

JORNADA

**LOS TRANSPORTISTAS DE MERCANCIAS POR
CARRETERA Y EL TRANSPORTE MARITIMO DE CORTA
DISTANCIA COMO UNA HERRAMIENTA DE
COMPETITIVIDAD DEL SECTOR**

**LAS VENTAJAS DEL USO DE SSS DESDE LAS EXPERIENCIAS CONCRETAS :
EL PUERTO**

**NECESIDADES DE TRANSPORTE DE LA
COMUNIDAD AUTONOMA DE MURCIA**

LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE PARA LA EXPORTACION

La Región Murciana genera cada año un alto volumen de exportación de productos hortofrutícolas, a los mercados europeos.

Desde hace ya algunos años, la comunidad de transportistas de Murcia representada en FROET, con el apoyo de la Autoridad Portuaria de Cartagena, viene mostrando su interés en disponer de un servicio de transporte marítimo de carga rodada, que desde el Puerto de Cartagena, posicione el camión y su chofer, con un transit time competitivo, en un puerto del Sur de Francia.



La producción hortofrutícola de la región de Murcia ha alcanzado en el año 2011 las 2,985,000 Tns, y como se aprecia por los datos de la Consejería de Agricultura y Agua de la Comunidad Autónoma, el nivel es estable y consolidado.

DATOS DE PRODUCCIÓN HORTOFRUTÍCOLA EN LA REGIÓN DE MURCIA. En Toneladas

	2009	2010	2011	%2010/2011
TOTAL PRODUCCIÓN	2.956.754	2.947.146	2.985.222	1,29

Fuente: Consejería de Agricultura y Agua



LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE PARA LA EXPORTACION

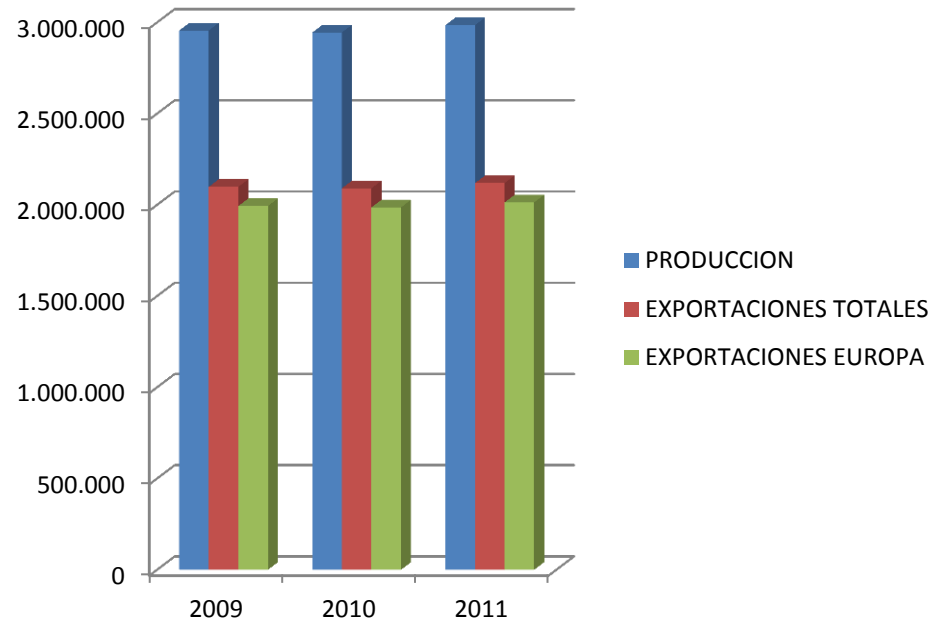
De este volumen de producción la exportación se sitúa entorno al 71%, siendo los países de la Unión Europea los principales destinatarios, superando los 2.000.000 Tns. Esta cifra implica unas necesidades de transporte en el ámbito Europeo equivalente a 100,000 camiones por campaña, es decir, 3.350 semanales, o más de 475 diarios.

	2009	2010	2011
PRODUCCION	2.956.000	2.945.000	2.985.000
EXPORTACIONES TOTALES	2.100.000	2.090.000	2.120.000
EXPORTACIONES EUROPA	1.995.000	1.985.000	2.015.000



LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE PARA LA EXPORTACION

El gráfico nos muestra la importancia de la exportación en relación a la producción total, a la vez que se aprecia la estabilidad y el alto nivel de consolidación de las exportaciones

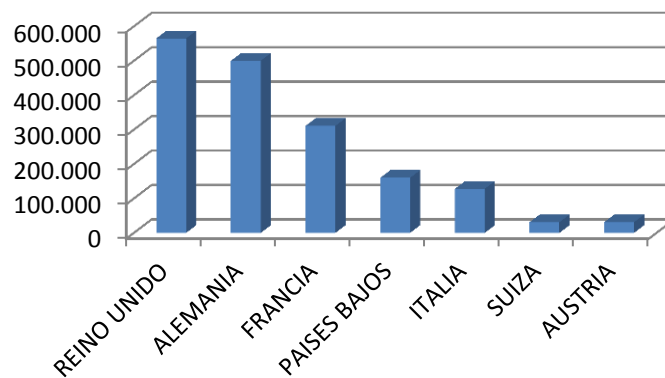


LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE PARA LA EXPORTACION

Prácticamente la totalidad del volumen con destino a países europeos, se realiza actualmente por carretera, por rutas que en todos los casos pasan de manera muy cercana por el Sur de Francia, y que podrían ser mejoradas con una logística multimodal, haciendo uso del transporte marítimo. Aún si lo limitamos a los destinos más cercanos, seguimos manteniendo tonelajes de transporte muy importantes.

AÑO 2011

	TONELADAS
REINO UNIDO	565.000
ALEMANIA	500.000
FRANCIA	311.000
PAISES BAJOS	160.000
ITALIA	128.000
SUIZA	31.000
AUSTRIA	31.000
TOTAL	1.726.000



Si los datos anteriores los presentamos en términos de equipos de transporte por carretera, podremos apreciar la importante necesidad de transporte desde la Región de Murcia, generada por la producción hortofrutícola en exportación hacia Europa, que sería susceptible de realizarse a través de líneas de SSS entre el puerto de Cartagena y el Sur de Francia, e incluso al norte o centro de Italia, para continuar desde esos puntos vía carretera.

Cabe pensar, que una líneas de transporte de SSS especializado en soluciones para el sector, desde el Puerto de Cartagena, podrían también captar volúmenes importantes de carga procedente del Sur peninsular.

LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE PARA LA EXPORTACION

El movimiento de equipos de transporte estimado por campaña, se detalla en el siguiente cuadro

2011

	TONELADAS	CAMIONES
REINO UNIDO	565.000	28.200
ALEMANIA	500.000	25.050
FRANCIA	311.000	15.550
PAISES BAJOS	160.000	8.000
ITALIA	128.000	6.400
SUIZA	31.000	1.550
AUSTRIA	31.000	1.550
TOTAL	1.726.000	86.300



**EI PUERTO DE CARTAGENA
INFRAESTRUCTURAS PARA EL
DESARROLLO DE SSS**

EL PUERTO DE CARTAGENA : SSS

El Puerto de Cartagena dispone de medios e infraestructuras para la puesta en marcha en cualquier momento de un proyecto de SSS, de trafico rodado.



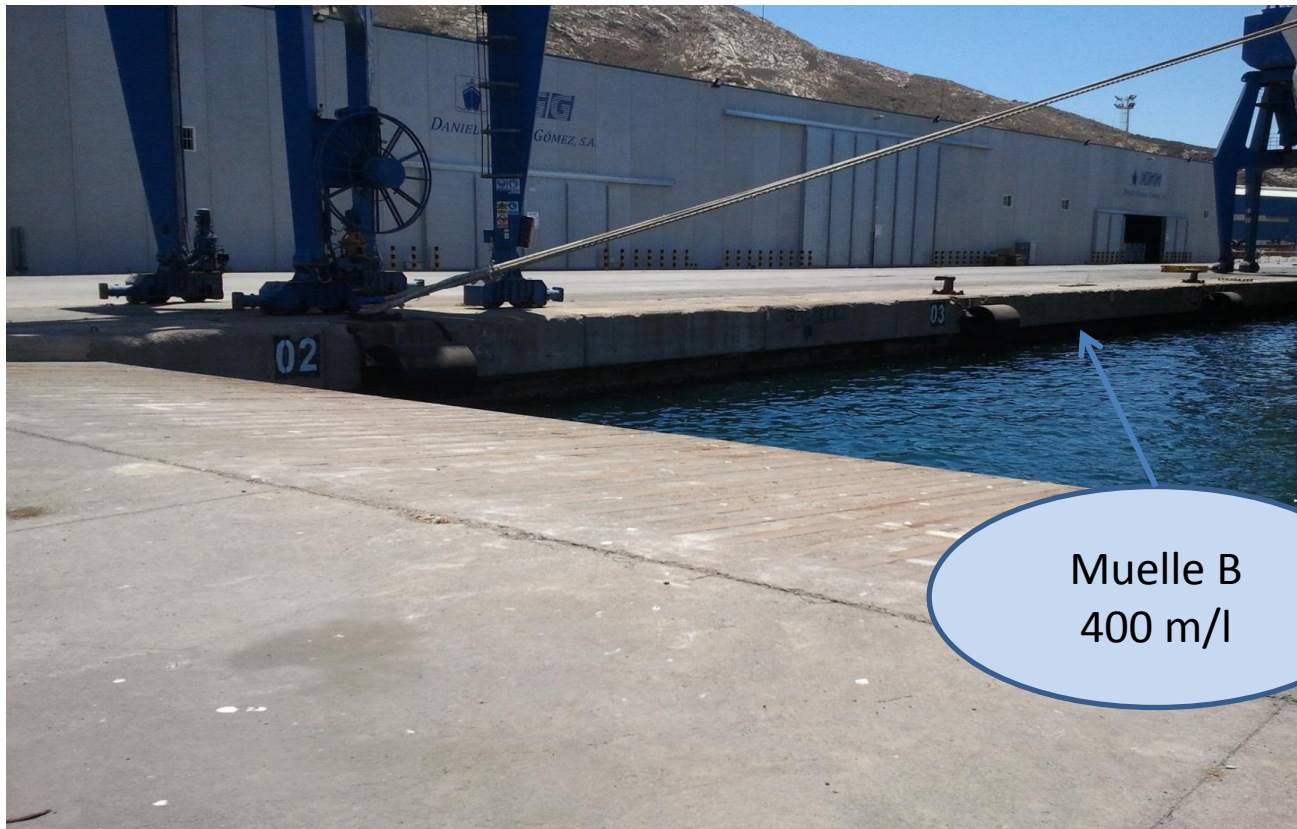
EL PUERTO DE CARTAGENA : SSS



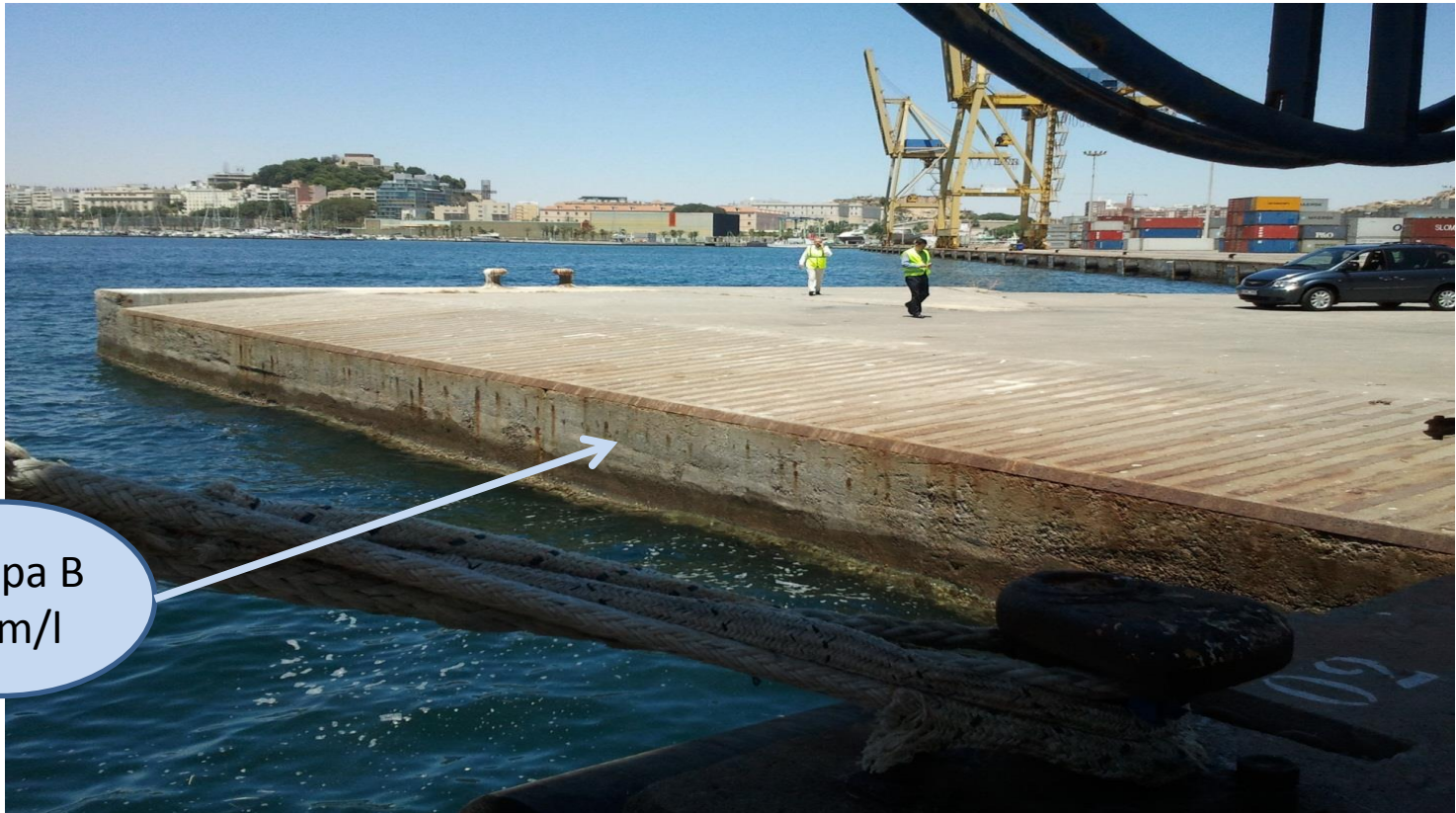
EL PUERTO DE CARTAGENA : SSS



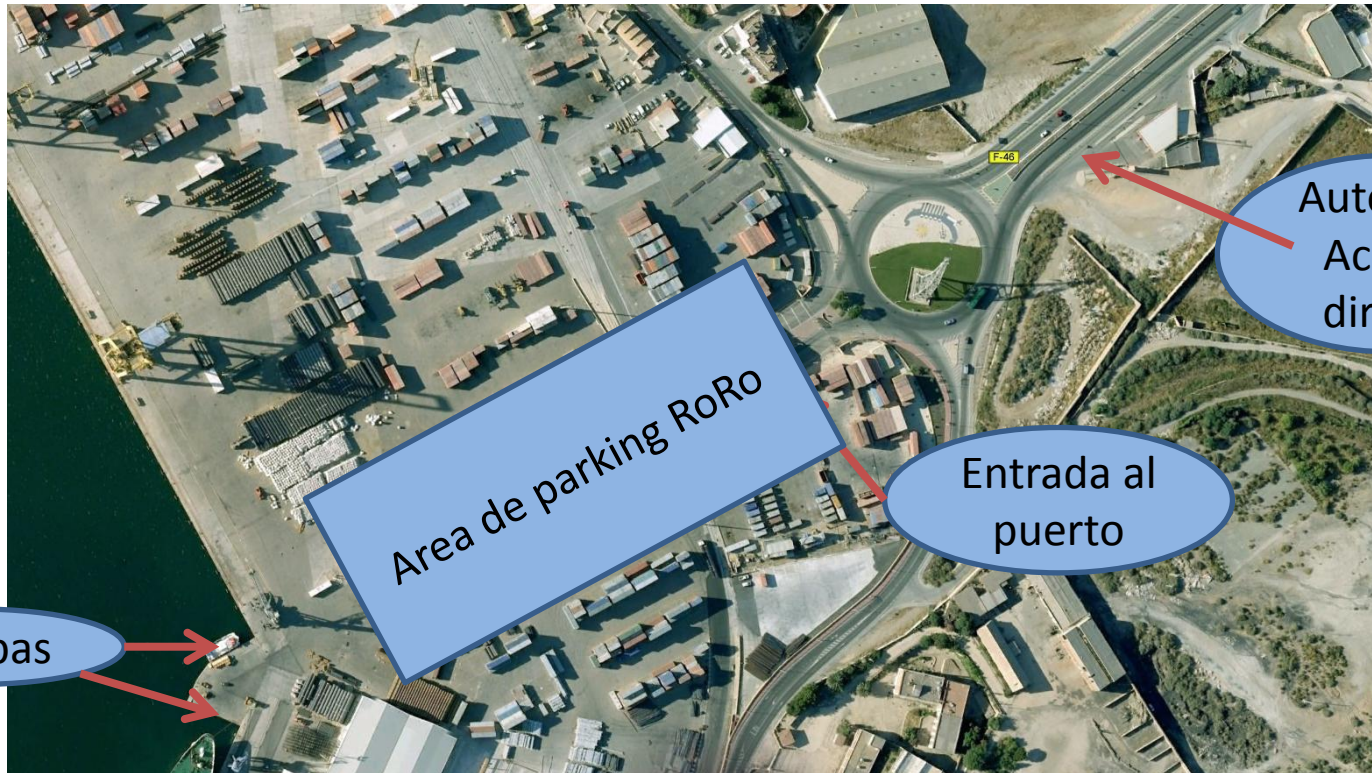
EL PUERTO DE CARTAGENA : SSS



Muelle B
400 m/l



Rampa B
27 m/l



**MOVIMIENTO DEL PUERTO DE CARTAGENA PARA EL
DESARROLLO DE LINEAS DE SSS QUE APORTEN
ALTERNATIVAS AL MODELO ACTUAL**

MED PORTS COMMUNITY



El Puerto de Cartagena es **miembro fundador y de pleno derecho de la MED PORTS COMMUNITY**, organización en la que también participan los puertos de Tarragona (España), Bari, Livorno y Salerno (Italia) y Sete (Francia).

Objetivos:

- Potenciar el desarrollo del SSS entre los países de la Unión Europea.
- Incrementar la eficiencia en el transporte y reducir la polución.
- Reducir la congestión en las principales rutas europeas.
- Posibilitar mejores conexiones con las regiones periféricas.



Acciones

- Promover el cambio de impresiones intra mediterráneas, sobre la actuación del transporte marítimo en general y en especial sobre, el Short Sea Shipping mediterráneo.
- Integrar los nodos de transporte de una manera efectiva, analizando los cuellos de botella respectivos y de enlace entre ellos, para incorporar el transporte marítimo de corta distancia al proceso de distribución de mercancías.
- Facilitar la información, publicidad y programación del transporte marítimo, en su modalidad de corta distancia en el mediterráneo.

- Realizar propuestas de mejora en materia de transporte marítimo, desde un punto de vista multimodal y desde una perspectiva portuaria.
- Promover y potenciar la cooperación privada en el ámbito de programas nacionales y europeos. Lograr una cooperación estrecha con todos los agentes que participan en la cadena de transporte, con la finalidad de obtener una visión completa de la cadena intermodal.



**MOVIMIENTO DEL PUERTO DE CARTAGENA PARA EL
DESARROLLO DE LINEAS DE SSS QUE APORTEN
ALTERNATIVAS AL MODELO ACTUAL**

PROYECTO REMOMED



Ya en el año 2004 el Puerto de Cartagena comienza a trabajar con el objetivo de disponer de una línea de SSS que permita facilitar a los transportistas terrestres la salida hacia Europa, vía marítima.

En **Julio 2004** arranca – financiado por la Unión Europea - el **proyecto REMOMED**, cuya finalidad es el **desarrollo del transporte multimodal en el corredor Mediterráneo Sur**. En él participan diferentes regiones del Sur de Europa, siendo el objetivo de la Autoridad Portuaria, el desarrollo de nuevas líneas de transporte marítimo con el resto de socios del proyecto, entre los que se incluían los puertos de Salerno, Nápoles, Gioia Tauro, etc.

De los trabajos realizados en el marco del proyecto REMOMED, se concluye que es viable una línea Cartagena con algún puerto del centro/norte italiano (Genova, Livorno, Civitavecchia.), a realizar con buque RoRo en equipos no acompañados, y con dos salidas semanales. También se concluye que es rentable en tiempos de tránsito y en costes, una línea Cartagena – Nápoles, pero no existe carga suficiente para realizar dos salidas semanales. Los trabajos concluyen en Junio del 2006.



**MOVIMIENTO DEL PUERTO DE CARTAGENA PARA EL
DESARROLLO DE LINEAS DE SSS QUE APORTEN
ALTERNATIVAS AL MODELO ACTUAL**

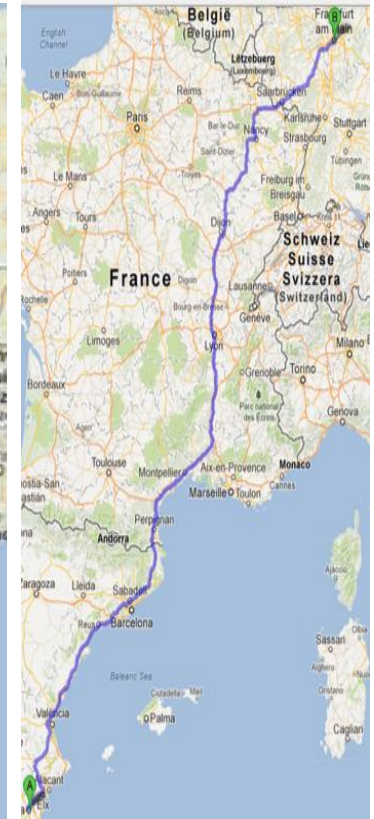
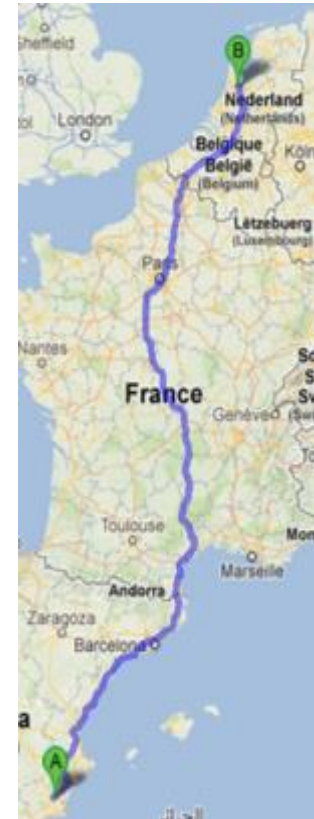
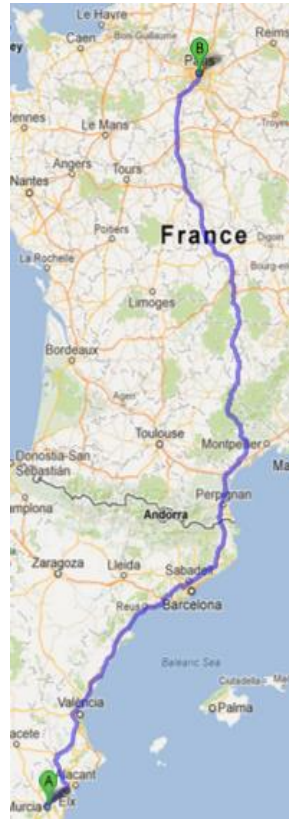
**PROYECTO CARTAGENA – SETE
2007**



En el año 2007 el Puerto de Cartagena concluye un **estudio de la viabilidad de líneas marítimas desde el puerto de Cartagena y un puerto del Sur de Francia.** Este estudio es realizado apoyando el interés del FROET, en dar solución a los crecientes problemas de la empresas del sector, generados por el cambio en la normativa relativa a tiempos de conducción y descansos.



Los destinos mas importantes de la carga, pasan en sus rutas de carretera, cercanas a los puertos de Toulón y Sete, por lo que una línea a alguno de ellos, supone un ahorro cercano al 50 % de los kilómetros hasta destino. (Aprox. 900 Km)



En base a la importancia que tendría para la logística de las exportaciones hortofrutícolas el desarrollo de líneas de SSS desde el puerto de Cartagena, la Autoridad Portuaria lideró un proceso de acercamiento entre una compañía naviera y los transportistas de la región de Murcia, a través del FROET, y con el puerto de Sete en el Sur de Francia. Se realizaron todos los análisis de viabilidad que permitieron la presentación de un proyecto al Programa Marco Polo II. El proyecto :

- Era viable en tiempos de tránsito, con reducciones de tiempos respecto a la situación previa.
- Facilitaba la organización de los tiempos de trabajo y conducción.
- Con la ayuda del programa Marco Polo II en sus primeros años, era viable desde el punto de vista económico, presentando unos resultados estables en márgenes razonables a partir del cuarto año.



El proyecto contemplaba el empleo de dos buques con las siguientes características.

Tipo: Ropax

Velocidad 19 nudos

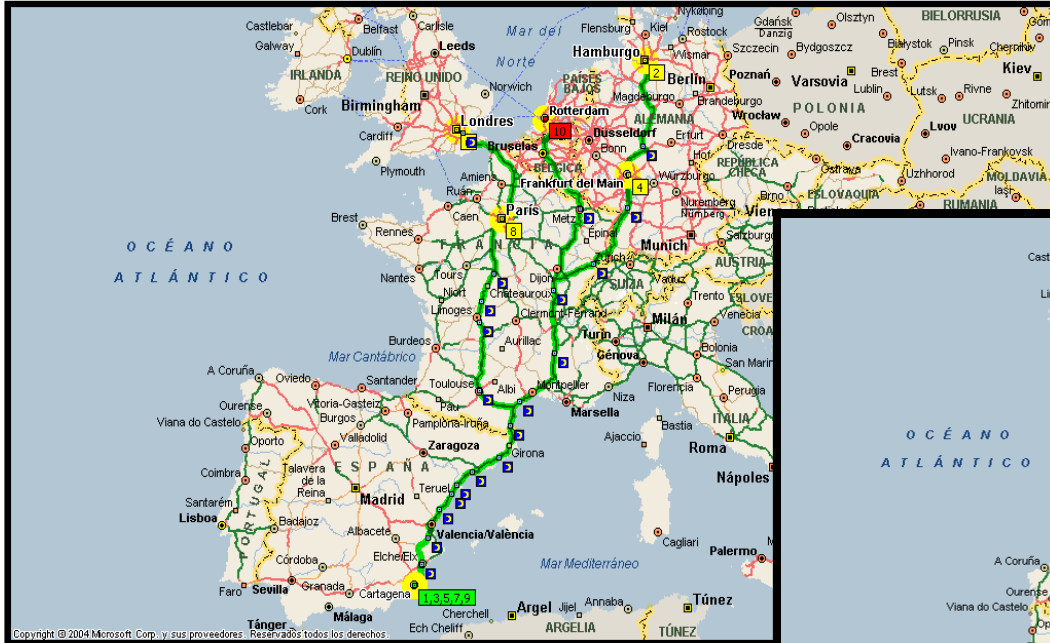
Capacidad de carga: 3.000 ml / 145 trailers

Capacidad de pasaje: 200 personas.

Servicio : 2 salidas semanales



El intercambio modal en las rutas se aprecia en los siguientes mapas:



Rutas carretera



Ruta SSS + Ctra.

El cambio a una logística multimodal reducía los kilómetros de conducción, facilitaba el cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y la realización de cualquiera de estas rutas dentro de la semana.

AHORROS EN DISTINTAS RUTAS	DISTANCE (KM)	DISTANCIA DESDE SETE (KM)	DIF KM	AHORRO % DE CONDUCCION
CARTAGENA (ESP) – HAMBURG (GER)	2.399	1.513	886	37%
CARTAGENA (ESP) – FRANKFURT (GER)	1.913	1.027	886	46%
CARTAGENA (ESP) – LONDON (ENG)	2.014	1.164	850	42%
CARTAGENA (ESP) – PARIS (FRA)	1.617	767	850	53%
CARTAGENA (ESP) – ROTTERDAM (NL)	2.062	1.201	861	42%

El proyecto tenía dos importantes debilidades:

- El transporte de la producción hortofrutícola es estacional, por lo que durante los meses de mayo a octubre el volumen de transporte bajaba de manera considerable.
- Dificultad para generar cargas de vuelta (Sete – Cartagena).

Finalmente y a pesar del interés de todos, las compañías transportistas, la naviera, el apoyo de los puertos, y el apoyo del programa Marco Polo II, que concedió al proyecto una subvención importante, las debilidades no fueron salvadas, y no fue puesto en marcha.

**MOVIMIENTO DEL PUERTO DE CARTAGENA PARA EL
DESARROLLO DE LINEAS DE SSS QUE APORTEN
ALTERNATIVAS AL MODELO ACTUAL**

**PROYECTO WEST-MOS
2008**



El proyecto contaba con la ayuda financiera de la Unión Europea, para el desarrollo de líneas de SSS y Autopistas del Mar, en cuatro estados miembros, España, Italia, Irlanda y Francia. Tenía por objetivo proporcionar una plataforma para el desarrollo de las Autopistas del Mar en las zonas marítimas el Oeste y Sur Oeste de Europa.



La Autoridad Portuaria de Cartagena, participó con la preparación de un nuevo estudio de viabilidad de una Autopista del Mar en la fachada mediterránea entre los Puertos de Cartagena y Sete. Este trabajo fue presentado en colaboración con Puertos del Estado

D 7.7 – CARTAGENA PRACTICAL STUDY

ESTUDIO DE MERCADO Y VIABILIDAD DE AUTOPISTA/S DEL MAR

Puerto de Cartagena en relación con la Fachada Mediterránea



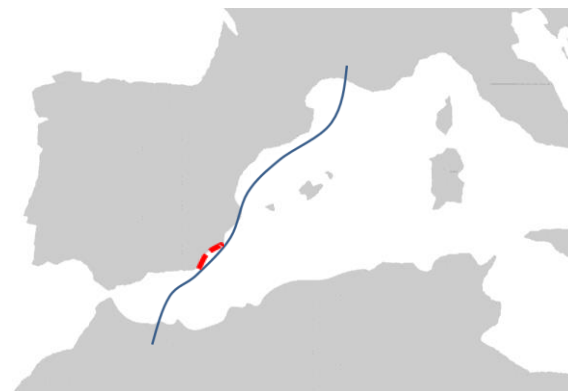
**MOVIMIENTO DEL PUERTO DE CARTAGENA PARA EL
DESARROLLO DE LINEAS DE SSS QUE APORTEN
ALTERNATIVAS AL MODELO ACTUAL**

**PROYECTO LINEA COMPARTIDA
2012**



Ante las dificultades para iniciar una línea dedicada, que diera cobertura a las necesidades de exportación indicadas, en el año 2012, ante la existencia de unas líneas marítimas de buques adecuados a las necesidades del tráfico, que pasando por delante del puerto de Cartagena tienen como destino el puerto francés de Sete,.

La Autoridad Portuaria de Cartagena estudió la viabilidad en cuanto a espacios libres en los buques, tiempos de tránsito y diferenciales de costes para el naviero, de realizar 3 escalas semanales en este puerto.



Se realizan los análisis correspondientes a dos líneas y en cuanto a algunos datos clave, se concluye:

- La desviación de entrada y salida al puerto de Cartagena, implica un incremento de navegación de 20 millas en el mayor de los casos.
- Se mantiene el tiempo total de duración del viaje sin cambios, incrementándose el tiempo en puerto y disminuyendo el de navegación en 2,7 horas.
- El incremento en la velocidad media del buque en el caso mayor es de 0,57 nudos. Se requiere buques que alcancen en velocidad de servicio los 22 nudos.
- Por la mayor velocidad y por el incremento de los tiempos en puerto, se incrementa el consumo por viaje en 13,27 Tns de lfo y 0,80 Tns de Gas Oil.

El efecto en costes de los diferenciales indicados se valora a precios de combustible de verano de 2012, en un incremento de 18.000 euros de los costes de un viaje, en los que se incluyen:

- Combustibles.
- Costes en puerto adicional.
 - Tasa T-1
 - Amarre y desamarre, Prácticos, Marpol, Remolcadores.
 - Agencia

Los Ingresos netos que pueden superar este diferencial de costes, por el transporte de equipos desde Cartagena, es alcanzable con un transporte mínimo de 30 equipos aproximadamente, cifra fácilmente alcanzable si la línea reúne las características y horarios que se adecuen a las necesidades.



El servicio finalmente no se inició, dado que las líneas base que soportaban el proyecto, se retiraron en el inicio de otoño de 2012.

El estudio realizado, entre otras llegó a las siguientes conclusiones:

- El puerto de Cartagena reúne todas las condiciones para desarrollar con éxito una línea de SSS como la estudiada.
- La condición de temporalidad del tráfico base del puerto de Cartagena, siendo un punto débil importante, puede ser en alguna medida superado, si el tráfico es combinado con tráfico de pasaje, al mismo puerto u otro que pueda resultar complementario, dado que el tráfico de pasaje crece significativamente, en los periodos bajos de carga hortofrutícola.
- La puesta en marcha de un servicio de este tipo, debe ser apoyada por el compromiso de todas las partes involucradas, armador, transportistas y puertos.



**ESTRATEGIA DEL PUERTO
ACCIONES PARA POTENCIAR EL SSS**

La acciones de los puertos para potenciar las líneas de SSS, deben de tender a realiza esfuerzos en diferentes aspectos, pero con un objetivo único.

Facilitar el atraque preferente y el inicio de operaciones a la llegada.

Posibilitar movimientos rápidos buque – muelle - buque

Facilitar los movimientos rápidos y seguros en los muelles

Potenciar las buenas conexiones terrestres.

En la medida de sus posibilidades, reducir el coste de paso por el puerto



Las Autoridades Portuarias conocen bien las necesidades de las líneas de transporte marítimo de corta distancia, y todas las acciones indicadas van dirigidas a potenciar la cobertura de esas necesidades. Indudablemente tienen posibilidad de influir en alguna medida en todos los aspectos señalados, y según cual se su estrategia y hacia donde dirijan sus esfuerzos condicionará el desarrollo posterior, pero no tienen el control sobre todos los factores.

Es fundamental el compromiso de cada uno de los actores que intervienen, los operadores de servicios portuarios, los agentes marítimos de los armadores, etc. El esfuerzo coordinado de todos con el objetivo de aportar un servicio competitivo y de calidad es imprescindible para potenciar el paso a logísticas multimodales.

EL SALTO A LA LOGISTICA MULTIMODAL
EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE
MURCIA

Como hemos visto durante la exposición, hay un alto volumen de mercancía que podría canalizarse – al menos parcialmente , a través del Puerto de Cartagena, para aprovechar las ventajas que aporta la logística multimodal y la colaboración del transporte marítimo.

También hemos visto el interés de la Autoridad Portuaria de Cartagena y del FROET en desarrollarlo, y los esfuerzos realizados a lo largo de los años.

Conocemos el interés de las compañías marítimas en crecer y desarrollar nuevas líneas, máxime en épocas de crisis como las actuales, lamentablemente no sobradas de carga.

Pero a pesar de todo ello, los intentos han resultado fallidos y no se dispone aún de una línea que parece tan necesaria.

Los análisis realizados indica que el coste del flete marítimo para el transportista de carretera, se encuentra -al menos teóricamente - por debajo del ahorro de costes directos que supone la reducción del kilometraje de conducción, al menos en las líneas más recientemente estudiadas, entre los puertos de Cartagena y Sete. Es decir, se produce una reducción del coste conjunto.

Los técnicos en el tema, nos indican que el efecto ecológico y medioambiental también es muy positivo, y también hay un claro efecto positivo en cuanto al tráfico rodado en nuestras carreteras.

EL SALTO A LA LOGISTICA MULTIMODAL

Si todo es tan positivo, ¿ porqué no se ha producido el cambio ?

Estacionalidad ?



Falta de cargas de vuelta ?

Otras ?

Resistencia al cambio ?

No es tan necesario ?

Faltan ayudas ?

..... ?



Habrá que hacer nuevos planteamientos ?

Líneas en las que estas cargas sólo sean el complemento, hasta conocer el SSS ??



Otras ?

Pasar de una logística de vehículo acompañado a sólo remolque ?

Combinar con otros puertos , desde el liderazgo de Cartagena ?

Creación de sociedades de capital mixto, empresas de carretera y navieros ?