

# Transporte

MARÍTIMO

## El short sea teme perder competitividad al adaptarse a la nueva normativa de emisiones

Las navieras sufrirán un aumento del 50% en los costes del combustible para contaminar menos

Sandra Lorente Madrid

■ La asociación española para la promoción del transporte marítimo de corta distancia, SPC Spain, advirtió, durante la celebración de su décimo aniversario de actividad, que la competitividad de este modo de transporte podría verse afectada por la nueva directiva europea que incrementa los límites de las emisiones de azufre de los barcos. La adaptación de los actuales buques y de la nueva flota para cumplir estos requisitos implicará un incremento del 50% del coste que asumen las navieras correspondiente al combustible. Algo que, tanto si se repercutiera en el precio del servicio como si se hace sobre los tiempos de tránsito, podría restar atractivo al transporte marítimo de corta distancia respecto a otros modos como la carretera.

Jorge Manuel Pinto, senior principal surveyor de DNV en España y Portugal, defiende la alternativa del uso del gas natural licuado como una de las opciones más idóneas para atajar los retos de los límites de azufre exigidos a los buques con la nueva normativa. Las ventajas comparativas del gas natural licuado, según indicó, parten de la prácticamente nula emisión de azufre y partículas, y de la muy baja producción de dióxido de carbono.

ECSC ha solicitado a Europa más tiempo para adaptar la flota existente a las normativas europeas de control de emisiones

Otras alternativas al gas natural licuado para cumplir con la directiva europea son o fuel bajo en azufre o filtros para los gases de escape.

Además del aumento del coste del combustible, se da el caso que los buques de gas natural licuado tienen un coste entre un 60 y un 80% superior al de los buques convencionales, ya que sólo los costes de sus motores son entre un 5 y un 15% mayores que los usados hasta la fecha. En este sentido, Juan Riva, presidente de la asociación europea de armadores ECSC, aseguró sobre los nuevos retos que plantea la directiva europea sobre los límites del azufre: "Esto antes o después nos va a afectar, se producirán sobrecostes en el transporte por el incremento del precio del combustible". Por ello, la asociación demanda en sus negociaciones con las diferentes autoridades europeas un aplazamiento en la adaptación de la actual flota o excepciones por tipo de buques o edad. "Sabemos que es complicado, pero tenemos que intentarlo", apuntó.

"El problema de los armadores es qué hacemos con la flota existente especializada en SSS". Juan Riva alertó de la posible pérdida de competitividad que ocasionará el incremento del precio del combustible al SSS, porque el transporte marítimo de corta distancia "está muy condicio-



### España cuenta con más de 60 líneas de SSS

Los tráficos del transporte marítimo de corta distancia han pasado en los seis últimos años de 25 a 41 millones de toneladas, lo que supone un cre-

cimiento del 4,6% anual acumulado. A día de hoy existen más de 60 líneas regulares en España que enlazan directamente con más de 50 puertos.

nal al transporte terrestre y resultará muy difícil trasladar al precio final el incremento del coste del combustible que asumamos". Según explicó el presidente de ECSCA, aplicando estos posibles datos a los servicios de SSS ofrecidos por la Autopista del Mar de Gijón, estaríamos hablando de una subida del 60% del coste del combustible, que si en lugar de repercutirse en el coste del servicio se intenta absorber con el aumento del tránsito del mismo éste incremento sería del 30%.

Más optimista se mostró Marcos Montero, presidente de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), que explicó cómo los transportistas por carretera también se ven obligados a asumir los constantes aumentos continuados en esta misma partida de gastos variables. No obstante, aclaró que el futuro del transporte marítimo de corta distancia está garantizado. "No hay otra forma de entender el transporte que la colaboración y la alianza. En este sentido, los barcos y los trenes son los aliados potenciales de la carretera", aseguró, aunque hizo hincapié en que resulta clave que cada una de las partes asuma su papel dentro de la cadena logística para así favorecer esa colaboración. Sobre los riesgos en la competitividad a medio plazo del SSS por este incremento de los costes

apuntó que "son reales pero existen más oportunidades que amenazas en el futuro inmediato".

Incertidumbre, por tanto, en el sector naviero sobre cómo llevar a cabo los procesos de adaptación de la flota de transporte marítimo de corta distancia actual, algo que preocupa al sector y a SPC Spain porque las inversiones en la adaptación de los buques serán elevadas, también las que se hagan en nueva flota, y además deberán llevarse a cabo a corto plazo para poder cumplir con los tiempos que

Las navieras podrían absorber parte del incremento de sus costes pero aumentando hasta un 30% el tiempo de tránsito en SSS

fija Europa al respecto. "Los retos que nos presenta la normativa ambiental son tan fuertes que necesitaremos el apoyo de todos los que nos han venido respaldando estos años", recordó Manuel Carlier, presidente de SPC Spain al hablar de los desafíos que el centro de promoción se propone analizar y debatir para aportar herramientas con las que se vea reforzada la competitividad del short sea. ■

La conmemoración del décimo aniversario de SPC Spain contó con empresas e instituciones de los diferentes modos de transporte, así como con la presencia de la secretaria general de Transportes Carmen Libroero y del presidente de Puertos del Estado, José Llorca.

S.L.

# Un nuevo grupo de trabajo valora la demanda de la Autopista del Mar de Vigo

## Llorca valora el "importante impulso" dado al proyecto por España y Francia

S.L. Madrid

Tras el acuerdo para desbloquear el proyecto de la Autopista del Mar de Vigo por parte de España y Francia anunciado durante la última cumbre bilateral entre ambos países, a la que asistió el presidente del Gobierno y la ministra de Fomento, se ha constituido un nuevo grupo de trabajo que estudiará y valorará las condiciones la demanda del proyecto con el objetivo de avanzar en su puesta en marcha definitiva. Se trata de un nuevo pequeño paso dentro de la larga andadura que está siguiendo este caso antes de convertirse en una realidad. "La Autopista del Mar de Vigo ha recibido un impulso importante durante la última cumbre hispanofrancesa", matizó el presidente de Puertos del Estado, José Llorca, durante su intervención en la jornada conmemorativa del décimo aniversario de SPC Spain.

Llorca, que destacó el importante papel que en los últimos años ha experimentado el transporte marítimo de corta distancia, incidió en que entre los retos dentro de este ámbito destaca la necesidad de que la iniciativa privada continúe apostando por este modo de transporte y promueva alianzas empresariales con ámbitos complementarios como la carretera. "Las claves del éxito del transporte marítimo de corta distancia van más allá de las medidas públicas de apoyo al SSS y pasan por la colaboración de todos los agentes implicados. Hay que buscar convergencias en el sector privado", explicó el presidente de Puertos del Estado.

### INCORPORAR MÁS SOCIOS

"Es necesario un acercamiento entre diferentes colectivos que integran la comunidad marítima de corta distancia, porque en la medida en que se busquen soluciones, sin excluir a nadie, la asociación ganará peso". Marcos Montero reforzó esta idea y mostró la disposición del transporte de mercancías por carretera a continuar en esta senda que enriquece a ambas partes convirtiéndolas en agentes complementarios entre sí.

Por último, Puertos del Estado destacó el papel adquirido en los



Manuel Carlier y Pilar Tejo, presidente y directora técnica de SPC Spain, conversan con Carmen Libroero / S.L.

### Llorca: "Las navieras sabrán por qué no utilizan personal propio en los servicios de carga rodada"

Aunque el dictamen emitido por la Unión Europea sobre las Sagep ha dejado en un segundo plano el intento de Puertos del Estado de solucionar algunas irregularidades en la aplicación de la Ley de Puertos en lo relativo a la exclusión del servicio de manipulación de mercancías del embarque y desembarque de vehículos a motor sin matricular, cuando la ocasión lo permite Llorca recuerda esta posibilidad. Así lo hizo en el aniversario de SPC

Spain, donde explicó los avances que desde el punto de vista de la flexibilidad otorga la Ley de Puertos en el régimen de prestación de los servicios con personal propio para la carga rodada en SSS. En este sentido, matizó que a pesar de esta ventaja "tengo que decir que las navieras no están haciendo de esta posibilidad una opción a llevar a cabo. Ellas sabrán exactamente por qué razón no utilizan todas las posibilidades" que ofrece la ley.

La colaboración con la carretera será clave para la consolidación de los servicios de transporte marítimo de corta distancia en España

dos últimos años por SPC Spain tras la salida del ente público de la asociación abriendo así las puertas a la entrada en su seno de las diferentes autoridades portuarias. "Hoy las asociación es una asamblea de socios representativos del short sea shipping y no existen mayorías cualificadas que puedan condicionar sus acuerdos", concluyó Llorca. ■

## 33 socios en SPC Spain

SPC Spain cuenta a día de hoy con 33 miembros y entre las nuevas peticiones para formar parte de la asociación destaca la de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que solicitó el martes ser miembro de la asociación.

ORGANIZADORES:



Port de Barcelona



MISSÃO EMPRESARIAL DO  
PORT DE BARCELONA

Faltan 11 días

[promocio@portdebarcelona.es](mailto:promocio@portdebarcelona.es)

**BRASIL**

SÃO PAULO / 4-8 NOVEMBRO 2012

