



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

Jornada “Los transportistas de mercancías por carretera y el Transporte marítimo de Corta Distancia como una herramienta de competitividad del sector”



**La situación actual del
Short Sea Shipping (SSS) y las
Autopistas del Mar (AdM) en España:
servicios existentes y previstos,
características y nivel de actualización**

Pilar Tejo Mora – Granados
Directora Técnica del SPC- Spain

Vigo – 21 de Junio de 2.013



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia

■ SPC Spain

- Creada en 2002.
- 29 miembros, todas las partes interesadas.
- Plan estratégico orientado a la obtención de resultados tangibles.
- Proyectos I + D + i

■ Sector SSS

- Establecimiento de numerosos nuevos servicios
- Percepción de fuerte riesgo empresarial
- No siempre éxito, algunos servicios se han retirado



Vigo, 21.06.2013

LOS TRANSPORTISTAS DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA COMO UNA HERRAMIENTA DE COMPETITIVIDAD DEL SECTOR

www.shortsea.es



- **¿QUÉ ES?:** 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.





¿PARA QUÉ LAS AUTOPISTAS DEL MAR?

- Reducir la congestión de las carreteras.
- Absorber una parte significativa del aumento esperado de la demanda de transporte de carga por carretera.
- Mejorar la **accesibilidad de las regiones periféricas y las islas**

CONCEPTO

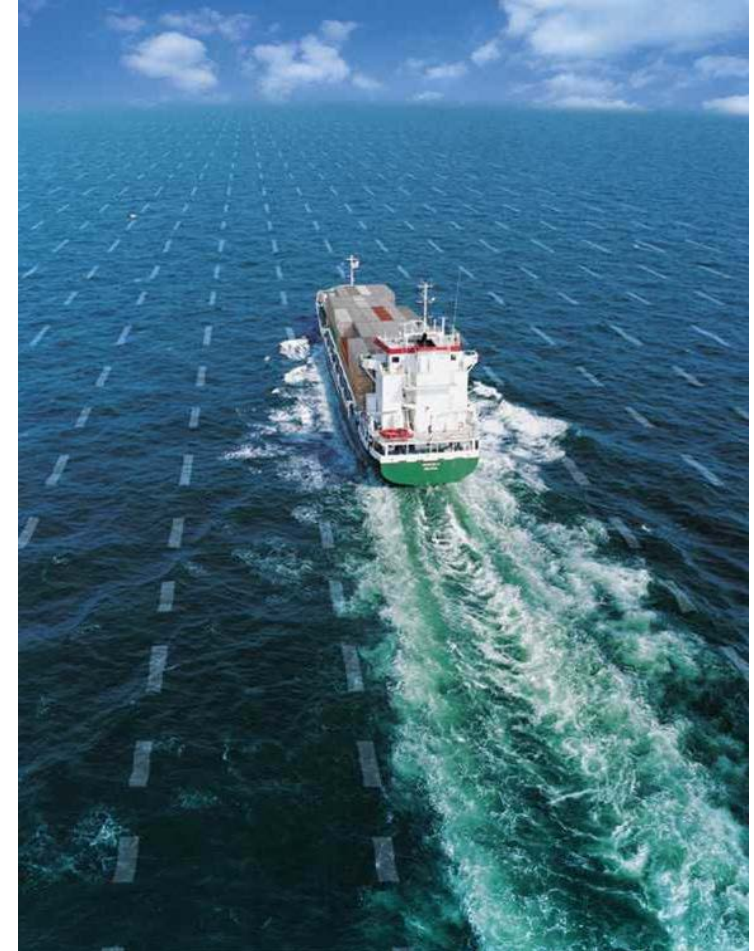
- Servicios marítimos nuevos o preexistentes.
- Viables, regulares y frecuentes.
- Entre **al menos 2 puertos de dos países distintos de la UE**. Incluye las infraestructuras de dichos puertos y sus accesos.
- Principalmente de **carga**.
- Que **concentran** flujos de carga importantes.
- Integrados en la **red TEN-T**.





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 de SSS** con
 - Alta **calidad** (seguridad, frecuencia, tiempo de tránsito)
 - Alta **capacidad**
 - **Excelente conexión** con redes transeuropeas de transporte TEN-T



La vía mas sencilla de promocionar el SSS es conseguir que el vehículo, pueda utilizar el barco como **una alternativa**, un medio que sustituye físicamente a la carretera y que le permite **cambiar Kms por millas marítimas**, viajando de forma superpuesta sobre el barco.

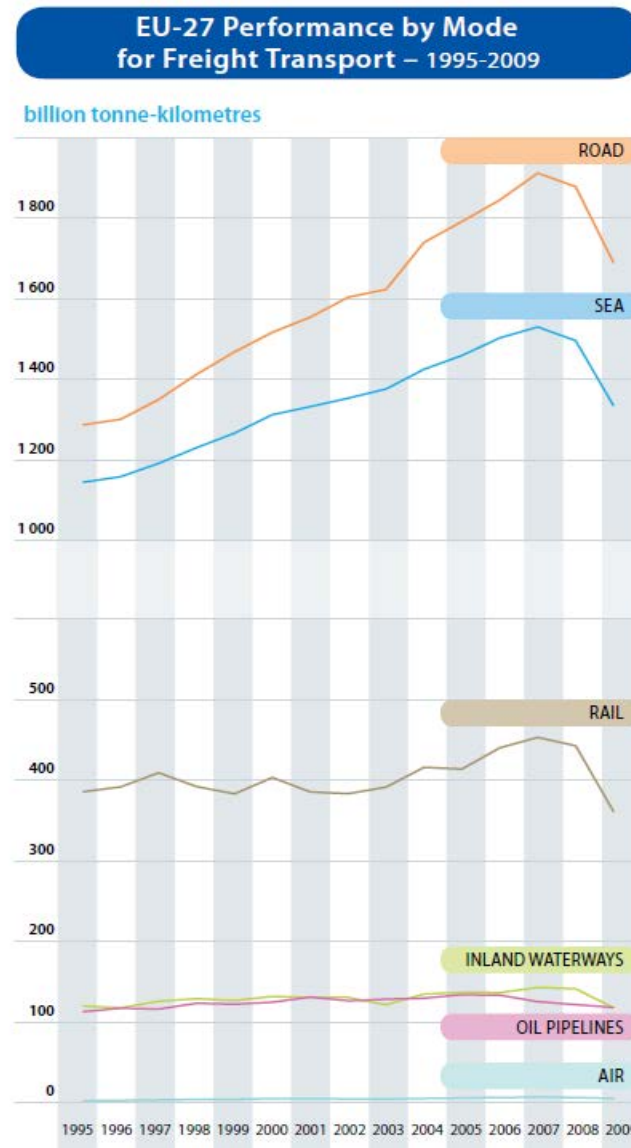


¿Por qué apoya la UE el SSS?

La carretera es el modo que más cuota ha ganado en el transporte de mercancías intracomunitario

	Incremento (%)	Cuota (%)		
	1995 - 2009	1995	2009	
Carretera	31%	42%	47%	↑
Marítimo	17%	37%	37%	=
FFCC	-6%	13%	10%	↓
Vías navegables	-2%	4%	3%	↓
Tubería	5%	4%	3%	↓
Aéreo	24%	0%	0%	=
Total	19%	100%	100%	

Fuente: EUROSTAT





Las amenazas al transporte de mercancías por carretera

Incremento de la fiscalidad

- I.E.H.
- Tasa uso infraestructura

Normativa laboral y social

Conducción y descanso.
Reglamento (CE)
561/2006

LIBRO BLANCO

Transferencia de la carretera a otros modos

- 2030: 30 %
- 2050: + 50%

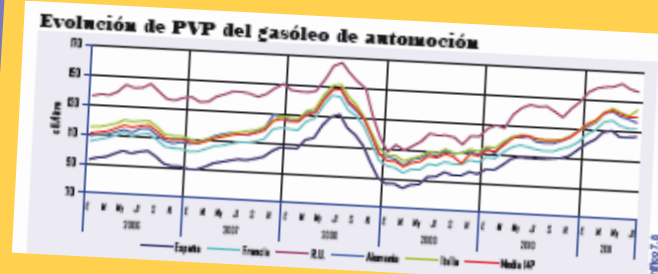
LIBRO BLANCO 2011

Reducción mínima de 60 % de emisiones de gases de efecto invernadero debidos a los transportes, antes de 2050



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

Incremento del precio del combustible



Normativa laboral y social

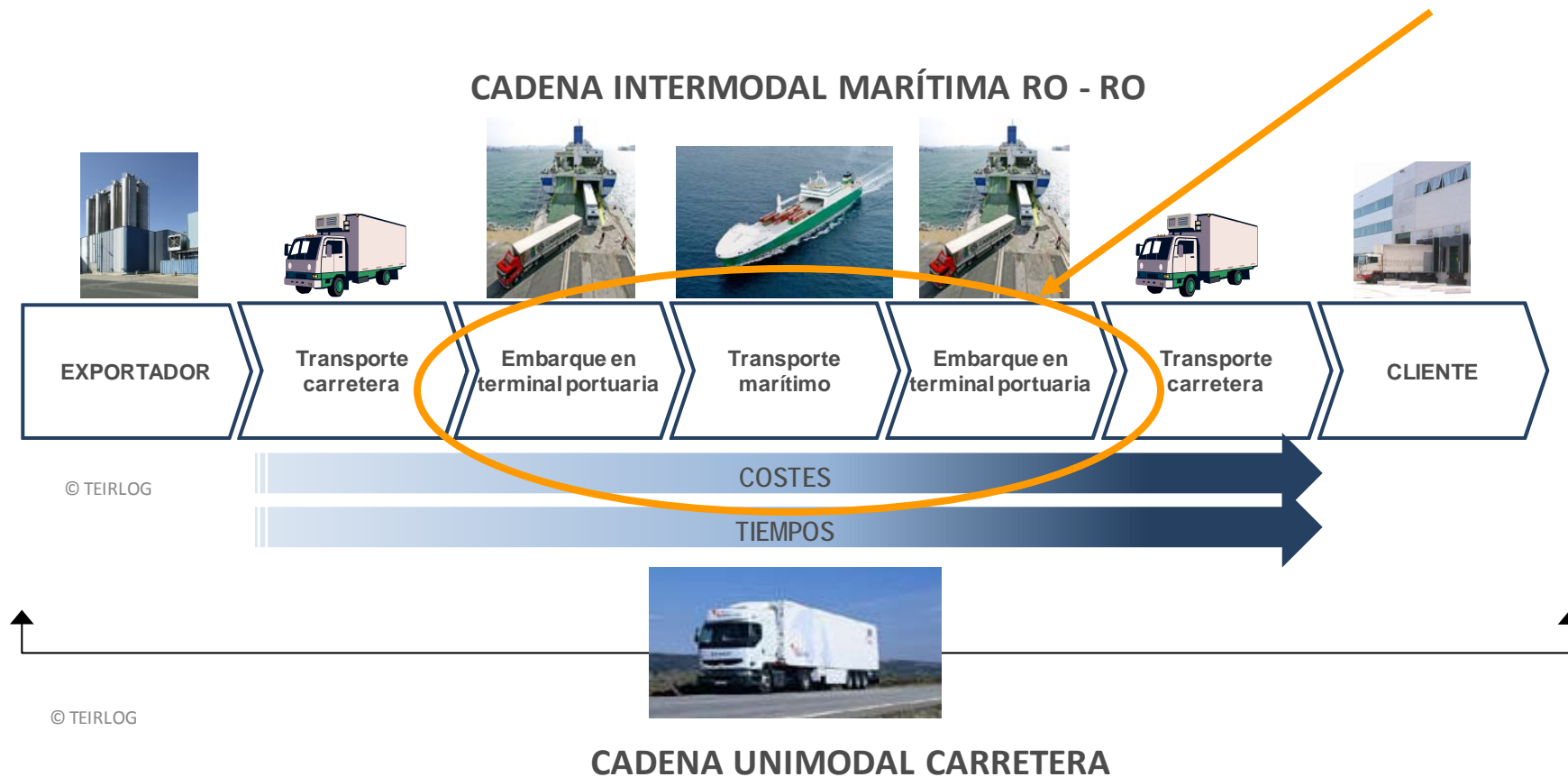
Jornadas de trabajo - Real Decreto 902/2007, de 6 de julio

Mayores restricciones a la circulación y al tráfico

Fines de semana, fiestas locales,....



Pero....el Short Sea Shipping es más complejo!

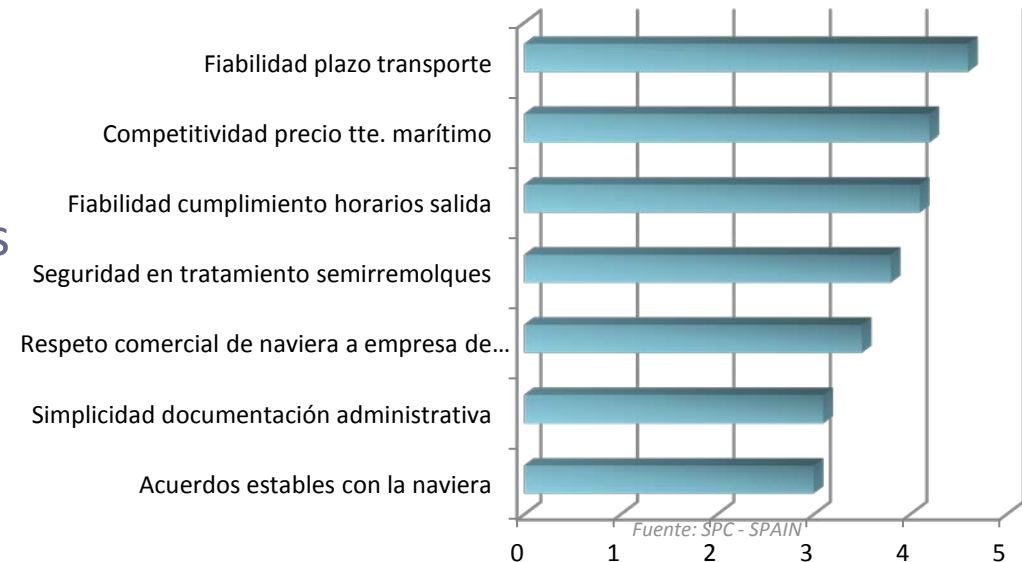




¿Qué aporta el SSSS a la carretera?

- Horarios de buques
- Frecuencia del servicio
- Tiempos de tránsito
- Cumplimiento de plazos y horarios
- Precio
- Respeto comercial
- Seguridad del vehículo
- Planteamiento logístico
- Complejidad documental y de responsabilidad

VALORACIÓN DE LOS FACTORES DE DECISIÓN PARA LA UTILIZACIÓN DEL TMCD





NO REQUIERE TRÁMITES ADUANEROS

- Si se trata de mercancía comunitaria, excepto si la naviera no tiene estatus de línea regular desde el punto de vista aduanero, en cuyo caso bastará con que envíe al consignatario / naviera una copia de la factura comercial para incorporarlo en la documentación que entregará a la Aduana.

POSICIONAMIENTO DEL VEHÍCULO EN EL PUERTO

- Generalmente 1 hora antes del inicio de la hora prevista de llegada para los camiones con o sin cabeza tractora que embarquen en buques de tipo Ro-Ro.

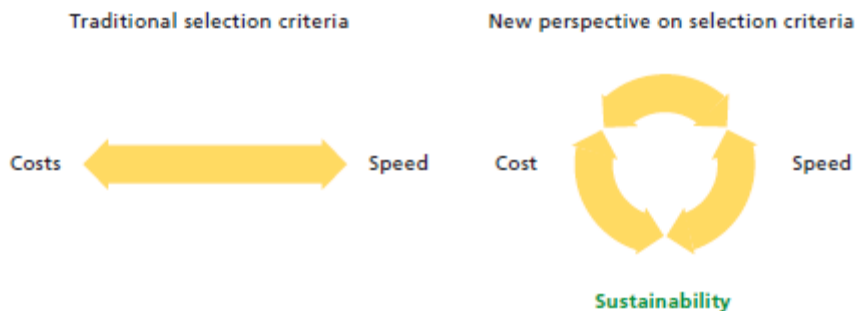
SEGURIDAD DEL VEHÍCULO EN EL TRAYECTO MARÍTIMO

- Existe un protocolo de trincaje y aseguramiento del trailer al buque realizado por personal especializado





FACTORS IN MODE SELECTION



El factor **SOSTENIBILIDAD** tiene cada vez mayor influencia en la elección modal

Fig. 26

CHARACTERISTICS OF TRANSPORTATION MODES



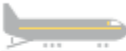



		Cost	Speed	CO ₂ Efficiency
	Air	Expensive	Fast	Low
	Road	↓	↑	↓
	Rail			
	Sea	Cheap	Slow	High

Fig. 27

Fuente: Delivering Tomorrow: Towards Sustainable Logistics. Deutsche Post DHL



¿Qué VENTAJAS ofrece el Transporte Marítimo de Corta Distancia frente a la alternativa unimodal de la carretera?

- Menor dependencia de las infraestructuras de transporte terrestre
- Menor coste del transporte
- Menor influencia del coste de combustible
- Menores plazos de transporte (minimiza impacto normativa tiempos conducción y descanso)
- Evita congestiones y cuellos de botella
- Evita restricciones a la circulación
- Incremento de seguridad: reduce riesgos de robos
- Mejora la calidad de vida de conductores

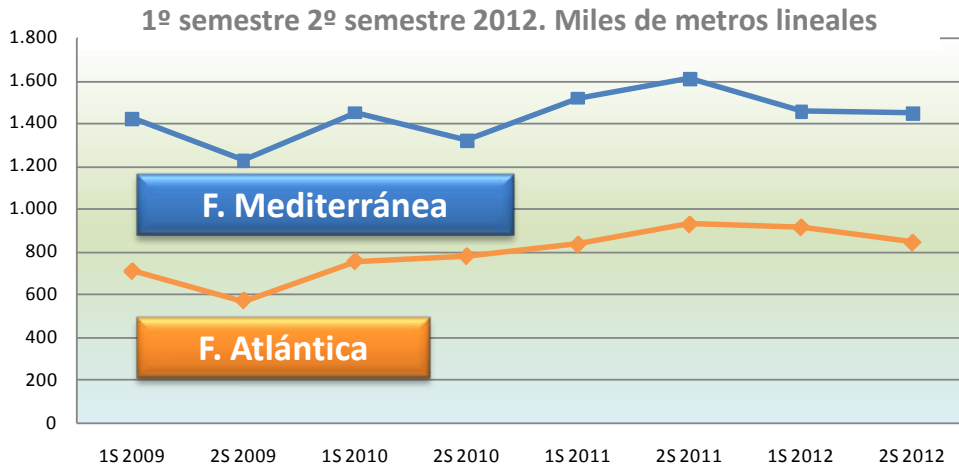




Situación Actual del TMCD: Oferta y Demanda

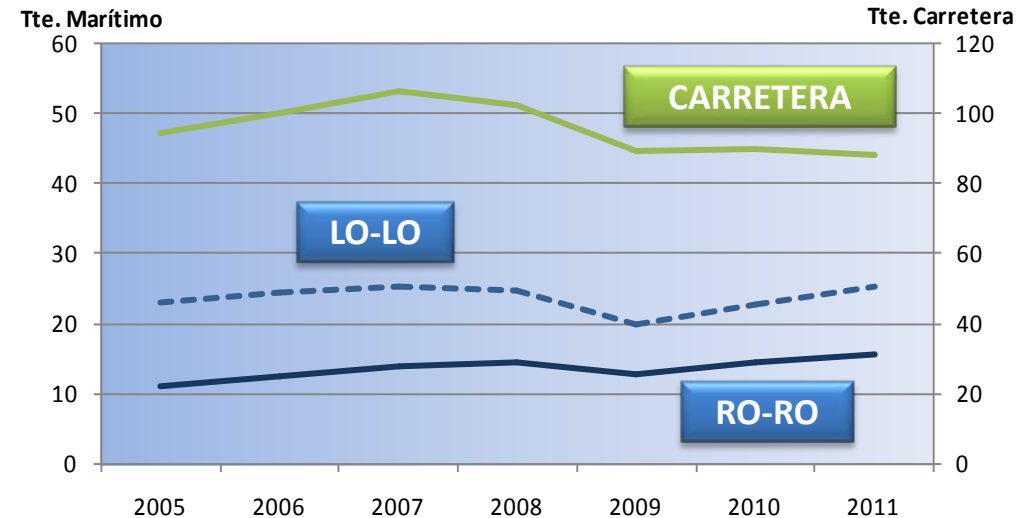
Tanto la oferta como la demanda de servicios de TMCD muestran un **gran dinamismo**, con una **evolución positiva**, a pesar de la lógica incidencia de la crisis económica.

EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE TMCD
RO-RO ALTERNATIVO A LA CARRETERA.



base de datos LinePort de la Fundación Valenciaport.
ión SPC-Spain

EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA DE TMCD (2005-2011) Excluido
cabotaje, graneles y tránsito. Datos en millones de toneladas



El **Transporte Marítimo de Corta Distancia y las Autopistas del Mar** se han ido consolidando, a lo largo de los últimos años, como una opción **realmente eficaz y competitiva de canalización de flujos intraeuropeos** para sus usuarios: operadores de transporte y clientes finales.



Situación Actual del TMCD: Oferta y Demanda

El Observatorio Estadístico de SPC-Spain muestra la elevada participación del TMCD en los flujos con determinados países, como Italia, Bélgica y Reino Unido.

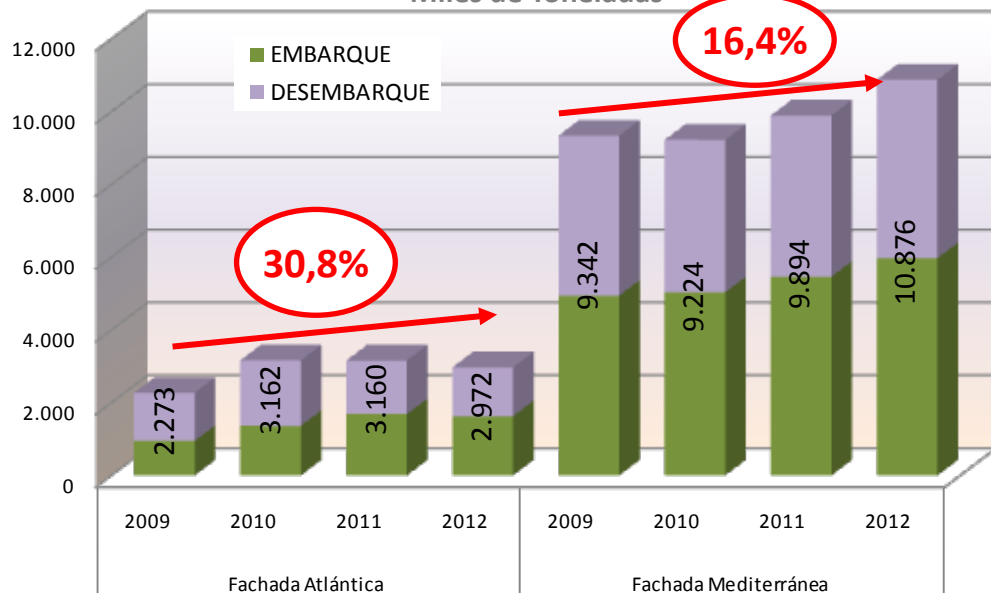
OFERTA DE SERVICIOS REGULARES DE TMCD. 2º SEMESTRE 2012

	Fachada Atlántica			Fachada Mediterránea			TOTAL		
	TMCD TOTAL	TMCD alternativo carretera	Autopistas del Mar	TMCD TOTAL	TMCD alternativo carretera	Autopistas del Mar	TMCD TOTAL	TMCD alternativo carretera	Autopistas del Mar
Líneas	44	29	1	111	37	3	155	66	4
Navieras	35	29	2	69	28	1	104	57	3
Puertos enlazados	54	42	1	88	58	6	142	100	7
B. Portacontenedores	91	45		385	97		476	142	0
B. Ro-Ro	27	20	1	70	39	7	97	59	8

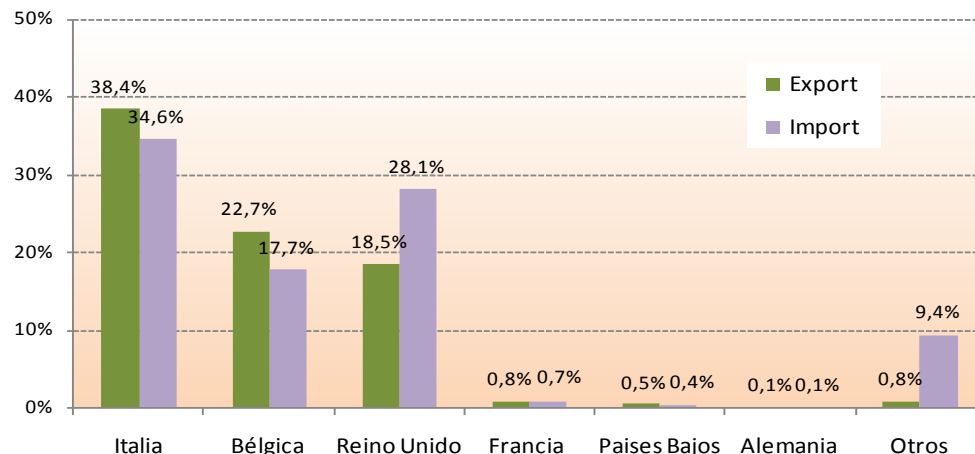
Fuente: Base de datos LinePort de la Fundación Valenciaport.
Elaboración SPC-Spain

DEMANDA DE TMCD RO-RO*. 2009-2012.

Miles de Toneladas



PARTICIPACIÓN DEL TMCD EN LOS FLUJOS DE TRANSPORTE SEGÚN PAÍSES. 2010



Fuente: Puertos del Estado/D.G. T. Terrestre
Elaboración: SPC-Spain

* Alternativo al transporte por carretera
No incluye veh. reg. mercancía



El SSS en España – La oferta de servicios ro-ro

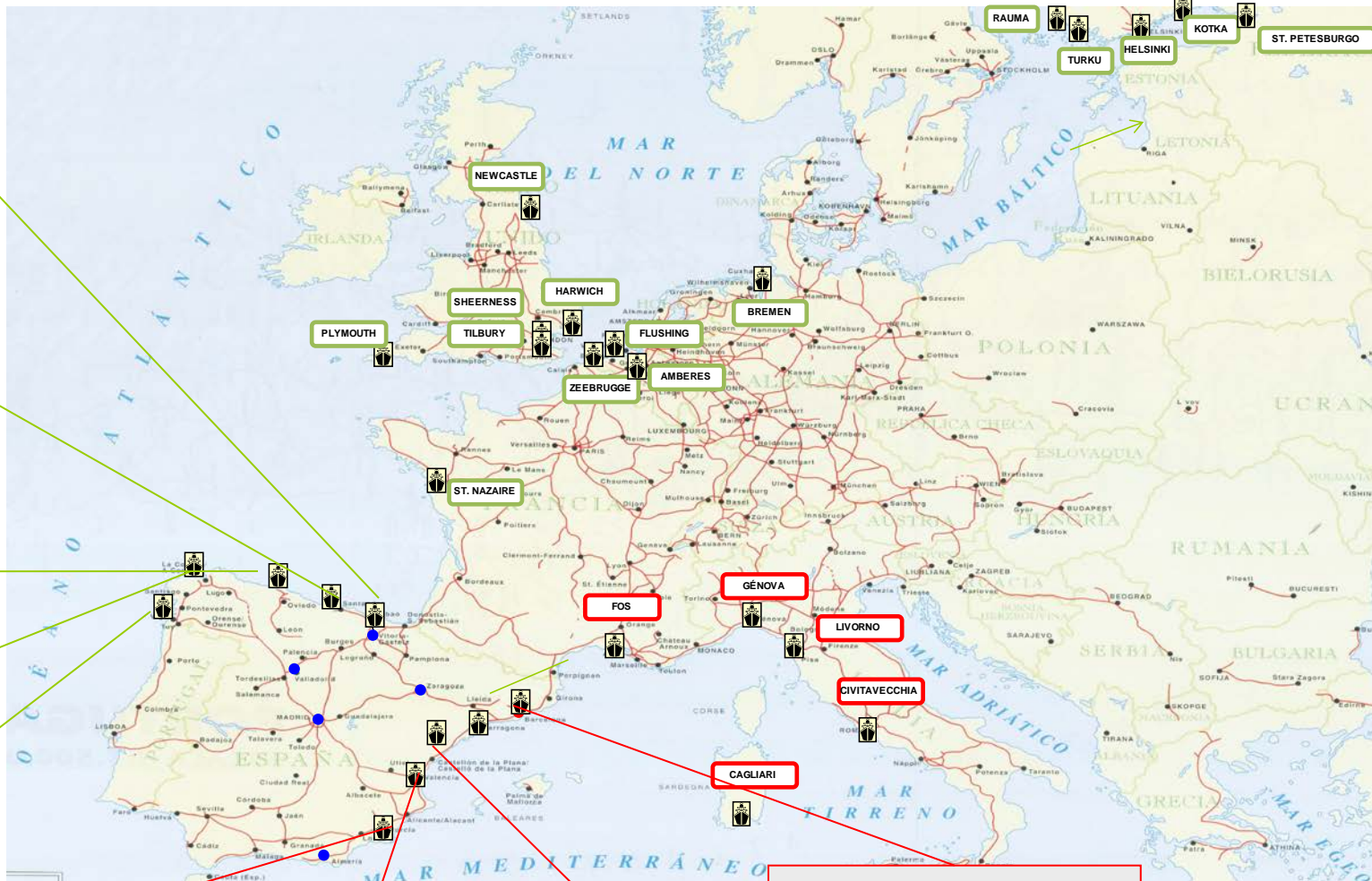
Bilbao
Amberes
Helsinki
Kotka
San Petersburgo
Tilbury
Turku
Zeebrugge

Santander
Plymouth
Poole
Portsmouth
Le Havre
Teesport
Rauma
Zeebrugge
Kotka

Gijón
St. Nazaire

Ferrol
Zeebrugge
Rauma
Kotka

Vigo
St. Nazaire
Zeebrugge

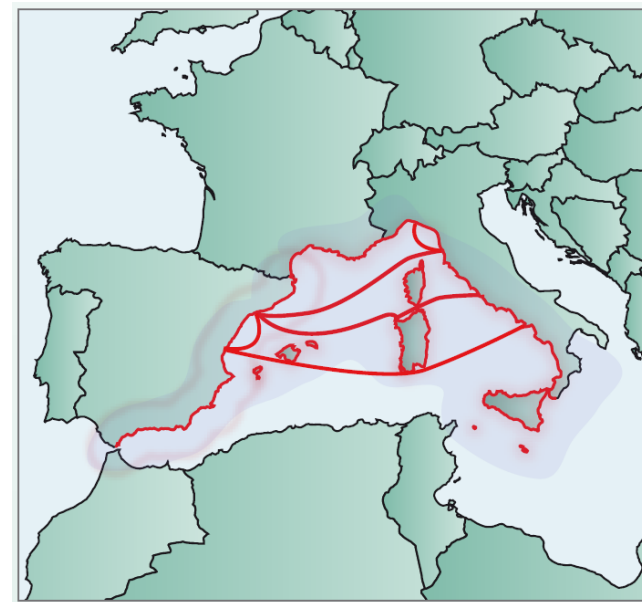
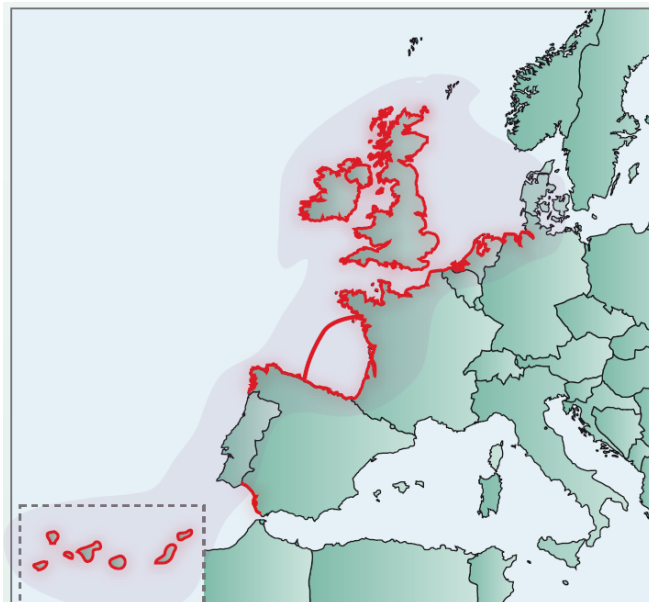


Cartagena
Amberes
Bremen
Harwich

Valencia
Cagliari
Livorno
Génova
Salerno
Savona

Castellón
Fos
Livorno

Barcelona
Zeebrugge
Flushing
Sheerness
Newcastle
Setúbal
Tyne
Génova
Savona
Livorno
Civitavecchia



ORIGEN/DESTINO	NAVIERA	TIPO DE BARCO	FRECUENCIA
BARCELONA-PORTO TORRES-CIVITAVECCHIA	GRIMALDI	RO-PAX	6xsemana
GIJÓN-SAINT NAZAIRE	LD ATLANTIQUE SUARDIAZ	RO-PAX	3xSemana
VALENCIA-CAGLIARI-SALERNO	GRIMALDI	RO-PAX	3xsemana
VALENCIA-BARCELONA-LIVORNO-SAVONA	GRIMALDI	RO-RO	3xsemana

Fuente: Boletín Lineport de la Fundación Valenciaport

Proyectos I + D + i



Objetivo:

Dar a conocer a los transportistas españoles y europeos la **oferta de servicios marítimo de carga rodada** existentes en los puertos españoles y, mediante un proceso de simulación, comparar distintos parámetros entre una **cadena de transporte únicamente por carretera y una cadena de alternativa de transporte intermodal con un tramo marítimo.**

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



MAPA DE RESULTADOS:



SHORTSEA Promotion centre SPAIN

Cadena de Transporte sólo por carretera

Origen-Destino	Coste (Eur)	Tiempo (Horas)	Distancia (Km)	Costes Ext (Eur)	Emisiones CO2 (Kg)
Zaragoza --> Pescara	1.958	52,4	1.780	593	3.942

Cadena de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)

Origen-Destino	Coste (Eur)	Tiempo (Horas)	Distancia (Km)	Costes Ext (Eur)	Emisiones CO2 (Kg)
Zaragoza --> Barcelona	337	5,5	306	102	678
Barcelona --> Civitavecchia	800	21,0	813	79	203
Civitavecchia --> Pescara	348	4,5	290	96	642
Total: Zaragoza *** Pescara	1.484	30,9	1.409	277	1.523

El flete marítimo es orientativo. Para mayor precisión, consulte a la naviera

Puerto de Origen: Puerto de Barcelona

[Información sobre la Naviera y el Servicio Marítimo.](#)

Puerto de Destino: Puerto de Civitavecchia

Selecciona la línea marítima:

Barcelona-Civitavecchia a través de GRIMALDI & TRASMEDITERRANEA(1484,461)

Nueva Simulación

Deja tus comentarios y observaciones sobre la ruta elegida en la plataforma COMODALWEB 2.0





Naviera



- Dificultades para concentrar el volumen de cargas suficiente para dar la frecuencia requerida
- Dificultades para la implantación de líneas por el **elevado riesgo económico** en el período hasta alcanzar el equilibrio de explotación

Transportista de carretera



- Necesidad de una **mayor capacidad** de organización y planificación
- Recelos por el **riesgo de pérdida de clientes** (a favor de la naviera, de mayor dimensión empresarial)
- Percepción de **pérdida de control de la cadena**
- Dificultades para **resolver el acarreo en destino**
- Riesgos de **daños al equipo** de transporte. Sistemas ágiles y sencillos de reclamación
- Dificultades de **contratación retorno**

Puertos



- **Dificultades de accesibilidad:**
 - ✓ Por interferencias con entornos urbanos
 - ✓ Por congestiones en tramos horarios determinados
 - ✓ Por horarios de terminales
- **Extracostes de la operativa de intercambio modal:**
 - ✓ Por paralizaciones
 - ✓ Por rigideces horarias en la estiba
 - ✓ Por sobre costes de estiba