios con 3 o más salidas semanales



	ORIGEN / DESTINO	NAVIERA	TIPO DE BARCO	TRANSIT TIME	SALIDAS/ SEMANA
FACHADA ATLÁNTICA	Vigo-St. Nazaire	Flota Suardiaz	Ro-ro	35 h	3
	Santander - Zeebrugge	Cldn	Ro-ro	50 h	3
	Santander – Portsmouth/Plymouth	Brittany Ferries	Ro-pax	24 h	3
	Bilbao – Portsmouth/Poole	Brittany Ferries	Ro-pax/Ro-ro	22,5 h	3
FACHADA MEDITERRÁNEA	Valencia - Barcelona - Livorno - Savona	Grimaldi	Ro-ro	36/51-20/ 35h	7
	Sagunto - Palma - Cagliari - Salerno	Grimaldi	Ro-ro	26/45 h	3
	Barcelona - P. Torres - Civitavecchia	Grimaldi	Ro-pax	12/20 h	6
	Almería – Nador	Balearia	Ro-pax	10 h	10
	Motril - Tanger Med	Balearia	Ro-pax	8 h	6
	Málaga - Tanger Med	M. Peregari	Ro-pax	8 h	7
	Almería – Nador	Trasmed - Armas	Ro-pax	6 h	11
	Motril – Nador /Alhucemas	Trasmed - Armas	Ro-pax	7 h	6
	Génova - Barcelona - Tánger	GNV	Ro-pax	31 h	5
	Barcelona - Nador - Tánger	GNV	Ro-pax	28,7 h	3

Simulador de Cadenas de Transporte

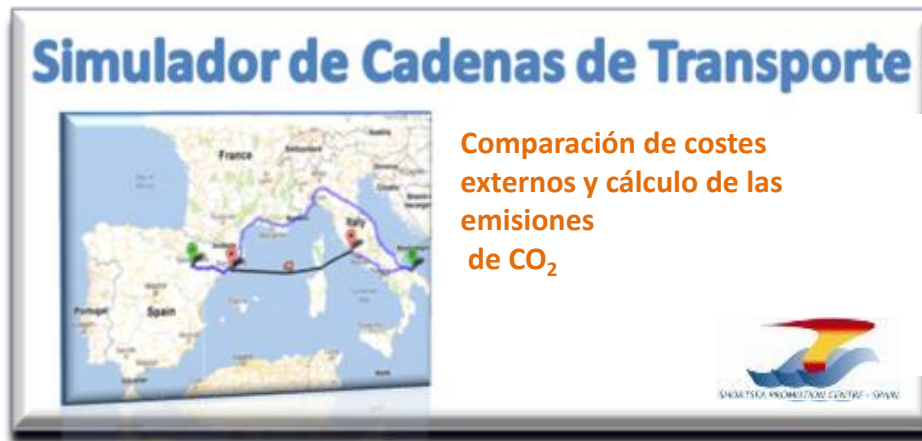


Incluye comparación
costes externos y
estimación de las
emisiones de CO₂



<http://simulador.shortsea.es/simulador.aspx>





OBJETIVO:

1. Dar a conocer a los transportistas por carretera españoles y europeos la **oferta de servicios marítimos de TMCD de carga rodada** existentes desde/hacia los puertos españoles.
2. Y, mediante un proceso de simulación, **comparar** distintos parámetros (distancias, coste, tiempos de tránsito, emisiones) entre una **cadena de transporte únicamente por carretera y una cadena alternativa de transporte, intermodal, con un tramo marítimo.**

<http://simulador.shortsea.es/simulador.aspx>





SHORTSEA Promotion centre SPAIN



<http://simulador.shortsea.es/simulador.aspx>

Ayuda/Help



Origen/From:

34800 Aguilar de Campoo, Palencia, España

Destino/To:

Londres, Reino Unido



Toneladas netas de carga/Net tons of cargo:

Parámetros a definir para la cadena de Transporte sólo por carretera

Parameters to be set for the 'only road' transport chain

Euros/Km: Vel. Media Km/h /Average speed:

Peajes/Tools €:

Parámetros a definir para el tramo terrestre en las cadenas que usan el TMCD

Parameters to be set for the road leg of SSS chains

Euros/Km Acarreo Origen/Origin hauling: Vel. Km/h Acarreo Origen/Origin hauling:

Euros/Km Acarreo Destino/Destination hauling: Vel. Km/h Acarreo Destino/Destination hauling:

Opciones adicionales para el tramo marítimo en las cadenas que usan el TMCD

Additional options for the maritime leg of SSS chains

(If no mark is marked, general cargo semi-trailer will be considered for the shipment)

Mercancías Peligrosas/Dangerous Goods ¿Acompañado?/Accompanied?

Carga refrigerada/Refrigerated cargo Animales Vivos/Live animals

Seleccione qué líneas quiere consultar (Pulse CTRL para marcar más de una línea)

Select which lines you want to consult (Press CTRL key to selecte more than one line)

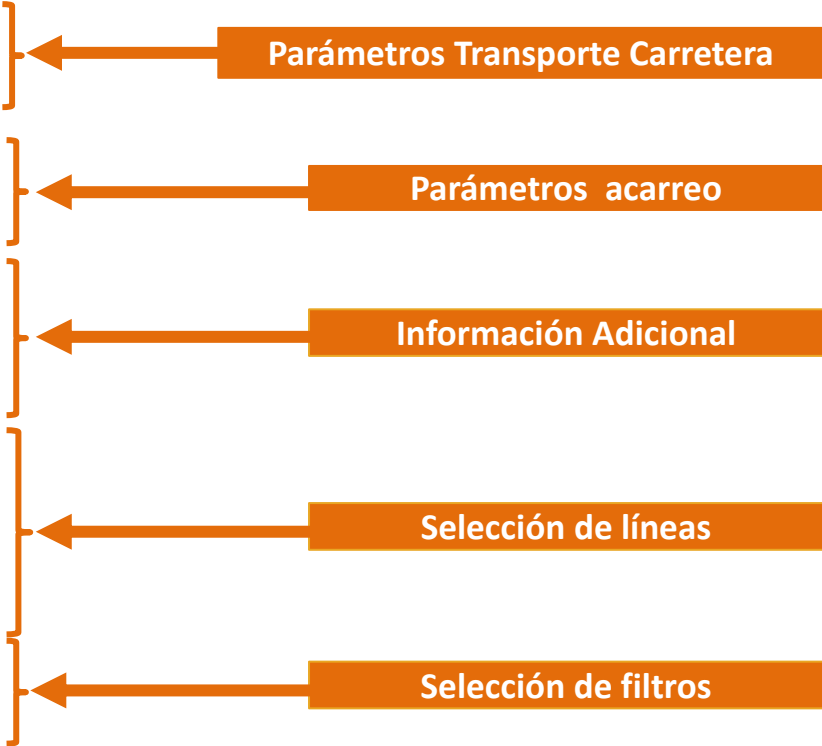
- Santander ↔ Kotka a través de UPM Seaways
- Santander ↔ Le Havre a través de Flota Suardiaz
- Santander ↔ Paldiski a través de Finlines
- Santander ↔ Plymouth a través de Brittany Ferries
- Santander ↔ Portsmouth a través de Brittany Ferries
- Santander ↔ Rauma a través de UPM Seaways
- Santander ↔ San Petersburgo a través de Finlines
- Santander ↔ San Petersburgo a través de UPM Seaways

Alta Frecuencia/High Frequency Fachada Cantábrica/Cantabrian Seaboard

Fachada Atlántica/Atlantic Seaboard Fachada Mediterránea/Mediterranean Seaboard

Resultados ordenados por/Results ordered by: Costa/Cost Tiempo/Time Distancia/Distance

DATOS



RESULTADOS

Transporte por carretera

Transporte por carretera /Transport by 'only road'

Origen-Destino/From-To	Coste/Cost (Eur)	Tiempo/Transit-Time (Hor)	Distancia/Distance (Km)	Cost.Ext/Ext.Cost (Eur)	Emis CO2/CO2 Emiss. (Kg)
Aguilar de Campoo -- Londres	1,623	48.0	1,545	734	1,480

Transporte intermodal marítimo

Transporte Intermodal con líneas marítimas existentes. Existing maritime intermodal transport lines.

Origen-Destino/From-To	Cost(Eur)	Tiempo (Hor)	Dist. (Km)	Cost Ext.(Eur)	Emis. CO2(Kg)
- Aguilar de Campoo Santander	102	1.7	108	51	103
Santander Portsmouth	1,086	29.0	985	118	993
Portsmouth Londres	120	1.8	120	57	115
Total: Aguilar de Campoo *** Londres	1,308	32.5	1,213	226	1,211

Información sobre el Puerto de Origen: Puerto de Santander.
Información sobre la Naviera y el Servicio Marítimo.
Puerto de Destino: Puerto de Portsmouth

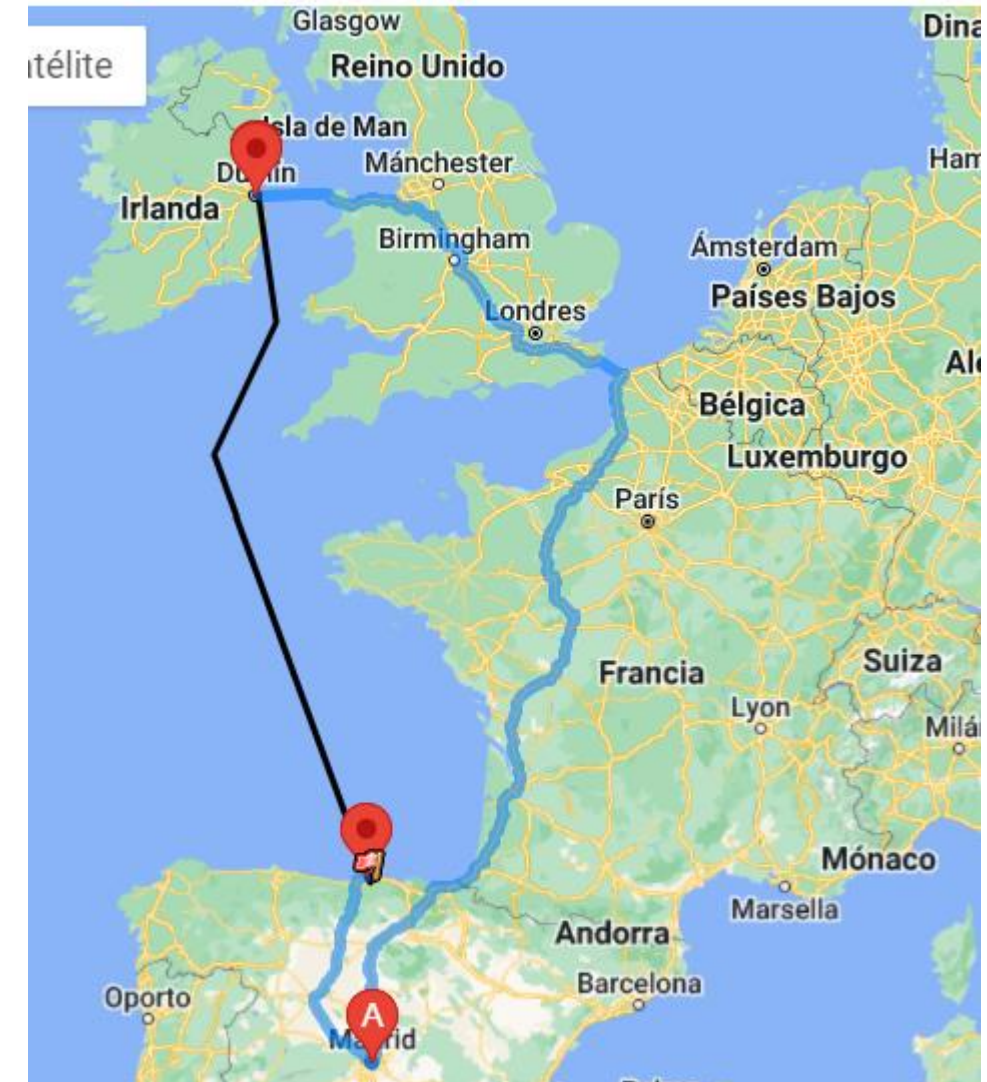
<http://simulador.shortsea.es/simulador.aspx>



Madrid - Dublín, vía Santander - Dublín

	CARRETERA	TMCD
Costes (Eur)	2.915	1.167 (-60%)
Transit-Time (hours)	72	46 (-36%)
Distancia (Km)	2.332	1.552 (-33%)
Ext. Cost. (Eur)	1.108	336 (-70%)
Emis. CO2 (Kg)	2.233	1.137 (-49%)

¡Esta línea marítima tiene un Eco-incentivo de 55,30€ por unidad transportada!



RESULTADOS

Información sobre la naviera: horarios y contacto



Datos de contacto



CLdN

Página Web: <http://www.cldn.com/>

Puerto de Santander, Terminal Margen Norte. 39009
Spain

C.RO Ports Zeebrugge NV, Albert II Dock, Caxtonweg,
Port area 127-129. B-8380 Zeebrugge

De Santander ↔ a Zeebrugge (CLdN)

Horario

Miércoles 02:00 -> Viernes 06:00
Viernes 14:00 -> Domingo 16:00
Domingo 20:00 -> Martes 22:00

Miércoles 04:00 -> Viernes 08:00
Viernes 12:00 -> Domingo 14:00
Domingo 20:00 -> Martes 20:00

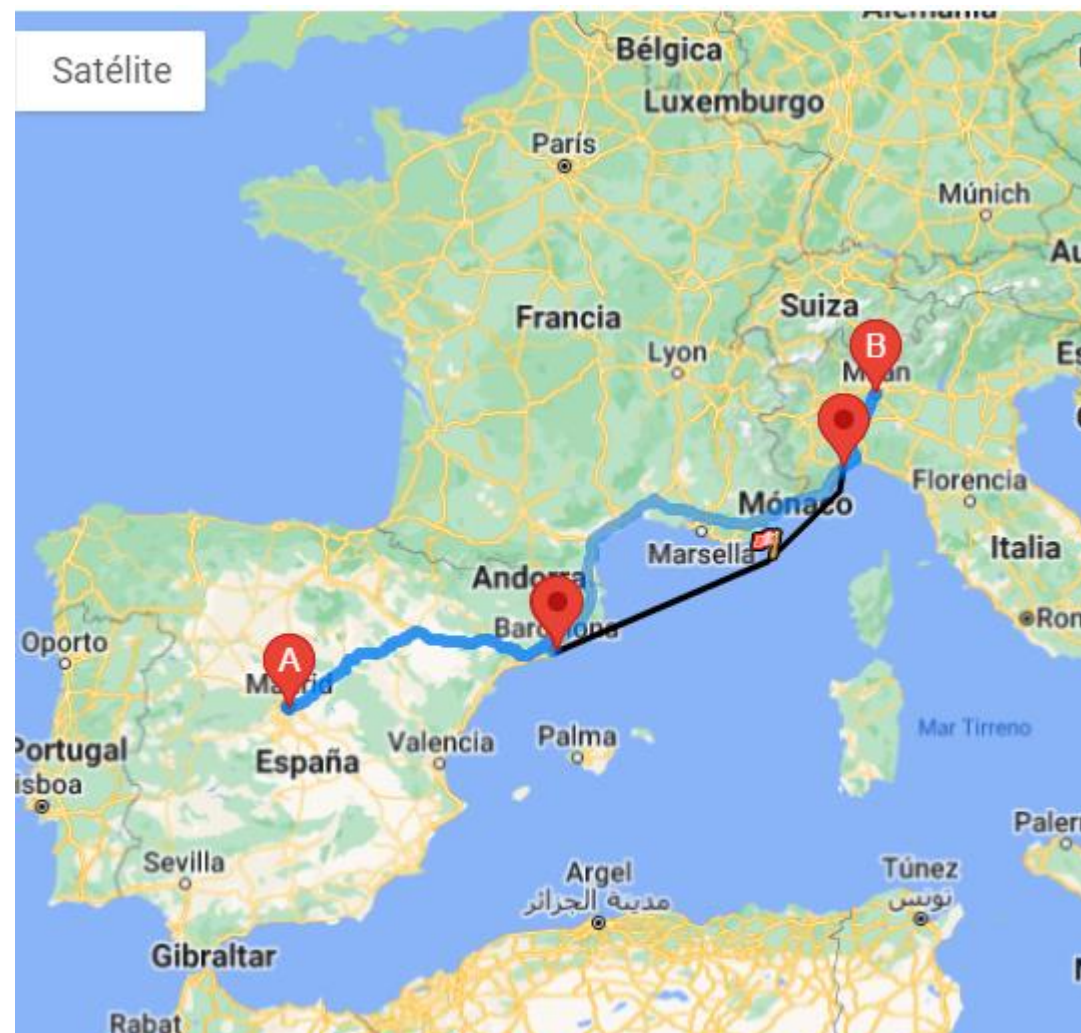
Información y reservas

- Teléfono CLdN: +352 26 44 66 233
- E-mail CLdN: freight.spain@cldn.com

Madrid – Milán, vía Barcelona - Savona

	ROAD	SSS
Costes (Eur)	1.969	1.682 (-14,6%)
Transit-Time (hours)	48,5	47,8 (1,4%)
Distancia (Km)	1.575	1.383 (-12,2%)
Ext. Cost. (Eur)	748	449 (-40,0%)
Emis. CO2 (Kg)	1.508	1.354 (-10,2%)

¡Esta línea marítima tiene un Eco-incentivo de 26,20€ por unidad transportada!



RESULTADOS

Información sobre la naviera: horarios y contacto



SHORTSEA Promotion centre SPAIN



Datos de contacto

GRIMALDI GROUP

Página Web: <http://cargo.grimaldi-lines.com/es>

Muelle Costa S/n – Puerto de Barcelona 08039 – Barcelona

Piazza de Andrè, 6 - 1710 - Savona

De **Barcelona** ↔ a **Savona (Grimaldi)**

Horario

Lunes 23:59 -> Martes 20:00
Martes 23:00 -> Miércoles 19:00
Miércoles 13:00 -> Jueves 23:00
Miércoles 23:59 -> Jueves 23:59
Viernes 20:00 -> Sábado 20:00
Domingo 13:00 -> Lunes 08:00

Martes 03:00 <- Martes 22:00
Martes 23:59 <- Miércoles 23:59
Jueves 03:00 <- Jueves 22:00
Viernes 23:00 <- Sábado 20:00
Viernes 23:59 <- Sábado 23:59
Sábado 23:59 <- Lunes 08:00

Información y reservas

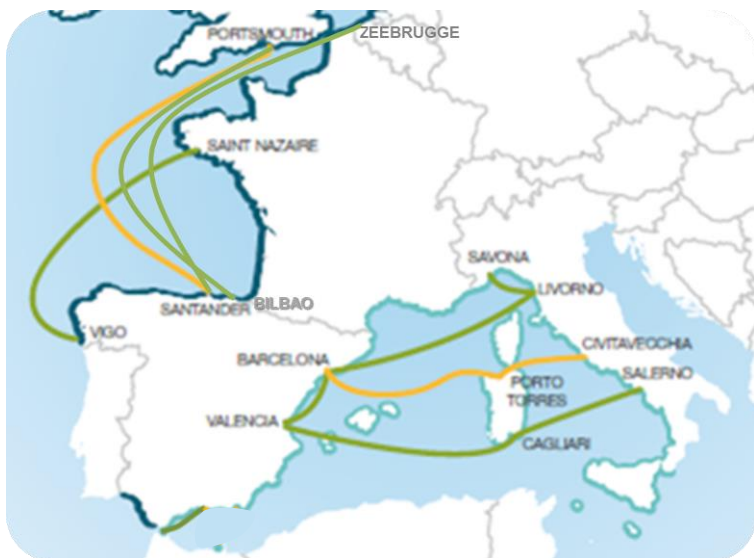
- Teléfono Puerto de Barcelona: +34 935020400 - +34935028166
- Teléfono Puerto de Savona: +39 019821375 - +39 019821147
- E-mail Puerto de Barcelona: cargabcn@grimaldilogistica.com
- E-mail Porto de Savona: opsge@glge.it



PRTR - Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital

Componente 6 – Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada

- Programa del Ecoincentivo Marítimo



El ecoincentivo remunerará la reducción de las externalidades frente a la alternativa de “solo carretera”

	PUERTO SERVICIO	NAVIERA	Eco-Incentivo (€/Unidad Elegible)	
			1ª Conv.	2ª Conv.
FACHADA ATLÁNTICA	Vigo-Montoir	Suardiaz Atlántica S.L.	69,00 €	69,00 €
	Vigo-Zeebrugge	FLOTA SUARDIAZ	128,10 €	128,10 €
	Vigo-Montoir	FLOTA SUARDIAZ	154,20 €	154,20 €
	Santander-Zeebrugge	CLdN	50,20 €	42,10 € ↓
	Santander-Dublín	CLdN Ro-Ro S.A	60,00 €	55,30 € ↓
	Bilbao-Rosslare	Brittany Ferries Bilbao S.L	6,80 €	14,60 € ↑
	Bilbao-Helsinki	Finnlines OYJ	5,60 €	
	Bilbao-Kotka	Finnlines OYJ	5,60 €	
	Bilbao-Paldisky	Finnlines OYJ	5,60 €	
	Bilbao-Zeebrugge	Finnlines OYJ	7,20 €	
FACHADA MEDITERRÁNEA	Bilbao-Antwerp	Finnlines OYJ	7,20 €	9,60 € ↑
	Barcelona-Livorno	Grimaldi Euromed S.P.A	29,30 €	29,30 €
	Barcelona-Savona	Grimaldi Euromed S.P.A	26,20 €	26,20 €
	Valencia-Livorno	Grimaldi Euromed S.P.A	102,80 €	102,80 €
	Valencia-Savona	Grimaldi Euromed S.P.A	101,20 €	101,20 €
	Sagunto-Salerno	Grimaldi Euromed S.P.A	41,70 €	91,30 € ↑



PRTR - Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital

Componente 6 – Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada

- Programa del Ecoincentivo Marítimo



Resolución definitiva (05/04/2024) de la **1ª convocatoria a beneficiarios:**

- **6.802.130,97€** a **43** beneficiarios (de 46 entidades solicitantes).
- Total de **100.619** viajes (de los 117.442 presentados). Tasa media **86%**
- Valor medio del ecoincentivo/viaje aprobado: **67,61€**.
- 3 entidades superan el **50%** del importe total, con 4 empresas adicionales el **74%**, y 13 empresas concentran el **90%** de las ayudas.
- El importe otorgado representa un **68%** del presupuesto asignado.



Green Deal – Pacto Verde europeo

Europa debe reducir las emisiones del transporte más y con más rapidez.

El transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero, que siguen aumentando. El Pacto Verde busca reducir estas emisiones el **90 %** de aquí a **2050**.



Reducción del 90 %

de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte de aquí a

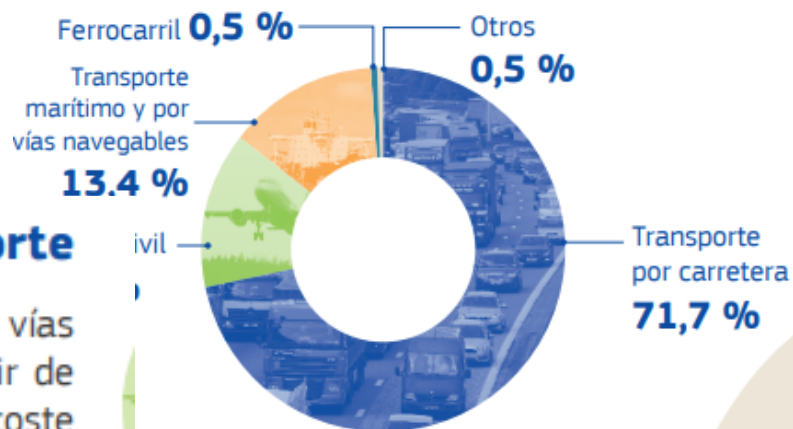
2050

¡OBJETIVOS UTÓPICOS!

➤ Utilizar distintos modos de transporte

Hay que transportar más mercancías por ferrocarril o vías navegables, y el **Cielo Único Europeo** debe reducir de forma significativa las emisiones de la aviación sin coste alguno para los consumidores y las empresas.

Cuota de las emisiones de gases de efecto invernadero por modo de transporte (2017)



tical pocketbook 2019



➤ Digitalización

- La movilidad automatizada y los sistemas inteligentes de gestión del tráfico harán que el transporte sea más eficiente y menos contaminante.



Fit for 55

14 July 2021

CLIMATE

TRANSPORT

ENERGY

TAXATION AND TRADE

Fit for 55

Fit for 55

Revision of the EU Emissions Trading System (EU ETS)

Revision of the EU ETS in alignment with the CORSIA system for reducing international aviation emissions

Revision of the Alternative Fuels Infrastructure Directive

NEW ReFuelEU Aviation Initiative

Revision of the Regulation on Land use, Land use change and Forestry (LULUCF)

Revision of CO2 emissions standards for cars and vans

Revision of the Energy Taxation Directive

Revision of the Energy Efficiency Directive

Revision of the Renewable Energy Directive

NEW Carbon Border Adjustment Mechanism



Ley Europea del Clima (30 Junio 2021)

Objetivo para 2030 de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero: al menos el 55% neto

MARITIME





Inclusión del transporte marítimo en el régimen de comercio de derechos de emisiones de la UE (ETS):

- 50 % de las emisiones de viajes con origen UE y destino un puerto extracomunitario y vv
- 100 % de las emisiones de viajes intracomunitarios y cabotaje
- 100 % de las emisiones procedentes de buques atracados en un puerto UE

Fechas de aplicación:

- 40 % de las emisiones de 2024;
- 70 % de las emisiones de 2025;
- 100 % de las emisiones a partir de 2026

Reglamento Fuel EU Maritime (FuelEU) Regulation 2023/1805

Pretende fomentar el uso de combustibles menos intensivos en carbono y establece una **sanción económica** en función de la intensidad de carbono del combustible utilizado.

Fechas de aplicación:

- 2 % desde 01/01/2025
- 6 % desde 01/01/2030
- 14,5 % desde 01/01/2035
- 31 % desde 01/01/2040
- 62 % desde 01/01/2045
- 80 % desde 01/01/2050.

Evolución del precio de los derechos de emisión de carbono de la UE (€/t)

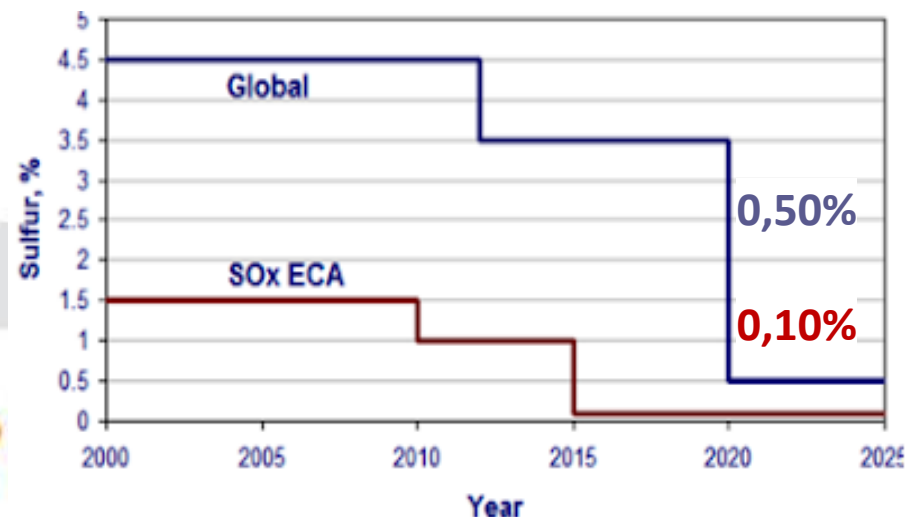
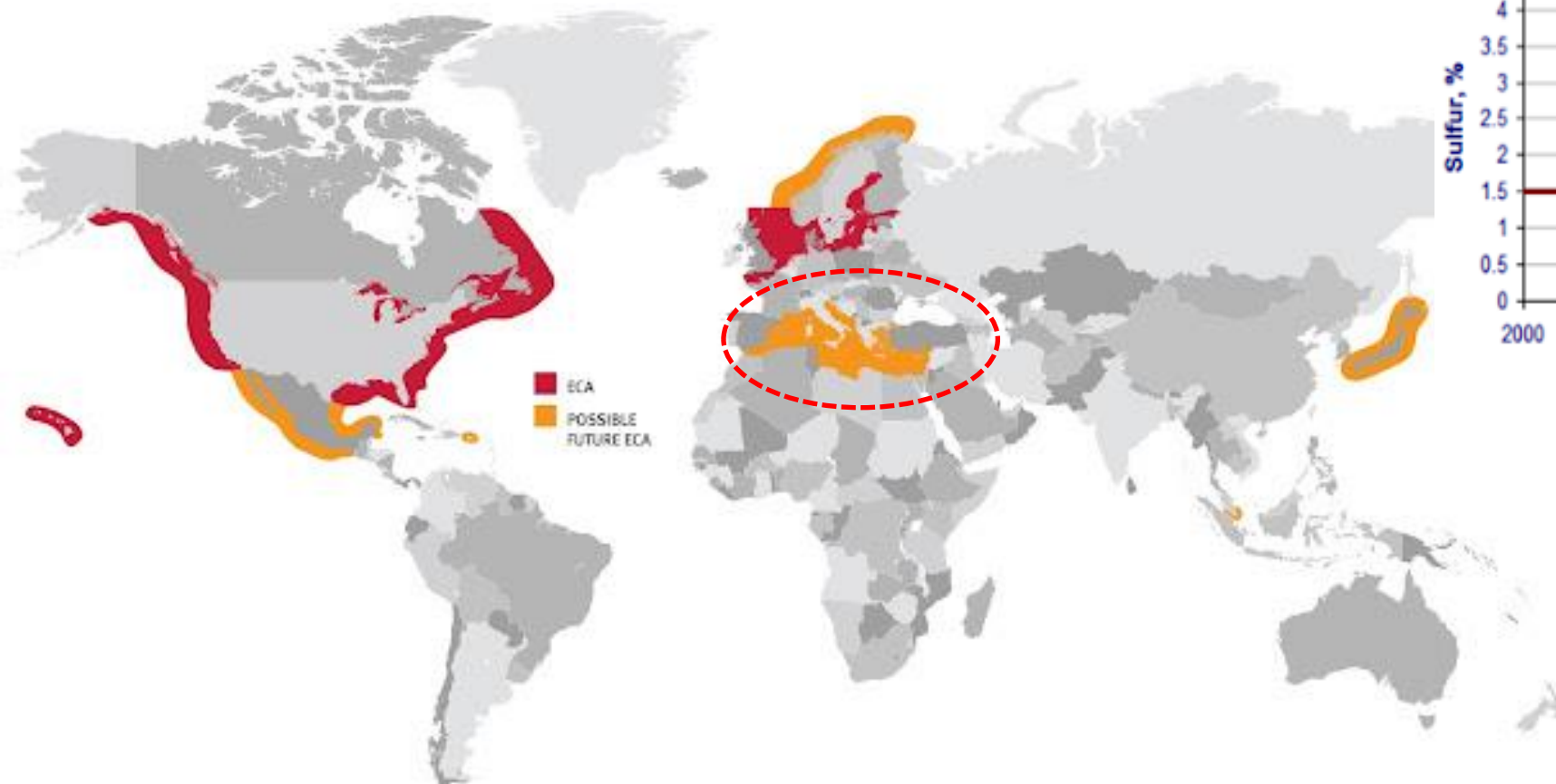


Gráfico: ANAVE - Creado con Datawrapper

- Uso obligatorio de un 2% de fueles renovables de origen no biológico (RFNBO) a partir de 2035.
- Uso obligatorio de OPS para portacontenedores y buques de pasaje a partir de 2030 (o tener sistemas de cero emisiones en atraque).



El mar Mediterráneo será zona ECA (zona de control de emisiones de óxidos de azufre y partículas) desde el 01/05/2025





¿Qué es el Nearshoring?

Es la relocalización de empresas que buscan nuevos horizontes de inversión para acercarse a su mercado destino.

Esta relocalización de empresas se hace para reducir:

Los costos de transporte

...y limitar un nuevo corte del suministro

...las diferencias en zona horaria

Las empresas que están saliendo de Asia

...buscan aprovechar su cercanía con el mercado de consumo final

... y los bajos costos de producción del nuevo país receptor



ORIGEN DEL NEARSHORING



La guerra comercial entre Estados Unidos y China que inició en 2016.



Política de EU "Make America Great again" incentivó la salida de sus empresas de territorio asiático para promover su retorno a casa, vía incentivos fiscales.



La interrupción de las cadenas de suministro que originaron la pandemia, el cierre temporal del Canal de Suez y la invasión de Rusia sobre Ucrania.



¿QUÉ ES EL FRIENDSHORING?

Alude a la confianza del inversionista respecto de la zona donde llevará su capital productivo.

Trasladan empresas a los países que consideran aliados,


...que son socios comerciales del país de origen del inversionista



...y aprovechan entonces los tratados comerciales activos

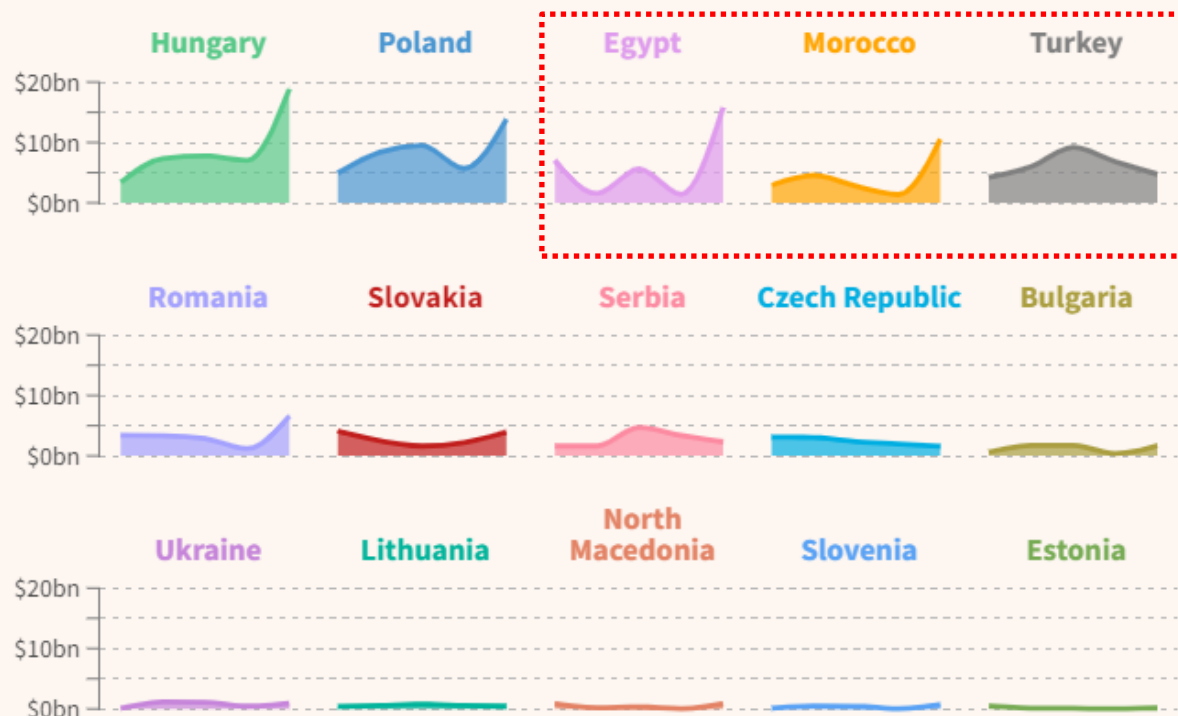


La decisión para llevar a una empresa a una nueva latitud, también puede estar inmersa en asuntos políticos, financieros y de seguridad pública.

FUENTE: CON INFORMACIÓN DEL FMI, BID, J.P. MORGAN Y MANPOWER 



La inversión en industria manufacturera* ha aumentado en la mayoría de los 15 destinos de nearshoring, 2014-2023



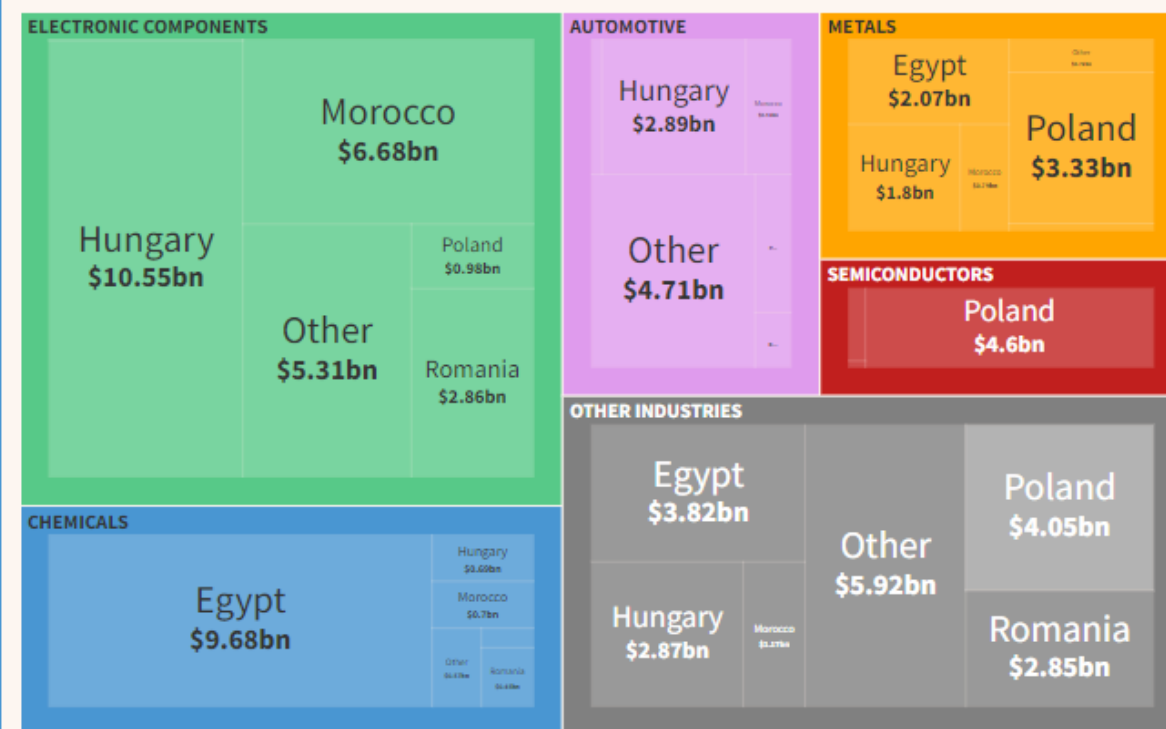
Source: fDi Markets

Toda la Inversión Extranjera Directa (IED) en el sector manufacturero, excluidas las industrias energéticas. Para ser incluidos, los países necesitaban al menos el 25% de la IED en el sector manufacturero desde 2010; y 5 proyectos de IED en manufactura en 2023.



IED en industria manufacturera en cinco sectores principales y países de nearshoring (2022-2023)

■ Electronic components
 ■ Chemicals
 ■ Automotive
 ■ Metals
 ■ Semiconductors
 ■ OTHER INDUSTRIES



Source: fDi Markets



MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN

**Asociación Española de Promoción del
Transporte Marítimo de Corta Distancia**



www.shortsea.es

info@shortsea.es