



La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) celebra su Jornada Anual en Alicante

- Abrieron la jornada Carlos Eleno, Director General de Transportes y Logística de la Generalitat Valenciana y Joaquín Ripoll, Presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante.
- La nueva Instrucción de la DGMM, sobre tramitación de las exenciones de practica, y el último Informe del Observatorio Estadístico del TMCD fueron comentados en la Junta Directiva de SPC Spain.

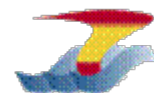
Alicante, 3 de octubre de 2014

En el día de ayer tuvo lugar la Jornada Anual de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), que en esta ocasión se celebró en Alicante, con la Autoridad Portuaria como anfitriona. La apertura de la jornada corrió a cargo de Joaquín Ripoll, presidente del Puerto de Alicante, Carlos Eleno, director general de Transportes y Logística de la Generalitat Valenciana, y Manuel Carlier, presidente de SPC-Spain. El encuentro fue clausurado por Rafael Rodríguez Valero, Director General de la Marina Mercante, del Ministerio de Fomento.

Joaquín Ripoll, Presidente de la Autoridad Portuaria, puso especial énfasis en las posibilidades de las Autopistas del Mar como servicios ya operativos y complementarios a los ferroviarios que se desarrollarán en el futuro Corredor Ferroviario del Mediterráneo, especialmente considerando el potencial que suponen las exportaciones del sector hortofrutícola para el puerto de Alicante.

En su intervención, Carlos Eleno, destacó la importancia de los nodos logísticos y los corredores para un transporte intermodal eficiente en la Comunidad Valenciana, y puso de ejemplo la reciente puesta en marcha del acceso ferroviario del Puerto de Alicante, que aportará al puerto mayor competitividad, o su papel de nodo de conexión con el Magreb.

Manuel Carlier, Presidente de SPC-Spain, recalcó el enfoque de complementariedad, y no de competencia, del transporte por carretera y el TMCD que desde la Asociación se ha mantenido siempre, como fórmula fundamental e imprescindible para el desarrollo del TMCD.





Pascual Villate, Subdirector General de Planificación, y Coordinador de la Estrategia Logística y red TEN-T del Ministerio de Fomento, hizo una amplia exposición del nuevo instrumento de financiación de la Unión Europea denominado “Mecanismo Conectar Europa”, que nace con el objetivo de proporcionar ayuda financiera para el desarrollo de las Redes de Transporte en Europa. Los recursos presupuestarios del programa para la RTE de Transportes son de 14.345 M€ y la presentación de solicitudes está abierta hasta el 26 de febrero de 2015, cuyas bases pueden encontrar [AQUÍ](#). Además, anunció que las entidades o consorcios interesados pueden ponerse en contacto con el Ministerio de Fomento para la preparación de sus propuestas.

A continuación, Jorge Ampuero, Business Manager para España y Portugal de la Sociedad de Clasificación RINA, explicó a los presentes los fundamentos del Convenio sobre Agua de Lastre, cuya entrada en vigor podría producirse en un plazo relativamente corto, y sus implicaciones sobre el transporte marítimo, al poder requerir la instalación a bordo de equipos de tratamiento, con costes de inversión de varios millones de euros. Por otra parte, RINA ha desarrollado un software específico para la óptima gestión de agua de lastre a bordo que permite generar ahorros en el consumo energético.

En una mesa redonda denominada “*La Estrategia Logística de España y la Intermodalidad*”, moderada por Pascual Villate, participaron Antonio Vargas del Grupo Grimaldi, Miguel de Sanjuan de VIIA, Daniel Bosch de Aceitunas Cazorla y Francisco Bordejé de la Asociación Logística Innovadora de Aragón (ALIA). Mantuvieron un animado debate en el que se puso de manifiesto que una mayor frecuencia de los servicios incide positivamente en la disposición del transportista para utilizar el transporte intermodal, tanto marítimo como ferroviario. Daniel Bosch de Aceitunas Cazorla, destacó la normalización de las unidades de carga como una asignatura pendiente ya que la heterogeneidad de pesos y dimensiones incide negativamente en la adaptación al transporte intermodal.

La Jornada fue clausurada por Rafael Rodríguez Valero, quien manifestó el apoyo de la Dirección General de la Marina Mercante a todas las actividades dirigidas al fomento y desarrollo del Short Sea Shipping.





Tras la Jornada Anual, SPC-Spain celebró una reunión de su Junta Directiva, en la que, entre otros, se trataron los siguientes asuntos:

- La aprobación por parte de la DGMM, el 1 de octubre, y tras un amplio proceso de consultas, de una **nueva Instrucción sobre tramitación de solicitudes de exenciones de practica**, con vistas a simplificar y agilizar los procesos administrativos y las pruebas para la obtención de estas exenciones, y que fue muy favorablemente valorada por los asociados.

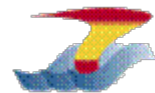
La gran mayoría de buques que operan en servicios internacionales de TMCD y Autopistas del Mar en puertos españoles no dispone de exención, a pesar del elevado número de escalas que estos buques realizan en un mismo puerto. Por ello, SPC-Spain propuso la revisión de la instrucción para agilizar y facilitar el acceso de los capitanes de estos buques a las exenciones. En la nueva instrucción se recogen la mayoría de las propuestas de SPC-Spain, que se refieren, entre otros, a los siguientes aspectos:

- La prueba sobre conocimiento local del puerto podrá desarrollarse en inglés, a petición del capitán solicitante, y la Capitanía Marítima deberá facilitarle información sobre las materias sobre las que versará dicha prueba.
- En la nueva Instrucción se hace hincapié en que la prueba práctica tiene carácter facultativo, quedando su exigencia o no a criterio del capitán marítimo.
- La Autoridad Portuaria podrá especificar en su informe preceptivo si una solicitud de exención afecta o no a un muelle en el que se almacenen mercancías peligrosas.

Adicionalmente, en la propia Instrucción se indica que, entre sus fines se cuenta agilizar la tramitación se agilice todo lo posible. Por ello, las Capitanías deberán informar en cada caso detalladamente sobre las fechas y plazos de desarrollo de cada expediente.

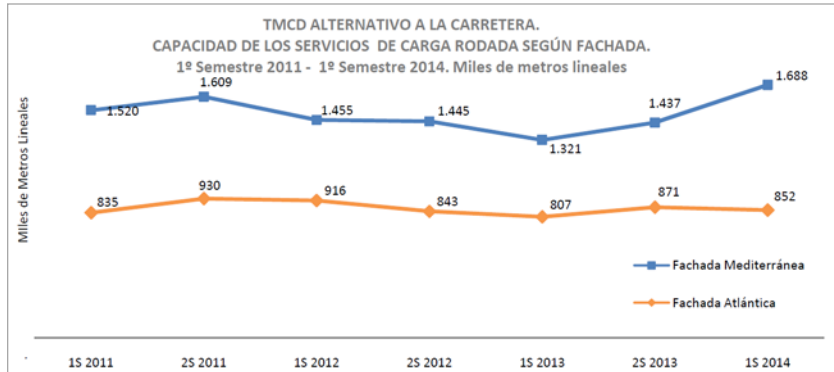
- El quinto informe del **Observatorio Estadístico del TMCD en España que compara el 1º semestre de 2014** con el mismo semestre de 2013, y cuyos datos más destacables son:

- En términos de oferta, los **servicios de TMCD alternativos a la carretera** presentan aumentos de su capacidad en la carga rodada en ambas fachadas (5,6% en la fachada atlántica y 27% en la mediterránea). Diferente tendencia sigue la carga contenerizada, con un descenso del -12,6% en la fachada atlántica y un aumento del 17% en la mediterránea.





- Las Autopistas del Mar de la fachada atlántica mantienen el mismo número de servicios (1) aunque ha aumentado su capacidad en metros lineales un 1,8%; mientras que en la fachada mediterránea registran un descenso del 9% de su capacidad, habiéndose mantenido constante el número de servicios (3).



- En el 1º semestre de 2014, la demanda de TMCD de carga rodada internacional, ha registrado un aumento del 8,8% respecto al mismo semestre del año 2013, aunque de diferente manera según fachadas:
- En la fachada Atlántica se produjo un descenso del volumen de mercancía ro-ro en el 1º semestre de 2014 respecto al mismo semestre de 2013 (-5,4%). En la fachada Mediterránea, por el contrario, se ha registrado un crecimiento del 11,9% del volumen de mercancía ro-ro en el 1º semestre de 2014 respecto al mismo semestre de 2013.
- Como consecuencia de lo anterior, la fachada Mediterránea presenta un nivel de ocupación más alto (51,9%) que la Atlántica (42,9%), aunque en ambos casos es una cifra algo inferior a la registrada en 2013.

