

2024

Informe de **ACTIVIDADES**



Asociación Española de Promoción del
Transporte Marítimo de Corta Distancia



www.shortsea.es

Contenido

MENSAJE DE LA PRESIDENTA.....	3
PRESENTACIÓN DE LA ASOCIACIÓN	7
OBJETIVOS Y ÓRGANOS DE GOBIERNO	7
ASOCIADOS.....	8
PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA	
DISTANCIA	11
ACONTECIMIENTOS EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL.....	11
La OMI aprueba una normativa sobre emisiones netas nulas para el transporte marítimo mundial	11
Pacto Verde Europeo: Régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (ETS) del transporte marítimo y FuelEU Marítimo	13
Reglamento de la Red Transeuropea de Transporte	14
Consulta pública sobre la propuesta de Directiva que modifica la Directiva 92/106/CEE y el Reglamento (UE) 2020/1056	15
European Shipping Sustainable Forum (ESSF).....	15
ACONTECIMIENTOS EN ESPAÑA	17
Programa de Ecoincentivo marítimo.....	17
Plataforma para la promoción de los ecocombustibles	19
Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios	20
REUNIONES DEL SPC- SPAIN EN 2024	21
REUNIONES INSTITUCIONALES	21
Reunión con la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo y la Dirección General de la Marina Mercante (11 de marzo)	21
Reunión con la Dirección de Aduanas e Impuestos Especiales (13 de marzo)..	21
Reunión con la Dirección de Explotación de Puertos del Estado (30 de noviembre)	21
REUNIONES DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO DE LA ASOCIACIÓN.....	22
Junta Directiva - AGO 23 de enero del 2024.....	22
Junta Directiva – 09 de abril de 2024	22
Asamblea General Ordinaria – 13 de junio de 2024	1
Junta Directiva – 28 de octubre de 2024	1



ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE EL AÑO 2024	25
Conferencia Anual Shortsea Barcelona 2024	29
Jornadas subvencionadas por el MITMA	33
Becas Shortsea Leaders 2024.....	35
OBSERVATORIO ESTADÍSTICO DEL TMCD EN ESPAÑA	36
LA ASOCIACIÓN EN LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN	40
ANEJO I	63



MENSAJE DE LA PRESIDENTA



La economía mundial cerró 2024 con un crecimiento del 3,3%, que se prevé se desacelere hasta el 2,8% en 2025. Estas cifras, revisadas a la baja respecto a estimaciones anteriores, reflejan el impacto de nuevas tensiones comerciales y de una elevada incertidumbre política y regulatoria. De confirmarse estas previsiones, el crecimiento global se mantendría por debajo de la media del 3,7% que registró entre 2000 y 2019.

Las perspectivas para los próximos años están marcadas por la imposición de nuevos aranceles por parte de Estados Unidos y medidas de represalia de sus socios comerciales. El efecto final sobre la actividad económica dependerá, en gran medida, del rumbo que tomen las negociaciones entre los países afectados.

Según el informe anual del Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), elaborado por SPC Spain, el TMCD internacional ro-ro —excluyendo vehículos en régimen de mercancía— ascendió en 2024 a 25,5 millones de toneladas, lo que representa un descenso del 3,7% respecto al año anterior. Es el segundo año consecutivo de retroceso, tras la recuperación experimentada por el sector en 2021 y 2022. No obstante, la cifra de 2024 es un 19,4% superior a la de 2019, anterior a la pandemia. En cuanto a las Autopistas del Mar, la oferta en la fachada Atlántica se amplió hasta los cuatro servicios: dos con Reino Unido, uno con Bélgica y otro con Francia (con conexión con Marruecos). Esto supone un servicio más que en 2023 y un incremento del 30,3% en capacidad. Por su parte, la fachada Mediterránea mantiene seis servicios —cuatro con Marruecos y dos con Italia— aunque reduce su capacidad un 18,5% respecto al año anterior.

3

El informe muestra que el transporte de vehículos en régimen de mercancía alcanzó los 3,3 millones de toneladas (unos 1,4 millones de vehículos) en 2024, lo que representa un retroceso del 11% tras el notable crecimiento registrado en 2023.

En cambio, la demanda de TMCD alternativo a la carretera aumentó un 3,6% hasta alcanzar los 14,0 millones de toneladas. Por fachadas, el crecimiento fue del 17,8% en la Atlántica (3,8 Mt), mientras que la Mediterránea experimentó un leve retroceso del 0,8% (10,2 Mt).



La ocupación media en 2024 fue del 63,2%, un notable avance respecto al 57,4% de 2023. En la fachada Atlántica, el nivel de ocupación pasó del 51,2% al 53,7%, gracias a que el aumento de la demanda superó al de la oferta. En la Mediterránea, la ocupación subió del 59,6% al 67,7%, impulsada por una significativa reducción de la oferta y una demanda prácticamente estable.

Por último, el TMCD ro-ro representó en 2023 el 10,9% de la demanda de transporte internacional (carretera + marítimo), un ligero aumento respecto al 10,5% registrado en 2022. Italia y Reino Unido continúan siendo los países con mayor participación del TMCD ro-ro, con una cuota del 49,4% en Italia y del 24,3% en Reino Unido.

Como cada año, queremos agradecer al Organismo Público Puertos del Estado y a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible por los datos que nos facilitan y que hacen posible la elaboración de estos informes.

En cuanto a los precios de los combustibles, en 2024 el HFO se mantuvo prácticamente estable (-0,6% en el promedio de año), mientras que el VLSFO descendió un 2,0% y el MGO un significativo 9,5%. La tendencia decreciente observada a lo largo del año ha continuado durante los primeros meses de 2025. El diferencial medio entre VLSFO y HFO fue de 111 dólares, un 12,2% menos que en 2023 y menos de la mitad del alcanzado en 2022 (240 dólares). El precio del GNL también registró una caída del 12% tras la del 62% registrada en 2023, aunque en los primeros meses de 2025 ha mostrado un leve repunte.

4

Desde el punto de vista regulatorio, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 83) de la OMI aprobó en abril de 2025 el nuevo “Marco de Cero Neto” (IMO Net Zero Framework) para la descarbonización del transporte marítimo. Si es adoptado por los Estados Parte del Anexo VI del Convenio MARPOL en la reunión extraordinaria prevista para octubre, las medidas entrarían en vigor en marzo de 2027.

El nuevo capítulo 5 del Anexo VI establece que, a partir de 2028 (con pagos en 2029), la mayoría de los buques propulsados por combustibles fósiles deberán contribuir al “Fondo Cero Neto de la OMI”, con aportaciones proporcionales a sus emisiones de GEI, que aumentarán progresivamente hasta 2035 y más allá. En paralelo, los buques que empleen combustibles de bajas emisiones o tecnologías avanzadas recibirán “unidades de recompensa” que podrán comercializar con otros buques que no alcancen los objetivos.

Este será el primer mecanismo global de fijación de precios del carbono aplicado a un sector económico específico, con pagos obligatorios realizados por operadores



privados a una agencia de Naciones Unidas. Los recursos recaudados financiarán la adopción de tecnologías y combustibles con emisiones nulas o casi nulas de GEI. Además, una parte se destinará a actividades de I+D, transferencia tecnológica, capacitación e iniciativas de transición justa en países en desarrollo.

En cuanto al Indicador de Intensidad de Carbono (CII), el MEPC 83 aprobó nuevos objetivos de reducción hasta 2030, pero sin resolver sus deficiencias estructurales, que afectan especialmente a los servicios de corta distancia. Esta situación ha generado preocupación en el sector.

Se aprobó también una nueva zona de control de emisiones (ECA) para óxidos de nitrógeno y de azufre en el Atlántico nororiental, que abarcará desde las aguas de Groenlandia, Islandia y las Islas Feroe hasta las costas de España y Portugal. Las exigencias sobre NOx se aplicarán a buques construidos a partir del 1 de enero de 2027, mientras que las relativas a SOx (límite del 0,1% de contenido de azufre) entrarán en vigor previsiblemente el 1 de marzo de 2028.

Esta nueva SECA se suma a la del Mediterráneo, en vigor desde mayo de 2025. **En conjunto, estas exigencias, junto con las normas europeas ETS y FuelEU y las lagunas del CII, están generando un aumento significativo de costes que amenaza la competitividad del TMCD. Existe el riesgo real de malograr los avances de las últimas dos décadas, durante las cuales se ha consolidado una oferta regular y de calidad, cada vez más sostenible, gracias a la modernización de la flota y la inversión en tecnologías más limpias.**

5

A esta preocupación se suma el bajo grado de ejecución del programa de ecoincentivos: la resolución provisional de la segunda convocatoria apenas adjudica el 10% del presupuesto asignado. Desde el sector insistimos en la urgencia de poner en marcha un programa eficaz de Ecoincentivos Marítimos, que permita impulsar de forma decidida el uso de cadenas intermodales marítimas, en complementariedad con la carretera, promoviendo así un sistema logístico más eficiente, ecológico y sostenible.

La Conferencia Anual de SPC Spain se celebró en Barcelona, en octubre, coincidiendo con la Copa América. Como viene siendo habitual, el evento reunió a un gran número de profesionales y representantes institucionales. Fue inaugurado por el presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, el presidente de Puertos del Estado y la presidenta de SPC Spain, y contó con la participación de representantes de la DG MOVE de la Comisión Europea, de la Representación Permanente de España ante la UE, del Ministerio de Transportes, de la Agencia Tributaria, así como de navieras, cargadores, transportistas y otros expertos del sector.



A esta Conferencia se suman las 3 Jornadas realizadas en Castellón, Zaragoza y Motril contribuyendo así a la difusión y promoción del TMCD.

El éxito de esta Conferencia y del conjunto de actividades desarrolladas por la Asociación a lo largo del año es fruto del trabajo conjunto y del compromiso de todas las entidades asociadas. A todas ellas quiero expresar mi más sincero agradecimiento, y animarlas a seguir colaborando con su valiosa y desinteresada aportación en favor de un transporte más sostenible, competitivo y resiliente.

Elena Seco

Presidenta de SPC Spain



PRESENTACIÓN DE LA ASOCIACIÓN

OBJETIVOS Y ÓRGANOS DE GOBIERNO

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), o Shortsea Promotion Centre-Spain (SPC-Spain), se constituyó en 2002, a partir de la iniciativa de las principales Asociaciones y empresas ligadas a la intermodalidad y con el apoyo del Ministerio de Fomento, y en especial de Puertos del Estado.

La Asociación nació con el objetivo principal de promocionar en España el desarrollo de una alternativa logística de carácter sostenible, **basada en la colaboración y cooperación entre los distintos modos de transporte que incluya un tramo marítimo**. El punto de partida de la Asociación es el convencimiento de que el éxito del TMCD va más allá de las medidas que pueden adoptarse desde el sector público, y pasan por la cooperación y las aportaciones de todos los agentes involucrados, particularmente de la iniciativa privada, buscando fórmulas que propicien la convergencia de intereses en torno a una solución integrada de transporte.

7

En los **23** años ya transcurridos, la Asociación ha contribuido a la difusión, conocimiento y desarrollo del TMCD en España y, en conjunción con sus homólogos de otros países de la UE, agrupados en la European Shortsea Network (ESN), al desarrollo de medidas europeas y nacionales de fomento de este: programa Marco Polo, Red TEN-T, Autopistas del Mar, tratamiento favorable en Ley de Puertos, ... y en el año 2021, el **programa de eco-incentivos marítimos promovido por el, ahora, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS)**.

La labor que desarrolla la Asociación, sus actividades y operaciones, constituyen un gran valor añadido a la promoción y al fomento de la intermodalidad con el objetivo de ganar eficiencia, competitividad y sostenibilidad:

- La Asociación promueve un mayor uso del transporte marítimo en aquellas relaciones en que otras opciones, no marítimas, son posibles, y ello desde una óptica integradora, y no de confrontación, con el modo preferido por los usuarios que, hoy por hoy, es la carretera. La Asociación, y sus empresas socios, transmiten un mensaje de complementariedad, de seriedad y fiabilidad del servicio, y de respeto mutuo entre los agentes intervinientes en la cadena de TMCD. Y ello favorece su crecimiento. Como dato, en el período 2009 - 2024, **el TMCD internacional de carga rodada más que se duplicó**: un incremento de 14 millones de toneladas, **de 11,6 a 25,3 millones de toneladas**, excluyendo los autos en



régimen de mercancía, lo que significa un tráfico de casi **1 millón de vehículos de mercancías** (963.652) que realizan una parte de su trayecto por vía marítima.

- En paralelo a la evolución de la demanda, se ha desarrollado una importante **oferta de servicios marítimos regulares y frecuentes**, y en concreto en 2024 **diez servicios presentaban estándares de Autopista del Mar**, con frecuencias incluso superiores en algunos casos a las seis salidas semanales.

El reto del SPC Spain es ser capaz de adoptar posiciones comunes y compartidas, impulsar iniciativas de interés para todo el sector y encontrar soluciones al desarrollo de los servicios de TMCD sin excluir a ninguno de sus socios, de modo que la Asociación incremente su peso específico y capacidad de interlocución ante el sector y las administraciones.

A 31 de diciembre de 2024, los Órganos de Gobierno de la Asociación eran los siguientes:

Presidencia	D. Elena Seco (ANAVE)
Vicepresidencia	D. Ovidio de la Roza (CETM) D. Jaime Luezas (Puertos del Estado)
Secretaría	Dña. Pilar Tejo
Vocales	En representación de: AP de Barcelona, D. Lluís Paris AP de Cartagena, D. Fernando Muñoz AP de Huelva, D. Jaime Beltrán AP de Santander, D. Patricio Arrarte AP de Valencia, Dña. Mar Chao FETEIA, D. Martín Fernández
Asamblea	La conforman todos los asociados

8

ASOCIADOS

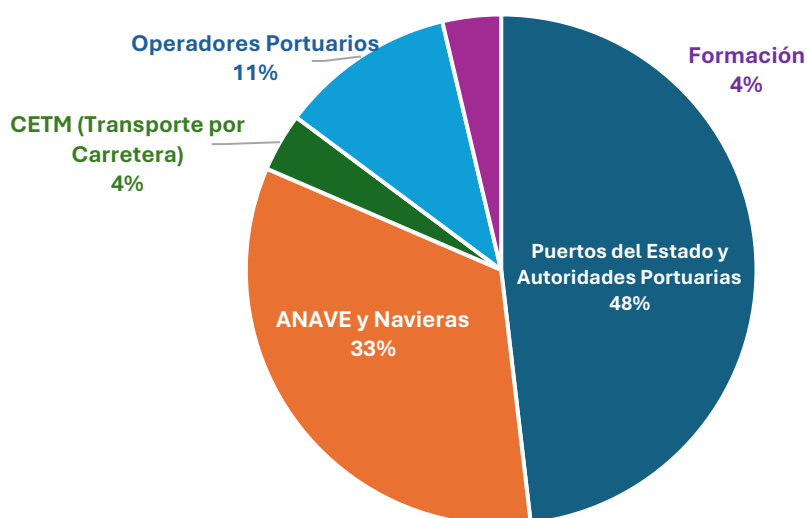
A 31 de diciembre de 2024, la Asociación agrupa a 27 socios, que representan a la práctica totalidad de los agentes intervinientes en el TMCD: compañías navieras (Balearia Eurolineas Marítimas S.A.U, Brittany Ferries, Flota Suardiaz, FRS DFDS Iberia SLU, Grandi Navi Velocci, Grimaldi Logística S.A, Trasmediterránea S.A, y UECC Spain SL) y su asociación, ANAVE, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (que agrupa a una parte mayoritaria de ese sector en España), Autoridades Portuarias (AP Almería, AP Bahía de Cádiz, AP de Barcelona, AP de Bilbao, AP de Cartagena, AP de Castellón, AP de Huelva, AP de Motril, AP de Santander, AP de Tarragona, AP de Valencia y AP de Vigo) y el organismo público Puertos del Estado, la Federación Española de Transitarios, y otras organizaciones del ámbito marítimo-portuario (UNIPORT Bilbao, Valencia Terminal Europa



S.A y Escola Europea Intermodal Transport). Se trata, seguramente, de una de las mesas sectoriales más completas que pueden darse en el sector del transporte.

A pesar de tener intereses diferentes y en algunos aspectos incluso contrapuestos, esta pluralidad de organizaciones e instituciones comparten el objetivo común de promover el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España. En consecuencia, las opiniones y criterios que la Asociación transmite, previamente discutidos y consensuados entre sus miembros pueden considerarse muy representativos y la posición común de los sectores interesados en el TMCD español ante instituciones, administraciones y otras entidades.

Asociados del SPC-Spain en diciembre de 2024, agrupados por sectores:



9





Altas y bajas durante 2024

Durante el año 2024 se ha producido 2 alta en los miembros que componen la asociación:

- Autoridad Portuaria de Castellón
- Escola Europea Intermodal Transport (Formación)



PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

ACONTECIMIENTOS EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL

La OMI aprueba una normativa sobre emisiones netas nulas para el transporte marítimo mundial

El Comité de Protección del Medio Marítimo (MEPC 83) de la Organización Marítima Internacional (OMI) ha aprobado en abril de 2025, el proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL por el que se establece **el marco de emisiones netas nulas de la OMI**, con el objetivo de alcanzar emisiones netas nulas de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los buques **para 2050**, a más tardar, o alrededor de ese año. Las medidas incluyen una nueva norma sobre combustibles marinos para buques y un mecanismo mundial de fijación de precios.

11

Estas medidas, que esperan ser adoptadas formalmente en octubre de 2025 antes de su entrada en vigor en 2027, serán obligatorias para los grandes buques navegación marítima que superan las 5 000 toneladas de arqueo bruto, los cuales emiten el 85 % del total de las emisiones de CO2 procedentes del transporte marítimo internacional.

El objetivo es alcanzar los objetivos climáticos fijados en la **Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques**, acelerar la introducción de combustibles, tecnologías y fuentes de energía de emisiones de GEI nulas o casi nulas, y apoyar una transición justa y equitativa.

Según el proyecto de reglas, los buques deberán cumplir:

1. **Norma mundial sobre combustibles:** Los buques deben reducir, a lo largo del tiempo, su intensidad de los gases de efecto invernadero de los combustibles (GFI) anual, es decir, la cantidad de GEI emitidos por cada unidad de energía consumida. Esto se calcula utilizando el enfoque "del pozo a la estela".
2. **Medida económica mundial:** Los buques que emitan por encima de los umbrales de GFI tendrán que adquirir unidades de recuperación (RU) para equilibrar sus emisiones deficitarias, mientras que los que utilicen tecnologías emisiones nulas o casi nulas de GEI podrán optar a recompensas económicas.



Habrán **dos niveles de cumplimiento** de los objetivos de intensidad de los GEI de los combustibles: un objetivo de base y un objetivo de cumplimiento directo en el que los buques podrían optar a ganar "unidades excedentarias".

Los buques que emitan por encima de los umbrales fijados pueden equilibrar su déficit de emisiones:

- Transfiriendo unidades excedentarias desde otros buques;
- Utilizando las unidades excedentarias que ya han acumulado;
- Utilizando unidades de recuperación adquiridas mediante contribuciones al Fondo Net-Zero de la OMI.

Se creará el **Fondo Net-Zero de la OMI** para recaudar las contribuciones de los precios de las emisiones. Estos ingresos se destinarán a:

- Recompensar a los buques con emisiones bajas;
- Apoyar la innovación, la investigación, las infraestructuras y las iniciativas de transición justa en los países en desarrollo;
- Financiar la formación, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidades para apoyar la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI; y
- Mitigar las repercusiones negativas sobre los Estados vulnerables, como los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados.

12

Pasos siguientes

Una vez aprobado, el proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL se distribuirá oficialmente a los Estados Miembros de la OMI, tras lo cual:

- **Octubre de 2025 (MEPC/ES.2):** Adopción de las enmiendas durante un periodo de sesiones extraordinario del Comité de protección del medio marino.
- **Primavera de 2026 (MEPC 84):** Aprobación de directrices detalladas de implantación.
- **2027:** Entrada en vigor prevista, 16 meses después de la adopción (de conformidad con los artículos del Convenio MARPOL).



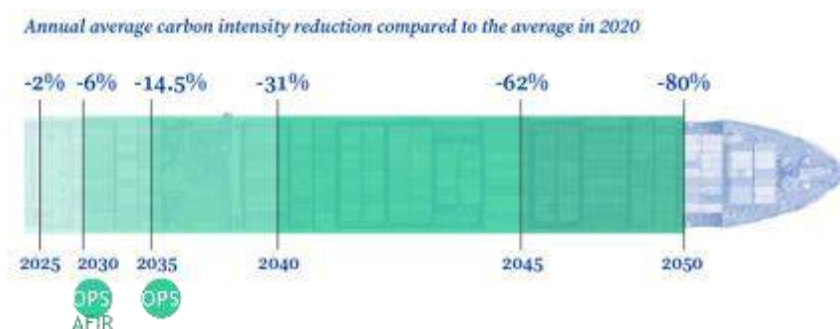
Pacto Verde Europeo: Régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (ETS) del transporte marítimo y FuelEU Marítimo

En 2025, las compañías navieras tienen que entregar derechos de emisión para el 40% de sus emisiones notificadas en 2024, mientras que en 2026 entregarán los derechos de emisión correspondientes al 70% de sus emisiones notificadas en 2025.

Para el sector del TMCD supone casi duplicar (en función del precio abonado de la tonelada de CO₂) el coste adicional por el concepto de ETS ya asumido en 2024.

En enero de 2025 ha entrado en vigor el **Reglamento «FuelEU Maritime»** que establece un calendario para acelerar la descarbonización del sector a través de la promoción del uso de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono, así como de tecnologías de energía limpia en los buques, con el fin de alcanzar un 80% de reducción en la emisión de gases de efecto invernadero en el año 2050.

El reglamento persigue que las emisiones disminuyan gradualmente con el tiempo, comenzando con una reducción del 2% en 2025, del 55% en 2030 y del 80% en 2050.



13

Una de las obligaciones que impone este nuevo reglamento a las navieras es la presentación de un plan de seguimiento para cada uno de los buques que haga escala en los puertos europeos. El plan de seguimiento deberá contar con un registro de los datos de las llegadas y salidas de cada buque en los puertos de la UE desde el 1 de enero de 2025, y deberá ser trasladado a lo que el reglamento califica como “verificador independiente”.

En caso de no alcanzarse las reducciones de intensidad de gases de efecto invernadero (GEI) que este Reglamento establece, para obtener el ‘Documento de Conformidad FuelEU’ el armador deberá abonar una multa (sanción FuelEU). Esta multa es diferente de la sanción en caso de cometer una infracción en sus disposiciones, por ejemplo, no hacer el seguimiento y registro de la energía utilizada a bordo.

Las sanciones a que da lugar el incumplimiento del FuelEU Maritime son potencialmente importantes. Se calculan utilizando una tarifa de 2.400 euros por tonelada métrica equivalente de VLSFO por la energía consumida que excede la intensidad de GEI obligatoria.



Reglamento de la Red Transeuropea de Transporte

En 2024 se publicó el Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2024 relativo a las orientaciones de la Unión para el **desarrollo de la red transeuropea de transporte**, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) nº 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) nº 1315/2013.

El objetivo de la nueva legislación es impulsar el desarrollo de una red de transporte fiable y de alta calidad que garantice una conectividad sostenible en toda Europa sin interrupciones físicas, cuellos de botella ni eslabones perdidos. Así, se pone especial atención en la finalización de las secciones transfronterizas de los Corredores Europeos de Transportes, como el Atlántico y el Mediterráneo.

El Reglamento establece que la red se desarrollará o modernizará por fases, y fija plazos claros para la finalización de esta: la Red Básica deberá estar terminada en 2030, la Red Básica ampliada, en 2040, y la Red Global en 2050. Para la definición de estas capas se han seguido criterios estrictos y homogéneos para los 27 países miembro de la UE.

El nuevo reglamento reconoce **el papel de los puertos y del Transporte Marítimo de Corta Distancia con la creación del Espacio Marítimo Europeo**, el despliegue de soluciones como los eco-incentivos y garantizando la interconexión con las regiones ultraperiféricas como las islas Canarias.

En su considerando (55) establece:

14

El transporte marítimo de corta distancia puede contribuir notablemente a la descarbonización del transporte trasladando más mercancías y pasajeros por mar, y además puede contribuir, entre otras cosas, a reducir la congestión de las carreteras en el territorio de la Unión y a mejorar el acceso a Estados y regiones periféricos e insulares. Sin embargo, es necesario integrar mejor las conexiones de transporte marítimo de corta distancia, que constituyen la dimensión marítima de la red transeuropea de transporte, con la red terrestre, y hacer mayor hincapié en toda la cadena logística y de transporte, tanto hacia el mar como hacia el interior. El nuevo concepto global del Espacio Marítimo Europeo debe promoverse mediante la creación o la mejora de rutas de transporte marítimo de corta distancia y el desarrollo de los puertos marítimos y de sus conexiones con el interior a fin de facilitar una integración eficiente y sostenible con otros modos de transporte. Además, este nuevo concepto debe fomentar conexiones de transporte marítimo de corta distancia sostenibles para concentrar flujos de mercancías en itinerarios logísticos de base marítima, de modo que se mejoren las conexiones marítimas existentes o se establezcan nuevas conexiones marítimas factibles, regulares y frecuentes.

Asimismo, en su Artículo 28 “**Prioridades adicionales para el desarrollo de las infraestructuras marítimas y el Espacio Marítimo Europeo**”, punto k): “*acciones encaminadas a aumentar el porcentaje de mercancías, también por lo que respecta a los enlaces de transporte marítimo de corta distancia, con transferencias del transporte por carretera y aéreo al transporte marítimo o por vías navegables interiores y al transporte ferroviario, con el fin de reducir los costes externos negativos, como las emisiones y la congestión*”.



Consulta pública sobre la propuesta de Directiva que modifica la Directiva 92/106/CEE y el Reglamento (UE) 2020/1056

Durante el ejercicio 2024, se abrió una consulta pública relativa al texto de la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, que modifica:

- La Directiva 92/106/CEE, en lo que respecta al establecimiento de un marco de apoyo al transporte intermodal de mercancías, y
- El Reglamento (UE) 2020/1056, en lo relativo al cálculo del ahorro de costes externos y la generación de datos agregados para facilitar su seguimiento.

Con el fin de contribuir activamente a dicho proceso, la Asociación elaboró un borrador de aportaciones, que se incluye en este informe como **Anejo I**, que también remitió a la Comisión de Intermodalidad del Consejo Nacional de Transporte, organismo encargado de recopilar las observaciones de los distintos miembros del sector.

Esta participación refleja el compromiso de la Asociación con el desarrollo normativo que promueve el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) y la intermodalidad como herramientas clave para la sostenibilidad y eficiencia del transporte de mercancías en Europa.

15

European Shipping Sustainable Forum (ESSF)

17ª Reunión Plenaria del European Sustainable Shipping Forum (ESSF)

El 20 de junio de 2024, D. Jesús Blanco (Balearia – SPC Spain) participó en representación de SPC Spain en una reunión técnica centrada en la sostenibilidad del transporte marítimo, abordando temas clave a través de diversos subgrupos de trabajo.

En el Subgrupo de Eficiencia Energética de los Buques se trataron aspectos técnicos y normativos relacionados con el DCS, la propulsión eólica, el EEDI y el EEXI. Se destacó que algunas medidas de la OMI han producido efectos inesperados, como una mayor reducción de velocidad en lugar de retrofits. También se discutió la evaluación del CII, subrayando diferencias entre tipos de buques y efectos positivos como mayor cooperación y digitalización. Se revisaron proyectos relacionados con regulaciones futuras, el informe MRV 2022 y los preparativos para el MEPC82, señalando además la necesidad de coordinar mejor los informes internacionales (MRV, DCS, ETS, Fuel EU).

El Subgrupo SAPS avanzó en la elaboración de guías para la implementación del FuelEU Maritime y la certificación de combustibles sostenibles. Las prioridades incluyeron la definición de tecnologías cero emisiones, captura de carbono a bordo, electricidad en



puerto (OPS) y la necesidad de mayor transparencia en costes, además de evitar solapamientos con otras normativas europeas.

El Subgrupo de Residuos a Bordo propuso revisar el espacio para residuos en buques, fomentar incentivos por buena gestión, mejorar la aplicación de la Directiva PRF y avanzar en digitalización y transparencia del reporte.

El Subgrupo de Implementación MRV & ETS, creado en 2024, se centró en guías para navieras y autoridades, así como en la coordinación de los planes de seguimiento.

En cuanto al paquete Fit for 55, se destacaron avances en la implementación de FuelEU y ETS, así como preocupaciones sobre certificación, responsabilidades y compatibilidad entre sistemas. Se ofrecieron recursos de apoyo como guías, seminarios y canales de consulta.

El Subgrupo de Financiación presentó oportunidades del Fondo de Innovación de la UE (40.000 M€ hasta 2030), con bonificaciones específicas para proyectos marítimos sostenibles. También se señalaron condiciones para proyectos portuarios y de buques en el marco de la EEA.

Se informó sobre la iniciativa “Zero-Emission Waterborne Transport Partnership”, una alianza público-privada con 530 M€ de presupuesto para impulsar el transporte marítimo de emisiones netas cero antes de 2050, enfocada en diseño, retrofits, eficiencia, electrificación y adaptación portuaria.

Por último, se presentó un nuevo proyecto, liderado por Ricardo Plc y PROW, que desarrollará un inventario interactivo de instrumentos financieros (Ship Financing Portal) para facilitar la inversión sostenible en el sector marítimo. El proyecto comenzará en agosto de 2024 y tendrá una duración de 15 meses.



ACONTECIMIENTOS EN ESPAÑA

Programa de Ecoincentivo marítimo

Desde SPC Spain se ha realizado seguimiento puntual del desarrollo de este programa, colaborando con los responsables del MITMS, con el fin de que se adaptase al máximo posible a las necesidades de los servicios de TMCD. La situación actual y evolución del programa es la siguiente:

Ha habido ya 3 convocatorias de **selección de entidades colaboradoras**:

- 1ª Convocatoria (mayo 2022): De las 7 solicitudes presentadas, 6 navieras fueron seleccionadas: Brittany Ferries Bilbao, Suardiaz Atlántica, Flota Suardiaz, CLdN Roro, Grimaldi Euromed, Finnlines y 16 servicios marítimos elegibles, 5 en la fachada mediterránea y 11 en la fachada atlántica.
- 2ª Convocatoria (enero 2023): se mantienen las mismas navieras, con 14 servicios marítimos elegibles, 5 en la fachada mediterránea y 9 en la atlántica.
- 3ª Convocatoria (enero 2024): se mantienen las mismas navieras, con 11 servicios marítimos elegibles, 5 en la fachada mediterránea y 6 en la atlántica.

Selección de beneficiarios:

17

- 1ª Convocatoria: La convocatoria subvencionó los tráficos realizados desde el 20 de septiembre de 2022 hasta el 31 de marzo de 2023. El periodo para solicitar las ayudas se extendió desde el 1 de abril hasta el 30 de junio de 2023.

El 05 de abril de 2024 se publicó la resolución definitiva de esta convocatoria. El importe total concedido es de **6.802.130,97 euros** a **43 beneficiarios**, de la relación inicial de 46 entidades solicitantes.

Este importe corresponde a un total de **100.619 viajes**, de los 117.442 presentados, es decir la tasa media de aprobación es del **86% de los viajes**. Por otra parte, el valor medio del ecoincentivo/viaje aprobado es de **67,61€**.

Las ayudas se concentran en un número reducido de empresas: las 3 entidades que reciben un importe mayor superan el 50% del importe total otorgado, con 4 empresas adicionales se alcanza el 74%, y un total de 13 empresas concentran el 90% de las ayudas.

Considerando que se preveían 20 millones €/año, y que esta convocatoria correspondía a 6 meses, el importe otorgado representa un 68% del presupuesto asignado.

- 2ª Convocatoria: La convocatoria subvenciona los viajes efectuados entre el 29 de abril 2023 y el 31 marzo 2024. El periodo para solicitar las ayudas se extendió desde el 1 de abril hasta el 30 de junio de 2024.



El 23 de abril de 2025 se publicó la resolución provisional de esta convocatoria. El importe total concedido es de **1.724.994,80 euros** a **15 beneficiarios**, de la relación de 52 entidades solicitantes.

De las 15 empresas que obtienen ayudas, solo 6 reciben un importe próximo al solicitado (>89%); y solo 4 un importe superior a los 100 mil euros. Las 9 restantes reciben importes del 20% sobre lo solicitado como media.

Este importe corresponde a **más de 27.000 embarques**, el valor medio del ecoincentivo/viaje aprobado es en torno a **63€**.

Las ayudas se concentran en un número reducido de empresas: las 4 entidades que reciben un importe mayor superan el 89% del importe total otorgado.

- **3ª Convocatoria:** La convocatoria subvenciona los tráficos realizados desde 8 de mayo de 2024 hasta el 31 de marzo de 2025. El plazo para solicitar las ayudas discurre desde el 1 de abril y finaliza el 2 de junio de 2025.

Los servicios marítimos elegibles y el eco incentivo de cada uno de ellos en cada una de las convocatorias son los siguientes:

Servicio Marítimo, puertos enlazados	1ª Conv. (€/ unidad elegible)	Entidad colaboradora	2ª Conv. (€/ unidad elegible)	Diferencia	3ª Conv. (€/ unidad elegible)	Diferencia
Vigo-Montoir	154,20 €	Flota Suardiaz S.L.	154,20 €	-	132,60 €	-21,60 €
Vigo-Zeebrugge	128,10 €	Flota Suardiaz S.L.	128,10 €	-		
Valencia-Livorno	102,80 €	Grimaldi Euromed S.P.A	102,80 €	-	102,80 €	-
Valencia-Savona	101,20 €	Grimaldi Euromed S.P.A	101,20 €	-	101,20 €	
Vigo-Montoir	69,00 €	Suardiaz Atlántica S.L.*	69,00 €	-	69,00 €	-
Santander-Dublín	60,00 €	Cldn Ro-Ro S.A.	55,30 €	-4,70 €	60,90 €	5,60 €
Santander-Zeebrugge	50,20 €	Cldn Ro-Ro S.A.	42,10 €	-8,10 €	51,70 €	9,60 €
Sagunto-Salerno	41,70 €	Grimaldi Euromed S.P.A	91,30 €	49,60 €	91,30 €	-
Barcelona-Livorno	29,30 €	Grimaldi Euromed S.P.A	29,30 €	-	29,30 €	-
Barcelona-Savona	26,20 €	Grimaldi Euromed S.P.A	26,20 €	-	26,20 €	-
Bilbao-Antwerp	7,20 €	Finnlines Oyj	9,60 €	2,40 €		
Bilbao-Zeebrugge	7,20 €	Finnlines Oyj	11,50 €	4,30 €	6,90 €	-4,60 €
Bilbao-Rosslare	6,80 €	Brittany Ferries Bilbao S.L.	14,60 €	7,80 €	14,80 €	0,20 €
Santander-Rosslare		Brittany Ferries Bilbao S.L.	12,70 €	Desde el 8/11/2023 al 24/03/2024		
Bilbao-Helsinki	5,60 €	Finnlines OYJ	-			
Bilbao-Kotka	5,60 €	Finnlines OYJ	-			
Bilbao-Paldisky	5,60 €	Finnlines OYJ	-			

* En la 1ª y 2ª convocatorias era Suardiaz Atlántica S.L.

Aunque desde SPC Spain se considera un éxito el lanzamiento del programa, se requiere avanzar en ciertos aspectos para su mejora:

- Incluir los servicios con países terceros, como R. Unido o Marruecos.
- Incluir la carga rodada sobre Mafis: su ahorro de costes externos es muy elevado y es posible su trazabilidad.



- Simplificar la tramitación para beneficiarios: es disuasoria, especialmente en el caso de ecoincentivos de bajo valor.
- En muchos casos, especialmente puertos próximos a frontera, la cuantía es excesivamente baja. No se consideran los ahorros de costes externos que se producen fuera del territorio español. Por ello sería de interés avanzar en una solución bilateral entre Francia y España, acordando con Francia un programa que se coordine con el español. E incluirlo en las próximas convocatorias CEF, a las que acudir juntamente con Francia.

Plataforma para la promoción de los ecocombustibles

El 12 de diciembre se celebró una reunión de la Plataforma, cuyos puntos más destacados tratados son:

- Cambio del nombre de la plataforma para sustituir “ecocombustibles” por “combustibles renovables”:

Se acuerda el cambio de nombre de la Plataforma, que pasará a llamarse “Plataforma para la Promoción de los Combustibles Renovables”.

Ello conllevará el cambio de la web ecocombustibles.com para adaptarla a la nueva terminología. Además, se creará un microsite de la Plataforma, para ampliar la información que hay en la actualidad.

- Debate sobre el establecimiento de categorías de asociados que reflejen adecuadamente el diferente nivel de afectación de cada sector por los objetivos de la plataforma.

Tras las intervenciones de todos los asistentes, se toma la decisión de no establecer categorías de asociados, que podría menoscabar la representatividad de la plataforma, por lo que seguirá funcionando como hasta la fecha.

El 19 de marzo se anuncia el cambio de nombre de la Plataforma: Plataforma para la promoción de los ecocombustibles a Plataforma para los combustibles renovables.

El término "ecocombustibles" está siendo desplazado por el impulso del concepto de "combustibles renovables". Aunque inicialmente se consideraban sinónimos, la Plataforma ha acordado cambiar su nomenclatura para alinearse con la tendencia actual.

Este cambio tiene como objetivo principal evitar confusiones entre los usuarios. Dado que se trata de un producto relativamente nuevo, al menos para la mayoría de la ciudadanía, la Plataforma tiene un fuerte compromiso con la divulgación. Por lo tanto, se ha determinado que ajustar el nombre facilita una comunicación más clara y accesible sobre esta tecnología.



Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

En el marco de las actividades institucionales de 2024, SPC Spain participó en la sesión del Pleno del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, celebrada el 11 de diciembre. La Asociación estuvo representada por Dña. Pilar Tejo.

La reunión se centró en el seguimiento de la evolución del mercado portuario español, abordando cuestiones clave para el sector como la estiba, la calidad del servicio, la sostenibilidad y la competitividad. En primer lugar, se presentaron los estudios finales disponibles. Destacó el informe 2022 sobre la liberalización del sector de la estiba, cuyo enfoque se acordó revisar y reforzar mediante un análisis económico específico, a cargo de un grupo de trabajo. También se puso a disposición de los miembros el documento sobre el mercado de servicios portuarios de 2022. En cuanto a la calidad de los servicios técnico-náuticos, se subrayaron valoraciones por debajo de la media en el segmento ro-ro pasaje, especialmente en las fachadas Sur-Estrecho y Mediterráneo-Baleares, reflejo de mayores exigencias en la prestación del servicio.

De cara al futuro, se anunciaron nuevos estudios, entre ellos un análisis de la cadena de costes del tráfico ro-ro y de la competitividad de las terminales de vehículos, así como una evaluación del impacto de las medidas ambientales aplicadas en los servicios portuarios, con especial atención a los procesos de descarbonización. Además, se plantearon nuevas propuestas de análisis, como la evaluación del Reglamento Europeo de Servicios Portuarios y el estudio del impacto del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (ETS) en el tráfico portuario nacional.

20

Entre julio y septiembre de 2024 se constituyeron tres grupos de trabajo. El Grupo 1 se dedicó al análisis de costes en terminales de vehículos, abarcando nueve Autoridades Portuarias. A pesar de las dificultades en la obtención de datos, se avanzó mediante hipótesis de trabajo, con la validación final prevista para octubre de 2024. El Grupo 2 abordó la actualización de indicadores del informe de estiba, con la participación de CPE, ISM, centros de formación, Puertos del Estado, ANESCO y Coordinadora. El Grupo 3, centrado en el impacto del ETS, identificó reconfiguraciones de rutas hacia Reino Unido y propuso la creación de un observatorio específico para evaluar sus efectos económicos y operativos, en coordinación con los avances del nuevo Observatorio nacional.

La participación de SPC Spain en esta sesión del Observatorio reafirma su compromiso con una gestión portuaria eficiente y sostenible, así como su implicación activa en los debates estratégicos del sistema portuario nacional, en consonancia con las exigencias del marco regulador europeo.



REUNIONES DEL SPC- SPAIN EN 2024

REUNIONES INSTITUCIONALES

Reunión con la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo y la Dirección General de la Marina Mercante (11 de marzo)

Asistieron representantes del sector marítimo y responsables del Ministerio de Transportes. Se abordaron mejoras en el programa de ecoincentivo marítimo, destacando la necesidad de coordinación con Francia para presentar una propuesta conjunta al programa CEF. Se discutió la reactivación de la COMINPORT, la operativa del servicio de practica y el impulso al plan de descarbonización con apoyo a combustibles considerados “nuevas tecnologías”. Asimismo, se entregó la aportación de SPC Spain a la consulta pública sobre la modificación de la Directiva 92/106/CEE relativa al transporte intermodal.

21

Reunión con la Dirección de Aduanas e Impuestos Especiales (13 de marzo)

Se trató la necesidad de agilizar los trámites del TMCD rodado, señalando que los principales problemas se encuentran en los servicios para-aduaneros, no en la propia Aduana. Se destacó la adecuación de los recursos humanos y la existencia de herramientas como pre-declaraciones y deslocalización de expedientes, aunque no son utilizadas por otros servicios. También se analizó la implementación del G3 y G4 tras la salida de buques, y casos específicos como el de Bilbao. Se recomienda trasladar estas cuestiones a Sanidad Exterior para su resolución.

Reunión con la Dirección de Explotación de Puertos del Estado (30 de noviembre)

El encuentro se centró en la normativa sobre recepción de desechos de buques. Se debatieron ajustes legales necesarios en el marco del RD 128/2022, especialmente en lo referente a certificaciones y bonificaciones en tarifas portuarias para buques con planes de gestión de desechos. Se propuso introducir mayor flexibilidad temporal (por ejemplo, considerar los últimos siete días en lugar del “último puerto”) y bonificaciones diferenciadas según el tipo de desechos gestionados (anexo I y V del Convenio MARPOL). Se acordó trasladar estas propuestas a la DGMM y consultar con navieras.



REUNIONES DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO DE LA ASOCIACIÓN

Junta Directiva - AGO 23 de enero del 2024

Se alcanzan los siguientes acuerdos:

- | | |
|---|---|
| I. Aprobación del alta como asociado de la Autoridad Portuaria de Castellón. | V. Aprobación de la cuota anual en 2.200 € y remisión a la Asamblea para su aprobación. |
| II. Aprobación de la propuesta de asociado de la Escola Europea Intermodal Transport, y la aprobación de becas para su curso MOST. Aprobación de los criterios para el otorgamiento de las becas en la próxima reunión. | VI. Aprobación del presupuesto para el año 2024y remisión a la Asamblea para su aprobación. |
| III. Aprobación del presupuesto para el año 2024y remisión a la Asamblea para su aprobación. | VII. Solicitar una reunión con la Dirección de Aduanas. |
| IV. Aprobación del presupuesto para el año 2024 y remisión a la Asamblea para su aprobación. | VIII. Solicitar una reunión con Dña. Maria Corral, subdirectora general de Planificación, Red. Transeuropea y Logística de Mitma. |

22

Junta Directiva – 09 de abril de 2024

Se alcanzan los siguientes acuerdos:

- | | |
|--|--|
| I. Solicitar una reunión con la Dirección de Aduanas. | precisión la realidad del tráfico marítimo y así tener un Informe estadístico más preciso. |
| II. Revisar y corregir los datos para reflejar con mayor | |



Asamblea General Ordinaria – 13 de junio de 2024

No se establece ningún acuerdo.

Junta Directiva – 28 de octubre de 2024

Se alcanzan los siguientes acuerdos:

- | | |
|--|--|
| <p>I. Establecer un grupo de trabajo reducido para planificar la próxima Conferencia Anual SPC Spain en 2025. Propuesta de Valencia como posible sede.</p> <p>II. Reforzar la promoción de las becas entre los socios de la asociación y sus</p> | <p>departamentos de formación, así como ampliar la campaña en centros educativos especializados.</p> <p>III. Coordinar esfuerzos con el Ministerio de Transportes para garantizar una ejecución más eficiente de los incentivos, asegurando su continuidad.</p> |
|--|--|



ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE EL AÑO 2024

- El 9 de enero, Dña. Pilar Tejo mantiene una reunión con D. Antonio Aguilar, subdirector de promoción de transporte de mercancías de ADIF y responsable de la oficina de apoyo y asesoramiento (OAA) a las Autopistas Ferroviarias.
- El 09 de enero Dña. Pilar Tejo mantiene una conversación con D. Ignacio Canela del MITMO sobre el programa del ecoincentivo marítimo.
- El 9 de enero, Dña. Pilar Tejo asiste a una reunión entre la DGMOVE y Brittany Ferries.
- El 11 de enero se renueva el nombramiento de la Asociación española de promoción del transporte marítimo de corta distancia como Miembro del Pleno del ESSF.
- El 10 de abril, Dña. Pilar Tejo asistió a la reunión conjunta de las Comisiones de Movilidad y de Logística y Puertos de la Cámara de Comercio de España, con la intervención del secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, D. José Antonio San-tano Clavero, en la cual se expusieron las prioridades y líneas estratégicas de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible en la nueva legislatura.
- El 11 de abril, Dña. Pilar Tejo participó en una reunión con el Grupo de Ecoincentivos del MITMS.
- El 12 de abril, se celebró una reunión con la Autoridad Portuaria de Barcelona para preparar la Conferencia Anual que se llevará a cabo este año en dicha ciudad.
- El 17 de abril, se publicó la resolución que otorga a SPC Spain la subvención del KIT DIGITAL.
- El 24 de abril, se emitió la Resolución de inscripción de los nuevos titulares de la Junta Directiva resultantes de las elecciones del año 2023.
- El 30 de abril, Dña. Pilar Tejo fue entrevistada por D. Marco Brambilla para el estudio de ECORYS, en relación con el *Study supporting the European Commission DG MOVE to evaluate the SSS sector in the EU*.
- El 9 de mayo, se celebró en Castellón la primera Jornada de Formación otorgada bajo la convocatoria del año 2023, con el apoyo de la Autoridad Portuaria de Castellón y la Fundación PortCastelló.





- El 27 de mayo, SPC Spain realizó su contribución a la audiencia pública sobre el proyecto de real decreto relativo al uso de los sistemas de limpieza de gases de escape de buques, conocidos como scrubbers, del MITMS.
- El 3 de junio, Dña. Elena Seco colaboró con el Diario Digital Naucher con un artículo para el suplemento "Economía azul, puertos verdes".
- El 4 de junio, el MITMS llevó a cabo un webinar informativo para las empresas de transporte potenciales beneficiarios para explicar cómo solicitar las subvenciones del eco-incentivo marítimo.
- El 12 de junio, es celebrada en Zaragoza, la segunda Jornada de Formación de la convocatoria 2023 en, en colaboración con ALIA, Bilbao Port y Uniport Bilbao.



- El 13 de junio se realiza la Reunión de la Asamblea General Ordinaria de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia.
- El 20 de junio, D. Jesús Blanco (delegado de Baleària)

26

participa en representación de SPC Spain en el 17th Plenary Meeting of the European Sustainable Shipping Forum (ESSF).

- El 3 de julio SPC Spain participa en el Webinar dirigido por Puertos del Estado y Aduanas sobre las nuevas formalidades aduaneras a través del EMSWe.
- El 10 de julio, Dña. Pilar Tejo asiste al Pleno del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.
- El 17 de julio, SPC Spain en cooperación con la Escola Europea Intermodal Transport,



lanzan 1ª edición de las becas Shortsea Leaders 2024.



- El 23 de julio, Dña. Elena Seco colabora con *Transporte XXI* en la elaboración de un artículo para el monográfico sobre logística del frío.
- El 23 de julio, SPC Spain realiza reunión con los asociados de SPC Spain, dirigida por Aduanas, para aclarar dudas sobre las formalidades en la ventanilla única marítimo-portuaria.
- El 4 de julio, SPC Spain, realiza una aportación al trámite de audiencia sobre los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios técnico-náuticos del Puerto de Huelva.
- El 19 de septiembre, es celebrada en la sede de la Asociación, una reunión de Dña. Pilar Tejo (SPC Spain) con Dña. Inmaculada Ugarteche y Dña. Natividad Rodríguez (Uniport Bilbao).
- El 25 de septiembre, Dña. Magdalena Esteban-Infantes participa en representación de SPC Spain en los siguientes Grupos de Trabajo del Observatorio de Mercado de los servicios portuarios:
 - ✓ GT del estudio "*Análisis y Diagnóstico del Impacto de la Normativa European Trading System (EU ETS) y Fit for 55 en el sector de los servicios portuarios españoles*".
 - ✓ GT sobre "*Indicadores para el Análisis de la Evolución de la Liberalización del Sector de la Estiba*".
 - ✓ GT del estudio "*Análisis de la Cadena de Costes y la Competitividad de las Terminales Españolas de Vehículos en Régimen de Mercancía*".
- El 30 de septiembre, finaliza el plazo para solicitar las becas Shortsea Leaders 2024.
- El 4 de octubre, se firma el acuerdo para la solicitud del Kit Digital.
- El 7 de octubre, SPC Spain celebra la Conferencia Anual Shortsea-Barcelona 2024.
- El 21 de octubre Dña Pilar Tejo asiste a una sesión de la Comisión de Economía Circular de la Cámara de España sobre *Perspectivas y desafíos de la COP29*, con la



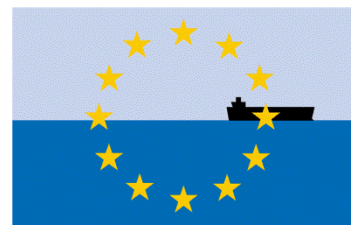
27





participación de Dña. Valvanera Ulargui, directora general de la Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

- El 24 de octubre Dña. Pilar Tejo asiste al Grupo de trabajo del Observatorio de los servicios portuarios sobre el estudio *“Análisis de la cadena de costes y de la competitividad de las terminales españolas de vehículos en régimen de mercancía”*.
- El 25 de octubre se celebra una reunión con la subdirectora General de Planificación, Red Transeuropea y Logística, y su equipo del programa de ecoincentivo marítimo.
- El 25 de octubre Dña. Elena Seco y Dña. Marina Ronda asisten a la primera reunión del subgrupo “Ship Finance Working” del European Shipping Sustainable Forum.
- El 28 de octubre se celebra la Reunión abierta de Junta Directiva de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia.
- El 31 de octubre se celebra una reunión virtual de la European Shortsea Network.
- El 04 de noviembre, se lleva a cabo una reunión del grupo de trabajo de ecoincentivo marítimo de SPC Spain.
- El 04 de noviembre SPC Spain envía un escrito dirigido a D. José Antonio Santano Clavero, Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, con el fin de concertar una reunión para tratar temas relativos al Ecoincentivo marítimo. (Anejo II).
- El 15 de noviembre se remite escrito dirigido a D. Álvaro Rodríguez Dapena, presidente de Puertos del Estado, con el fin de concertar una reunión para tratar temas relativos al Ecoincentivo marítimo.
- El 18 de noviembre Dña. Pilar Tejo asiste a la Asamblea Anual de la Asociación Española de Consignatarios de Buques.
- El 18 de noviembre SPC Spain presenta alegaciones al Plan Estratégico de Subvenciones para el periodo 2025 a 2027 del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
- El 22 de noviembre se celebra el European Maritime Space Forum 2024, al que asiste SPC Grecia en representación de la Presidencia de la European Shortsea Network.
- El 28 de noviembre se celebra en Motril, con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Motril, la tercera y última Jornada de Formación del Expediente F10/2023.



European Shortsea Network





- El 02 de diciembre Dña. Teresa García Ibarra (AP Valencia) y Dña. Pilar Tejo participan como ponentes en representación de SPC Spain en el Seminario Virtual *Cabotaje marítimo en el Perú: Análisis a partir de la regulación y operatividad en los puertos de la Unión Europea*, organizado por UNCTAD y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo de Perú.
- El 04 de diciembre se celebra una reunión con el Secretario General de Transporte Aéreo y Marítimo, D. Benito Núñez, como respuesta a nuestra petición al Secretario de Estado.
- El 05 de diciembre Dña. Elena Seco asiste al 18º Pleno del European Sustainability Shipping Forum.
- El 10 de diciembre Dña. Pilar Tejo asiste al 23º Pleno del Observatorio Permanente de los Servicios Portuarios.
- El 10 de diciembre se publica la Resolución de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, mediante la cual se otorgan ayudas para la formación relacionada con el transporte por carretera en 2024, subvencionando dos cursos a SPC Spain.
- El 12 de diciembre se celebra una Reunión del grupo de trabajo de Ecoincentivos de SPC Spain con la subdirectora general de Planificación, Red Transeuropea y Logística.

Conferencia Anual Shortsea Barcelona 2024

“Descarbonización del Transporte Marítimo de Corta Distancia: Explorando nuevos combustibles y desafíos normativos”

Barcelona, 7 de octubre de 2024

Lugar: Sala Port de Barcelona (Auditorio) – World Trade Center Barcelona, Terraza
Horario: 08:30 – 16:30

La Conferencia Anual 2024 de SPC Spain se celebró en el puerto de Barcelona, consolidándose como un foro de referencia en torno al Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD). El evento reunió a destacados representantes del sector público, empresarial y asociativo, en una jornada centrada en la descarbonización del transporte marítimo, el análisis de nuevos combustibles alternativos y la evaluación de los principales retos normativos que afronta el sector.

Se contó con los patrocinios de: PENINSULA Energy Flowing, SUARDIAZ Group, RINA, CEPSA, VINCI Energies y Transitalia, quienes también participaron en dos paneles grupales durante el evento.



Estructura y contenidos



- **Sesión inaugural**

Con la participación institucional del Presidente de Puertos del Estado, el Presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona y la Presidenta de SPC Spain.



- **Paneles temáticos**

- o *Panel 1: Descarbonización: Un reto para el TMCD*





Panel 2: Nuevos combustibles: ¿Cuáles?, ¿cuándo y cómo?



- **Ponencia doble**
 - o *La Ventanilla Única Marítima Europea*
 - o *Nuevo Código Aduanero de la Unión (CAU)*

31

- **Diálogo Abierto**
Espacio interactivo dedicado al análisis y debate en torno a la Estrategia Marítima de España.



- **Conclusiones y Clausura**
Recapitulación de los temas tratados y cierre institucional de la jornada.



Participación

- Ponentes: Un total de 17 expertos, incluyendo:
 - o 9 representantes de organismos gubernamentales
 - o 1 representante de asociaciones sectoriales
 - o 5 representantes de empresas privadas
 - o 2 ponentes de ámbito internacional



- **Asistencia:**

El evento contó con 95 asistentes presenciales, procedentes de diversos ámbitos del sector marítimo y logístico.

La Conferencia Anual 2024 no solo permitió compartir conocimientos y experiencias, sino también avanzar en el posicionamiento estratégico del TMCD como eje fundamental de la transición energética del transporte en España y Europa.





Jornadas subvencionadas por el MITMA

En la convocatoria de ayudas correspondiente al año 2023, se aprobó la financiación para la organización de tres jornadas formativas, las cuales se llevaron a cabo a lo largo del año 2024. En total, las jornadas contaron con la participación de aproximadamente 200 asistentes, 32 ponentes expertos y 8 representantes institucionales. A continuación, se detallan los resultados obtenidos en cada una de las sesiones:

- **Castellón (9 de mayo)**

Organizada con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Castellón y la Fundación PortCastelló. Se desarrollaron cuatro ponencias individuales y una mesa redonda compuesta por cinco expertos y un moderador. La jornada contó con una destacada asistencia presencial, superior a 90 personas, además de participación en modalidad online.

- **Zaragoza (12 de junio)**

Celebrada en colaboración con ALIA, la Autoridad Portuaria de Bilbao y Uniport Bilbao. Incluyó tres ponencias individuales y dos mesas redondas: una con cinco expertos y un moderador, y otra con cuatro expertos y un moderador. Asistieron presencialmente unas 60 personas.



33





- **Motril (28 de noviembre)**

Organizada en colaboración con la Autoridad Portuaria de Motril. La jornada incluyó tres ponencias individuales y una mesa redonda compuesta por seis expertos y un moderador. Contó con una participación presencial de 49 personas.

Estas jornadas permitieron difundir conocimiento especializado, promover el debate técnico y fortalecer la colaboración institucional y empresarial en torno al transporte marítimo y la logística.





Becas Shortsea Leaders 2024

En el marco de su compromiso con la formación y la promoción del transporte marítimo de corta distancia, SPC Spain convocó en 2024 la 1.ª edición de las Becas Shortsea Leaders, destinadas a la participación en el curso MOST Iberia, organizado por la Escola Europea – Intermodal Transport.

La convocatoria, contemplaba la concesión de tres becas: una dirigida a empleados de entidades asociadas a SPC Spain y dos para estudiantes de centros de formación vinculados al sector. Cada beca cubría la matrícula y el alojamiento a bordo, con un valor de 700 €, excluyendo el transporte hasta el puerto de embarque (Barcelona).

El proceso de selección consideró criterios académicos, experiencia o vinculación con el sector y la presentación de trabajos relacionados con la intermodalidad. En total se recibieron seis candidaturas, todas correspondientes a estudiantes, y fueron seleccionados los siguientes beneficiarios:

- **Ana Martínez Galán**, Universidad Politécnica de Catalunya (Barcelona)
Grado en Náutica y Transporte Marítimo
– Puntuación: 2,5
- **Bernat Uceda**, Universidad Politécnica de Catalunya (Barcelona)
Grado en Náutica y Transporte Marítimo
– Puntuación: 2,0
- **Armelle Tsessi**, Universidad Europea de Valencia
Grado en Business and Administration Management – Puntuación: 1,5



35

El comité evaluador estuvo compuesto por D. Jaime Luezas (SPC Spain) y D. Eduard Rodés (Escola Europea). Se valoraron especialmente el interés en el ámbito del transporte intermodal, el expediente académico y la calidad de los trabajos presentados.

SPC Spain confía en que la participación de los seleccionados en el curso contribuirá a su desarrollo profesional y al impulso del sector logístico-marítimo.





OBSERVATORIO ESTADÍSTICO DEL TMCD EN ESPAÑA

DESTACADOS DEL AÑO 2024



TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA – TOTAL

Con 269 millones de toneladas en 2024, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España creció un 3,7% respecto a 2023.

El aumento fue superior en el tráfico exterior (4,2%) que en el cabotaje (2,2%). Por forma de presentación, el mejor comportamiento fue el del tráfico containerizado (9,3%) mientras que el granel sólido disminuyó un 6,6%.



Tráfico Exterior



Tráfico de Cabotaje

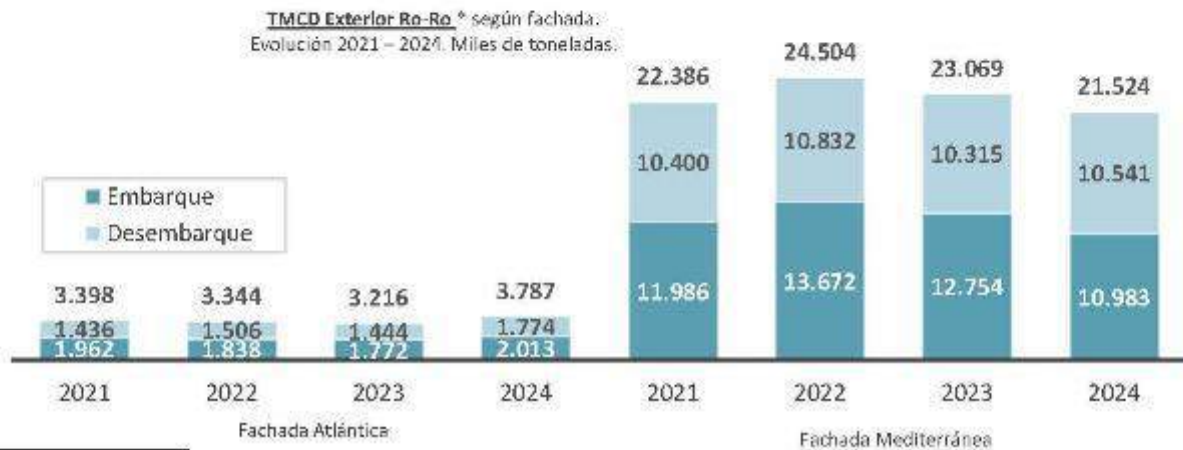


TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA INTERNACIONAL RO-RO

El TMCD internacional ro-ro*, con 25,3 Mt en 2024, registra una caída del 3,7% en comparación con 2023.



En cuanto al TMCD internacional de carga rodada (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) se observó una **disminución del 3,7% respecto al año anterior**. El comportamiento entre las diferentes fachadas muestra una notable disparidad: mientras que la fachada Atlántica creció un 17,8%, la Mediterránea experimentó un descenso del 6,7%.



* No incluye veh. reg. mercancía

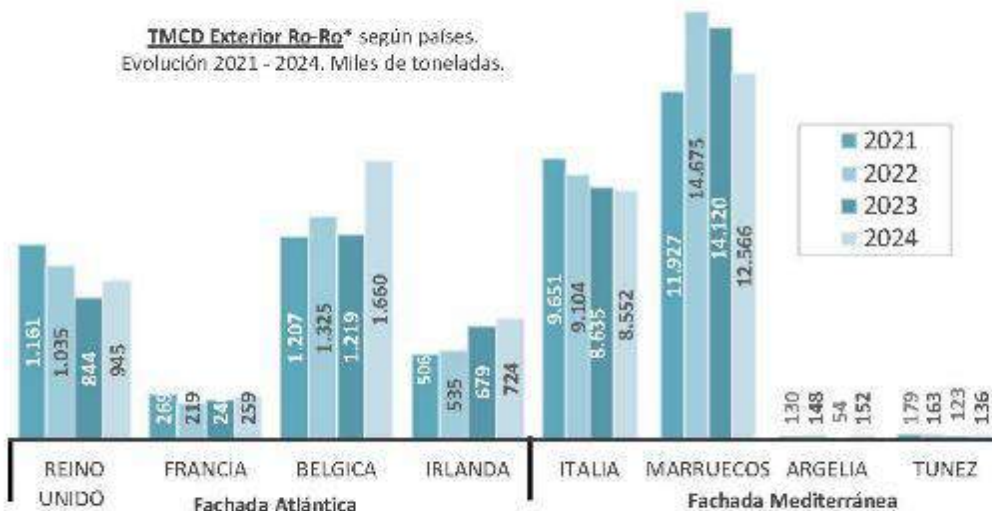


TMCD INTERNACIONAL RO-RO SEGÚN PAÍSES DE INTERCAMBIO

En la fachada Atlántica destaca el importante incremento del tráfico con Bélgica, y en la Mediterránea, se observa una reducción en las líneas del 6,7%.

Dentro de la fachada Atlántica todos los países presentan crecimientos en sus flujos: Bélgica (36,2%), Reino Unido (12,1%), Francia (8,0%) e Irlanda (6,5%).

TMCD Exterior Ro-Ro* según países.
Evolución 2021 - 2024. Miles de toneladas.



En la fachada Mediterránea el tráfico con Marruecos disminuye un -11,0%, y el de Italia mantiene el nivel de 2023. Aunque con cifras muy reducidas, los tráficos con Argelia y Túnez registran notables aumentos, 183,0% y 11,0% respectivamente.

* No incluye vehículos en reg. mercancía

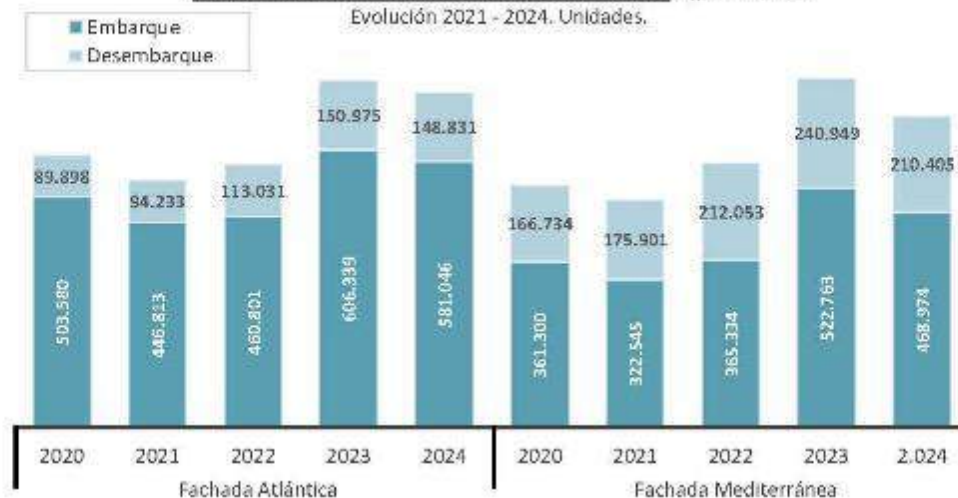
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA – SERVICIOS CAR- CARRIER

El TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía con 3,3 Mt (≈ 1,4 millones vehículos) experimenta una caída del 11,0% rompiendo la tendencia ascendente observada en 2023 y 2022



Durante 2024, ambos sentidos del tráfico en ambas fachadas han registrado descensos. Los embarques han disminuido un 7,0%, siendo más pronunciada la caída en la fachada Mediterránea (10,3%) en comparación con la fachada Atlántica (4,2%). Por otro lado, los desembarques han sufrido una reducción del 7,8%, en la fachada Atlántica ha sido ligera (1,4%), mientras que en la fachada Mediterránea la caída ha sido más significativa (12,7%).

TMCD Exterior. Vehículos en régimen de mercancía según fachada.
Evolución 2021 - 2024. Unidades.





OFERTA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA - ALTERNATIVO A LA CARRETERA

En 2024, la capacidad anual ofertada de los servicios de carga rodada ha aumentado en la fachada Atlántica y disminuido en la fachada Mediterránea

En la fachada Atlántica, la evolución de 2023 a 2024 ha sido positiva, con un incremento del 12,1%. Sin embargo, en la fachada Mediterránea, se ha registrado una disminución del 10,2%, tras el notable crecimiento observado en el segundo semestre de 2023.

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA
CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA RODADA SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2024. Miles de metros lineales



* El salto en las cifras de capacidad de los servicios de carga rodada de la fachada mediterránea desde 2018 se debe a un cambio metodológico, al incluir en este concepto servicios que no se consideraban antes de ese año: Norte de África (Argelia, Marruecos y Túnez, exceptuando los servicios B² Algeciras-Tánger).

AUTOPISTAS DEL MAR

-11,7%
Δ Interanual
AdM
m lineales

En 2024, la capacidad de oferta en las Autopistas del Mar de la fachada Atlántica aumentó en 1,3 millones de metros lineales, lo que supone un incremento del 30,3%.

La fachada Atlántica suma una nueva Autopista del Mar, alcanzando un total de 4, y aumenta la capacidad ofertada en 1,3 millones de metros lineales (30,3%) en comparación con 2023. En contraste, la fachada Mediterránea, aunque mantiene el mismo número de Autopistas del Mar (seis), experimentó una disminución del 18,5%, pasando de 6,3 millones de metros lineales en 2023 a 5,0 millones en 2024.

AUTOPISTAS DEL MAR . CAPACIDAD . SEGÚN FACHADA
1º Semestre 2012 - 2º Semestre 2024. Miles de metros lineales



* Los importantes crecimientos en los indicadores de las AdM a partir de 2018 se deben a un cambio metodológico, al incluir en este concepto servicios con el Norte de África que no se consideraban anteriormente.

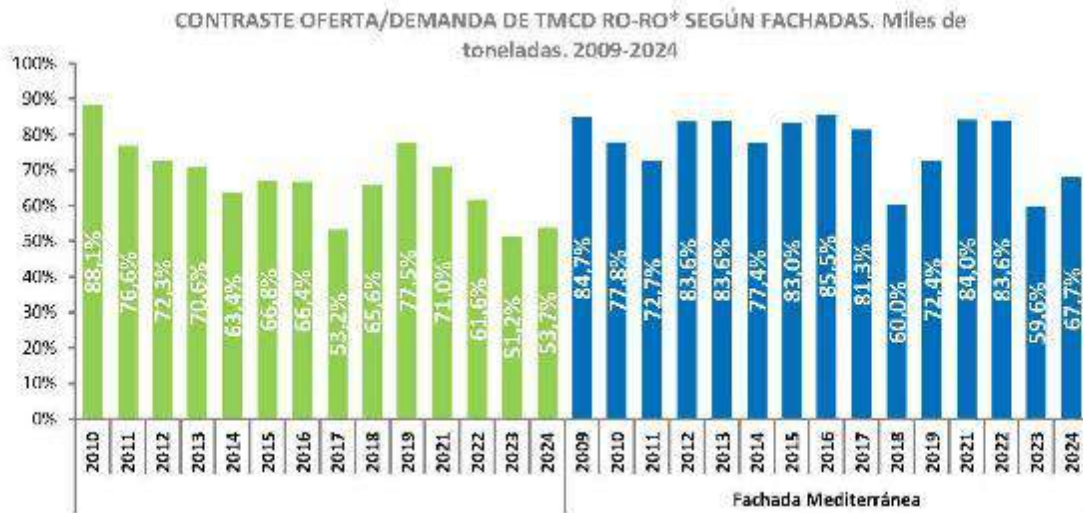


CONTRASTE OFERTA - DEMANDA

La ocupación estimada de la oferta en 2024 fue del 63,2%, lo que representa un aumento significativo en comparación con la registrada en 2023, que fue del 57,4%.

El incremento de la ocupación con respecto a 2023 se ha dado en ambas fachadas. En la Atlántica, la ocupación pasó del 51,2% en 2023 al 53,7% en 2024, gracias a un mayor aumento de la demanda (17,8%) que de la oferta (12,1%).

En la Mediterránea, el incremento ha sido más notable, pasando del 59,6% en 2023 al 67,7% en 2024, debido a que la oferta se redujo en un 12,6%, mientras que la demanda se mantuvo prácticamente estable (-0,8%).

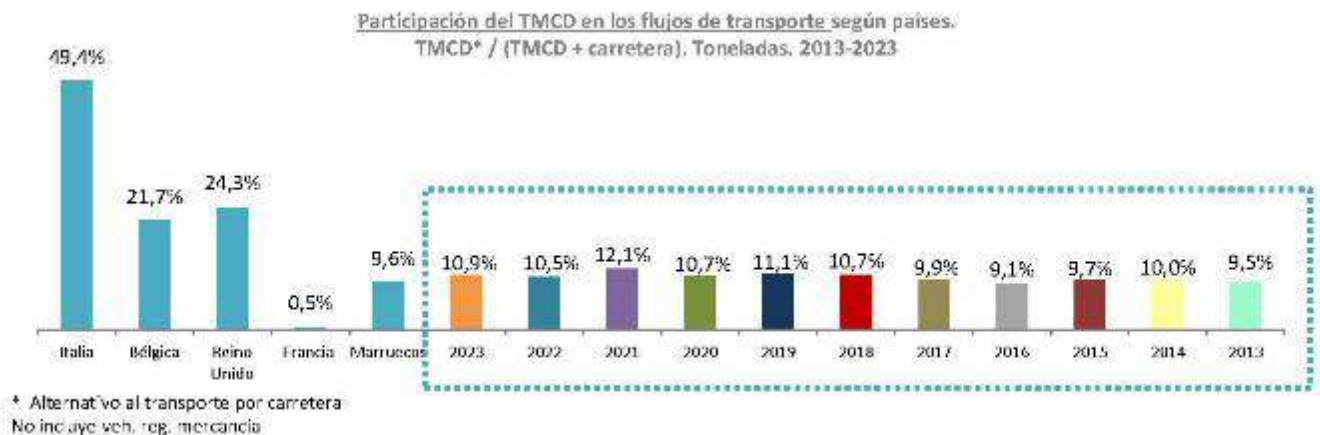


TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA VS. TRANSPORTE POR CARRETERA

10,9%
Cuota TMCD

El TMCD ro-ro representó en 2023 el 10,9% de la demanda de transporte internacional (carretera + marítimo), un ligero aumento respecto al 10,5% registrado en 2022. Italia presenta la mayor cuota, un 49,4%

El 10,9% alcanzado en 2023 resulta inferior a la mejor cuota registrada, en 2021 que fue del 12,1%. Italia y Reino Unido continúan siendo los países con mayor participación del TMCD ro-ro, con una cuota del 49,4% en Italia y del 24,3% en Reino Unido.





LA ASOCIACIÓN EN LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Un hub SMART en continua evolución

MARÍTIMO

El impulso del Transporte Marítimo de Corta Distancia en el puerto de Castellón

Con esta jornada, se pretende impulsar el debate sobre los distintos factores que influyen en la captación de oportunidades de cadenas de transporte multimodales ligadas al modo marítimo.

Redacción 22/04/2024 a las 11:25 h

“EL TMCD: UNA SOLUCIÓN AL TRANSPORTE SOSTENTABLE, DIGITALIZADO Y CON INCENTIVO FISCAL”

El impulso del Transporte Marítimo de Corta Distancia en el puerto de Castellón: una estrategia con futuro

Subvencionado por:

09 Mayo 2024

Sala Moll de Costa
Edificio Puerto Azahar
Paseo Buenavista, s/n.

La estratégica posición del puerto de Castellón en el Mediterráneo, y el previsto aumento de intercambios derivado de las tendencias de acercamiento de las cadenas de suministro, hace que resulte necesario impulsar el debate sobre los distintos factores que influyen en la captación de oportunidades de cadenas de transporte multimodales ligadas al modo marítimo.

En este contexto, la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia organiza, junto a la Autoridad Portuaria de Castellón y la Fundación PortCastelló, una jornada el 9 de mayo de 2024.

Rubén Ibáñez, presidente del puerto de Castellón, inaugurará la jornada junto a Carmelo Noguero, presidente de la Asociación Empresarial Castellonense de Transporte de Mercancías por Carretera. Por su parte, Manuel García, director de la Autoridad Portuaria, será el encargado de dar la bienvenida al puerto.

A continuación, Pilar Tejo, directora técnica de SPC Spain, abordará las oportunidades que ofrece el Transporte Marítimo de Corta Distancia, y está previsto que un representante del Ministerio de Transportes ofrezca una ponencia sobre el eco-incentivo marítimo.

Por su parte, Adolfo Noguero, director del departamento de Expansión de la Autoridad Portuaria, centrará su intervención en los nuevos tráficos para el TMCD en el puerto de Castellón, principalmente de mercancías. Finalmente, está prevista una mesa redonda sobre las claves y oportunidades que ofrece el Transporte Marítimo de Corta Distancia en el puerto de Castellón.

Detalles de la convocatoria

El impulso del Transporte Marítimo de Corta Distancia en el puerto de Castellón

📅 El 09/05/2024 de las 9:00 h hasta las 14:00 h

📍 Edificio Puerto Azahar, Autoridad Portuaria de Castellón, Castellón

📝 Inscripción

📄 Ver programa

**R DE FORMACIÓN PERMANENTE
DERECHO, NEGOCIO MARÍTIMO
Y GESTIÓN PORTUARIA**

PREFACE

PortCastelló acoge una jornada sobre retos y oportunidades del transporte marítimo de corta distancia



Más de medio centenar de profesionales de la logística y del transporte marítimo se dieron cita en la jornada técnica sobre Short Sea Shipping que abordó el potencial del transporte marítimo de corta distancia en el puerto Castellón.

El Impulso del Transporte Marítimo de corta distancia en el puerto de Castellón: una estrategia constructiva, que organiza la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia en colaboración con la Autoridad Portuaria de Castellón y la Fundación PortCastelló, tendrá lugar el próximo jueves 9 de mayo en la sala Moli de Costa.

En el evento, dirigido a consignatarios, transportistas, agentes de carga, representantes de empresas navieras, logística y otros actores relevantes en la cadena de suministro marítimo, se abordarán los distintos factores que influyen en la captación de oportunidades de cadenas de transporte.

multimodales liendes al modo marítimo.

El presidente de la Autoridad Portuaria, Rubén Itáñez, que participará en el acto inaugural, ha destacado que "la estratégica posición del puerto de Castellón en el Mediterráneo y el previsto aumento de los intercambios, en este ámbito, debido a las tendencias de acercamiento de los centros de suministro, hace necesario impulsar el debate de todos los agentes implicados".

Además, Ibáñez ha subrayado la "apertura del puerto de Castellón por este tipo de transporte, dada la saturación que, con toda seguridad, padecerá el transporte de mercancías por carretera en los próximos años". Es un mercado estratégico para la intermodalidad, que permite reducir el volumen de tráfico de mercancías en las carreteras y su tránsito a buques". Rubén Ibáñez ha asegurado que "representa una oportunidad de negocio".

El presidente de PortCastelló ha recordado las recomendaciones del Libro Blanco del Transporte, que establece como objetivo que en 2030 se haya transferido el 30% del transporte de mercancías por carretera en distancias superiores a 300 kilómetros a otros modos (ferrocarril, fluvial o marítimo) y en 2050 más del 50% debido a sus ventajas de sostenibilidad.

'El impulso del Transporte Marítimo de corta distancia en el puerto de Castellón: una estrategia con futuro'

En el encuentro, que trató sobre los retos y oportunidades que afronta el sector, participaron también el presidente de la Asociación Empresarial Castellonense de Transporte de Mercancía por Camión, Carmelo Martínez, el director general de la AEC, Manuel García, la directora técnica de SPC SpA, Pilar Teja, así como representantes empresariales de este ámbito como Santiago Tolom, (Grupo Morfont), Ernesto Casas (CS Transitarios), Federico Spinato (Ignazio Minerva), Javier Blanco (Magbros Container Int), y Antonio Vargas (Grimaldó).

La Autoridad Portuaria de Castellón, como miembro de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (ASPECT), acoge estas jornadas divulgativas itinerantes que organiza anualmente la asociación por todos los puertos españoles en las que se expone una alternativa de transporte multimodal y una oportunidad de negocio en un mercado europeo e internacional.

Los profesionales de la logística y del transporte marítimo que deseen participar en el evento pueden hacer su inscripción a través del siguiente enlace <https://maifich.org/13142ad577163pk9n0t0>, donde pueden descargar también el programa de las jornadas.

Castelló abordará los retos y oportunidades del Short Sea Shipping



¹La yon nwa ki gen lavi lagay epi gen anpil moun. Wèl se sa:

Los nuevos contratos impulsan los ingresos de ID Logistics en el primer trimestre.

CASTELLÓN. El Impulso del Transporte Marítimo de corta distancia en el puerto de Castellón: una estrategia con futuro, que organiza la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia en colaboración con la Autoridad Portuaria de Castellón y la Fundación PortCastelló, tendrá lugar el próximo jueves 9 de mayo en la sala Moli de

En el evento, dirigidos a consignatarios, transportistas, agentes de carga, representantes de empresas navieras, logísticas y otros actores relevantes en la cadena de suministro marítimo, se abordaron los distintos factores que influyen en la captación de oportunidades de cadenas de transporte multimodales ligadas al modo marítimo.

Además, Ibáñez ha subrayado la "importancia del puerto de Castellón por ser una zona de transporte, dada la saturación que, con toda seguridad, padecerá el transporte de mercancías por carretera en los próximos años". "Es un mercado estratégico para la internodalidad, que permite reducir el volumen de tráfico de mercancías en las carreteras y su tránsito a buques", ha añadido Ibáñez, ha asegurado que "representa una oportunidad de negocio".

El presidente de PortCastelló ha recordado las recomendaciones del Libro Blanco del Transporte, que establece como objetivo que en 2030 se haya transferido el 30% del transporte de mercancías por carretera en distritos superiores a 300 kilómetros a otros modos (ferrocarril, flota o marítimo) y en 2050 más del 50% debido a una vena de sostenibilidad.

Discussion

En el encuentro, que trató sobre los retos y oportunidades que afronta el sector, participaron también el presidente de la Asociación Empresarial Castellonense de Transporte de Mercancía por Carretera, Carmelo Martínez; el director general de la AEC, Manuel García; la directora técnica de SPC Spain, Pilar Teja, así como representantes empresariales de este ámbito como Santiago Cordero, (Grupo Mobro), Ernesto Casado (CS Transportes), Federico Serrano (Iguada Masera), Javier Blanco (Magbex Container Int), y Antonio Vargas (Giralmit).

La Autoridad Portuaria de Castellón, como miembro de la Asociación Española de Protección del Transporte Marítimo de Carga Deteriora (SPC-Spat), acoge estas jornadas divulgativas itinerarias que organizan anualmente la asociación por todos los puertos españoles en las que se explica una alternativa de transporte multimodal y una oportunidad de negocio en un escenario europeo e internacional.



120

Stress: estimated at 24 years
 2000-2001



TEMAS

Trapezium majus
-leaves diamond



El short sea shipping se alinea con las cifras prepandemia pese a la caída del tráfico exterior

El transporte exterior descendió el 5,9% en 2023, lo que fomentó una disminución del tráfico de corta distancia del 3,9% el año pasado.



Autofreight Port of Santander

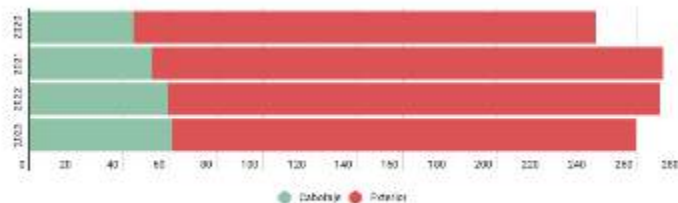
IRENE LINÁN / Madrid

9 de mayo de 2024



El volumen de transporte marítimo de corta distancia en España ha alcanzado los 259,4 millones de toneladas en 2023, según el Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain). Esta cifra es el 4,9% inferior a la lograda en 2022 y se debe, principalmente, a la caída del tráfico exterior. De hecho, el cabotaje continuó creciendo el año pasado, aumentándose en dos millones de toneladas (+3,4%). Sin embargo, el short sea shipping exterior perdió 12 millones de toneladas (-5,9%). Pese a este descenso, el volumen de mercancías transportadas en corta distancia se mantiene en línea de los niveles prepandemia. En 2019, se movieron un total de 269,5 millones de toneladas, mientras que en 2018 fueron 251,64 millones de toneladas.

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA SEGÚN ÁMBITO



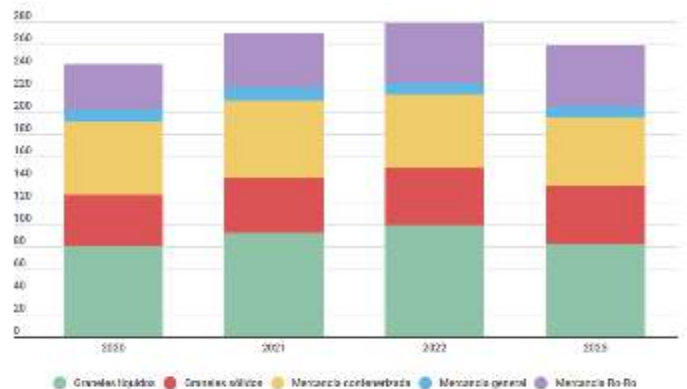
De acuerdo con los datos de SPC Spain, la carga rodada y los graneles sólidos son los únicos tráficos que registran aumentos, del 2,3% y del 3%, respectivamente. "En el caso de la carga Ro-Ro, fue gracias al cabotaje", matiza la asociación. Por su parte, el movimiento de graneles líquidos ha caído el 8,3%. Más de la mitad del transporte marítimo de corta distancia, en concreto el 51,9%, corresponde a los tráficos de graneles, que en 2023 ascendieron a 134,7 millones de toneladas. El 48,1% restante de mercancía general (124,8 millones de toneladas) se distribuye entre la contenerizada (60 millones de toneladas), la carga rodada (54,5 millones de toneladas) y la convencional (10,2 millones de toneladas). La mercancía general descendió el 3,6%, y dentro de ésta, la contenerizada y la convencional presentan decrecimientos del 8,4% y del 3,2%, respectivamente.

Goal to be net zero by 2040



Por otro lado, el estudio de SPC Spain califica como "positivo" el comportamiento del transporte marítimo de corta distancia internacional de vehículos en régimen de mercancía. "Con 3,6 millones de toneladas (aproximadamente 1,5 millones de vehículos) en 2023, marca su mayor registro desde que se publica este observatorio gracias al aumento del 32,1% respecto a 2022", apunta el estudio. Esta tendencia creciente ya se había registrado en 2022. Los embarques crecieron el 16,7%, si bien este aumento fue más acusado en la fachada mediterránea (23,1%) que en la atlántica (31,6%). Por su parte, los desembarques registraron una subida global del 20,6% gracias al incremento en ambas fachadas: la atlántica aumentó el 33,6% y la mediterránea, el 13,6%.

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA SEGÚN TIPOLOGÍA DE MERCANCÍA



Millones de toneladas
Fuente: SPC-Spain

Por su parte, el transporte marítimo de corta distancia internacional de carga rodada (excluyendo vehículos en régimen de mercancía) se situó en 26,3 millones de toneladas en 2023, lo que supone un decrecimiento del 5,6% respecto a 2022, si bien es casi el 2% superior a los niveles de 2021. El comportamiento entre fachadas no presenta grandes diferencias, a tenor de los datos del observatorio. La fachada atlántica decreció el 3,8% y la mediterránea lo hizo el 5,9%. Del análisis por países de origen y destino, se desprende que en la fachada atlántica se registran crecimientos en los flujos con Irlanda (26,9%) y Francia (9,6%), "continuando la tendencia alcista que ya se había manifestado en años anteriores", señala el informe. La fachada mediterránea también muestra descensos en todos los países: destacan Italia (-5,2%) y Marruecos (-3,8%), pero especialmente Argelia (-63,6%) y Túnez (-24,5%). "Ello explica la bajada en la fachada, aunque merece la pena considerar que el incremento de los flujos con Marruecos en 2022 fue excepcional", ha concretado SPC Spain.

Por último, la oferta de short sea shipping alternativo a la carretera en 2023 mostró un ascenso del 32%, aunque con diferencias según las fachadas. La más moderada se dio en la atlántica, con un incremento del 15,7%, pasando de 2,3 millones de metros lineales a 2,7 millones. En cambio, en la mediterránea, el incremento fue del 37%, pasando de 5,4 millones de metros lineales a 7,4 millones "debido a un aumento muy importante de la frecuencia de varios servicios marítimos de esta fachada", explica SPC Spain. A consecuencia de la evolución de la oferta y su combinación con la demanda, el nivel de ocupación en 2023 se redujo al 57,4%, sensiblemente inferior al registrado en periodos anteriores. La ocupación fue menor en la fachada atlántica (51,2%) que en la mediterránea (59,6%).

COASTAL | OPEN-SEA OFFSHORE | CARGA RO-RO | PASAJEROS ATLÁNTICA | PASAJEROS MEDITERRÁNEA | GRANELES
GRANELES LÍQUIDOS | GRANELES SÓLIDOS | NAVY 2024 | MARCHANDISE CONTAINERIZADA | MARCHANDISE GENERAL | OCUPACIÓN
RESULTADOS 2023 | SHORT SEA SHIPPING | SPC SPAIN | TMOI | TRANSPORTE INTERNACIONAL
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA



El Canal > Noticias



El Canal y las autopistas del mar y las autopistas ferroviarias se encuentran en el centro de la agenda de Zaragoza, ha ocurrido en Zaragoza a representantes de las principales instituciones españolas de sector.

La dependencia del terrestre de Aragón abre las oportunidades al TMCD

Por el Canal Marítimo y Logístico | 12 de junio 2024

f x in st



ALIA, el Cluster Logístico de Aragón, continúa su trabajo de búsqueda de sinergias entre los distintos modos de transporte y en la dinamización para ser foro de encuentro entre administraciones públicas, empresas y operadores que impulsen soluciones logísticas integrales y sostenibles. En ese marco, ha organizado este miércoles en Zaragoza el foro Las autopistas del mar y las autopistas ferroviarias, el fortalecimiento del hub logístico de Zaragoza, junto con la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD).

Amalia Zaragoza, jefa del Departamento de Marketing y Comercial de la Autoridad Portuaria de Bilbao y miembro del Cluster de Logística de Aragón, ha abierto la jornada con una sesión en la que ha expuesto la hoja de ruta del grupo de trabajo sobre las autopistas del mar que se ha lanzado en el seno de ALIA. Ha dado algunos datos que ponen de manifiesto la fuerte dependencia del comercio exterior aragonés del transporte por carretera y los retos a los que se enfrenta, como la falta de conductores o la reducción de los GGI que obliga al Pacto Verde Europeo en el 2050, por lo que "hay un interesante mercado potencial de las autopistas del mar en el hinterland de Zaragoza", ha destacado.

Las oportunidades del TMCD se han tratado en una mesa moderada por Pilar Tejo, directora técnica de SCP Spain, con la participación de Lluís París (Autoridad Portuaria de Barcelona), Pau Moneles (Autoridad Portuaria de Terragona), Teresa García-Ibarrá (Autoridad Portuaria de Valencia), Amalia Zaragoza (Autoridad Portuaria de Bilbao), Ramón Adé (Terminal Marítima de Zaragoza-om2), y Salvador Galvis (Alianza ConRedores). Se ha puesto de manifiesto que "el ferrocarril es un sistema complejo y que es importante tener una visión de país en su planificación y buscar el consenso", así como la importancia de las conexiones ferroviarias y de que las autopistas del mar estén de la mano del tren.



"Los múltiples retos a los que se enfrenta el transporte por carretera hacen necesario avanzar y debatir sobre soluciones intermodales globales y complejas, que pasen por ampliar las capacidades portuarias y mejorar las líneas ferroviarias. Con estos foros queremos avanzar en el debate de estas soluciones que son a largo plazo, y sobre su interconexión con Zaragoza como hub logístico de referencia", ha dicho Ángel Gil, gerente de ALIA. En este sentido, Pilar Tejo, presidenta de SCP Spain ha destacado que "Zaragoza es un nodo logístico excepcional en la Península a nivel internacional que está recogiendo flujos de distintos países, y desde ahí puede conectar con los puertos de la fachada Norte y los puertos del Mediterráneo y tiene una multiplicidad de opciones, por lo que es un punto de gran potencial".

En una segunda parte de la jornada, ha participado Antonio Aguilar, responsable de la oficina de Autopistas Ferroviarias de ADIF, y ha continuado con la mesa redonda Zaragoza como hub de las autopistas del mar y las autopistas ferroviarias, moderada por Ángel Gil, con Juan Diego Pedrero (Asociación Española de Empresas Ferroviarias de España), Rabih Turquet (Bittany Ferries), David Raposo (Overconnector), y Felipe Mendelsohn (Ireland Rail Terminal).



temáticas

Jornada de SPC Spain y Ali

Autopistas del Mar y Autopistas Ferroviarias para el fortalecimiento del hub logístico de Zaragoza

Se han preparado dos mesas redondas, una sobre el Transporte Marítimo de Corta Distancia, incidiendo en sus oportunidades de futuro, y la otra acerca del establecimiento de Zaragoza como hub de las autopistas del mar y las autopistas ferroviarias.

Mediación | 12/06/2024 a las 10:15 h

f x in st



La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC Spain, junto al Cluster Logístico de Aragón, ALIA, organiza el día 12 de junio la jornada Las autopistas del mar y las autopistas ferroviarias: el fortalecimiento del hub logístico de Zaragoza.

Así, desde el Grupo de Trabajo de las Autopistas del Mar de ALIA explicarán el impulso de las autopistas del mar en el hinterland de Zaragoza, atendiendo a cómo la descarbonización también genera oportunidades de nuevos mercados.

En su caso, desde la oficina de autopistas ferroviarias de ADIF darán a conocer su hoja de ruta para el establecimiento de este tipo de conexiones, incidiendo en todo lo que pueden ofrecer. Asimismo, un representante del Ministerio de Transportes profundizará en los detalles sobre el programa de apoyo al transporte sostenible y digital.

Por otro lado, se han preparado dos mesas redondas, una sobre el Transporte Marítimo de Corta Distancia, incidiendo en sus oportunidades de futuro, y la otra acerca del establecimiento de Zaragoza como hub de las autopistas del mar y las autopistas ferroviarias.

Detalles de la convocatoria

El fortalecimiento del hub logístico de Zaragoza

El 12/06/2024 de las 9:00 h hasta las 14:00 h

Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja, Zaragoza

Intermodal

Ver programa

f x in st

Zaragoza busca ser un gran nodo logístico también para el transporte marítimo

Lo capital aragonés apunta a ser el centro neurálgico de hasta nueve autopistas ferroviarias proyectadas



na's. [Canción 191.1](#)

1991-1992

Que Aragón no tenga salida al mar no es, ni mucho menos, impedimento para que pueda convertirse en un **gran nodo logístico** también para el **transporte marítimo**. Así se ha puesto de manifiesto este miércoles en una jornada que ha atraído a numerosas empresas del sector **logístico** para exponer los **beneficios** de un **transporte multimodal** que, además, evita una ingente cantidad de **emisiones de CO2** a la atmósfera.

La autopista ferroviaria Algeciras - Zaragoza entrará en funcionamiento en la segunda mitad de 2025

 La nueva plataforma logística de Tamarit de Llobregat incluirá suelo para más de 200 viviendas.

¿Por qué las gigantes tecnológicas como Amazon o Microsoft, eligen Aragón?

En este objetivo de descarbonización del transporte, Zaragoza jugará un papel decisivo dando sentido al corredor nortatlántico de la nueva autopista ferroviaria proyectada, entre otros, que conectará a la capital aragonesa con **Argentina** y **Turkey**, las más próximas, además de **Bilbao** o **Santander** en el arco cantábrico. La conexión con **Andalucía** estará por plantear a finales de 2025, de forma que los corredores que lleguen de **Marruecos** o **Venezuela** podrán cruzar al norte en apenas año y medio.

El transporte marítimo de corta distancia presenta una serie de beneficios para la logística, como ha ocurrido la diversos sectores de la principal asociación de este sector, RIR Tejo, que destaca la **facilidad** para que el comercio online directo al **cliente** y permita una cadena de **transporte** **más silenciosa, sostenible** y **ya cumplir las necesidades** de los clientes, siendo **compañía de transporte**.



© 2008 AIAA. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without permission in writing from AIAA.

Ante ello, Zaragoza emerge como un "modo **lógico excepcional**" en la península y a nivel internacional, "la más avanzada" del **Cáucaso** y el **Mediterráneo** con una "multiplicidad de opciones". Así como un territorio cercano al puerto está sujeto a su oferta, Zaragoza puede escoger diversas opciones, desde las puertos de **Barcelona**, Tarragona, **Castellón** o **Valencia** hasta los de la fachada norte, como **Bilbao** o **Santander**, más la conexión al **sur**," ha valorado Logo.

LA TERMINAL MARÍTIMA DE ZARAGOZA, UN EJE CLAVE

De esta forma, los **Términos Marítimos de Zaragoza (TMZ)** les permiten **agilizar** una mayor carga procedente del comercio internacional **marítimo** y **ferroporuario**, empujando como un **«extensión de los puertos»**, tanto **operativo** como **administrativo**, como cualquier vía directa. Ruedan Adá. La **logística Intermodal** y **ferroporuario** mira las grandes **cuellos de botella** de los puertos, que se encuentran en grandes **ciudades** y con muchos **masifacion** de carga. Esta eficiencia en la **logística** ha revertido en competitividad para la **industria** **empresarial** y que, hoy por hoy, solo el mundo pudo haber sido **analizado** del comercio **intercontinental** de la década.

Así, desde la **TMZ**, con presencia en su accionariado del Ayuntamiento de Zaragoza, Gobierno de Aragón y el Estado (a través del Banco de España), se han desarrollado las capacidades del medio para el transporte de mercancías, como el almacenamiento de **35 millones** de toneladas de mercancías de los **combustibles**. También, la red de **150** kilómetros de **Zaragoza** sobre la cual, que el **transportista** garantiza los **entregas de último mil** que hace que **Zaragoza** mejores **calidades** de vida y **desarrollan en caso** la **autorregulación**.

El trabajo **imprescindible** que ha generado este espacio con ya este inmenso en una gran **ampliación** de las **instalaciones**, con lo que sumará **50.000 metros cuadrados** para **alcanzar una superficie de 180.000**. Estamos finalizando la **primera fase** y se está trabajando en la **segunda**, para que se realice durante el año que viene, antes de la llegada de los **apartamentos de 780 metros** de los **Barceloneta y Valencia** (permite conocer la zona desde más cerca), los edificios A40.

OBJETIVO, EL 10% DEL TRANSPORTE POR TREN EN 2030

Con esto, el objetivo que tiene marcado **España** es alcanzar una cuota de **transporte por tren** del **10% en 2030**, aunque actual mente se encuentra en un **lugar 3,4%**, lo que **hace** **es** **multiplicar** **por** **tres** **el** **tráfico** **en** **los** **autopistas** **ferroviarias**. "Se trata de la parte de donde se **obtienen** **y** **se** **viene** **a** **llegar** **al** **2030**". Los indicadores de los **gobiernos** **de** **los** **trenes**, **que** **en** **muchos** **casos** **son** **del** **siglo** **XX**, **pasan** **revisados** **los** **trabajos**. Hay que **compartir** **la** **utilidad** **del** **servicio**, **ha** **explicado** **el** **presidente** **del** **consejo** **de** **la** **Asociación** **ALIA**.

El Estrecho Digital.

[BIBLIOGRAFIA](#) - [GALLERIE](#) - [SERVIZIO](#) - [RISPOSTE](#) - [PRIC](#) - [COD](#) - [RISPARMIO](#) -

Una jornada sobre autopistas del mar y ferroviarias destaca el fortalecimiento del Hub Logístico de Zaragoza

El evento, organizado por el Círculo AJA y ERC-Spain, reunió a expertos del sector y representantes de los principales países de España.

DOI 10.1002/ajb.a



El Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja organiza desde las 9.30 horas en su sede de Zaragoza la Jornada "Las Autopistas del Mar y Las Autopistas Ferroviarias: el Fortalecimiento del Hub Logístico de Zaragoza", organizada por el Cluster ALIA y SPC-Spain, con la participación de destacados representantes del sector logístico y del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como de importantes **cuarteos españoles** como los de Barcelona, Bilbao, Zamora y Valencia.

El encuentro aborda cuestiones clave para el sector logístico, como las oportunidades que ofrecen las Adquisiciones Periféricas y Meridionales, la descarbonización como medio de atraer inversores y nuevos mercados, la falta de conectividad, las nuevas normativas del transporte y el *Smart Sea Shipping* (transporte marítimo de vanguardia). Este último se refiere al movimiento de mercancías y pasajeros entre puertos de la Unión Europea y puertos no europeos situados en los mares que rodean Europa.

Entre los participantes destacan SFC Spain, ADIF, Britany Ferries y Mercobon, además de la Terminal Marítima de Zangaza (TMZ), Balneario N. Galve, decano del Colegio de Ingenieros Navales de Aragón y La Rioja y presidente de la Alianza Europea ConfedDones, que participará en una de las mesas moderada por Pilar Tejo, de SFC Spain, y decano del Colegio de Ingenieros Navales y Oceanógrafos de España.

Osive orientará algunos aspectos del estudio presentado Informe Técnico sobre "Fundamentos sobre las conexiones ferroviarias entre la Península Ibérica y el resto del Continente Europeo". Este informe busca establecer las bases y los principios esenciales para el desarrollo de un sistema ferroviario eficaz, sostenible y competitivo dedicado al transporte de mercancías. Según Gasc, "es fundamental sentar las bases para el desarrollo sostenible y eficiente del sistema ferroviario, lo cual es crucial para la integración de los mercados europeos".

La jornada es una plataforma significativa para el intercambio de ideas y experiencias entre los actores del sector logístico, promoviendo la colaboración y el desarrollo de soluciones innovadoras para los desafíos actuales. Además, se espera que este evento contribuya al fortalecimiento del Hub Logístico de Zaragoza, posicionándolo como un punto estratégico en el mapa del transporte y la logística en Europa.

Source: *Timeline 1113: Culture in the World of the Renaissance* (accessed 10/10/2013).

Source: *Author's calculations* based on data from the *Survey of Consumer Finances*, 1992, 1996, 2000, 2004, and 2008.



SPC Spain celebrará su conferencia anual en Port de Barcelona coincidiendo con la Copa América

SPC Spain celebrará su conferencia anual en Barcelona coincidiendo con la Copa América

Por el canal MARÍTIMO Y LOGÍSTICO - 7 de julio, 2024

+ X in sd



El Shortsea Promotion Centre - Spain (SPC Spain), la asociación española para la promoción del transporte marítimo de corta distancia, celebrará el próximo 7 de octubre su conferencia anual. Con motivo de la Copa América, este año lo hará en colaboración con el puerto de Barcelona y en un escenario especial, a bordo del buque Cruise Roma, de la naviera Grimaldi Lines.

El encuentro anual de SPC Spain sirve como cita para todos los profesionales y entusiastas del transporte marítimo de corta distancia (SSS). En la edición de este año, que se celebrará en el Cruise Roma, SPC Spain espera una "experiencia única" donde se intercambiarán los conocimientos y la innovación con la "emociónante atmósfera" de la Copa América. Próximamente, la asociación publicará el programa y las inscripciones en su página web.

Primera edición de las Becas Shortsea Leaders

Paralelamente, SPC Spain lanzará la primera edición de las Becas Shortsea Leaders para el curso MOST Iberia. La formación trata sobre logística y transporte marítimo de corta distancia y se realiza durante 4 días a bordo de un buque ro-ro en la travesía Barcelona-Civitatavecchia, una de las principales rutas de corta distancia del Mediterráneo.



La formación, que imparte la Escola Europea - Intermodal Transport, tendrá lugar en noviembre del 2024. Por ello, SPC Spain ofrecerá tres becas a empleados de entidades asociadas a la entidad española de promoción del SSS, así como a alumnos de centros de formación relacionados con logística y transporte. En concreto, se hará cargo de la matrícula y del alojamiento.

Las solicitudes se podrán presentar hasta el 30 de septiembre del 2024.



SPC Spain lanzará su primera edición de las Becas Shortsea Leaders para el curso MOST Iberia de la Escola Europea - Intermodal Transport

El Estrecho Digital.

BERNARDAS PALAUER BERNICE INSTITUCIONES PERA DORS NATURALIZA DIFFERALE

SPC Spain lanza la primera edición de las Becas Shortsea Leaders

La formación en el curso MOST Iberia se realizará en noviembre de 2024, mientras que la conferencia se celebrará en octubre, coincidiendo con la Copa América.

por El Estrecho Digital - 17 julio, 2024



La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) ha anunciado la primera edición de las Becas Shortsea Leaders, destinadas a la formación en el curso MOST Iberia. Este curso, que se centra en la logística y el transporte marítimo de corta distancia, se llevará a cabo durante cuatro días a bordo de un buque Ro-Rax en la travesía entre Barcelona y Civitavecchia, una de las principales rutas del transporte marítimo de corta distancia (SSS) en el Mediterráneo. La formación, impartida por la Escola Europea Intermodal Transport, tendrá lugar en noviembre de 2024.

El objetivo de estas becas es mejorar la formación de los profesionales del sector marítimo y aumentar su conocimiento sobre el Transporte Marítimo de Corta Distancia. SPC Spain ofrecerá tres becas que cubrirán la matrícula y el alojamiento para empleados de entidades asociadas a SPC Spain y para alumnos de centros de formación relacionados con la logística y el transporte.

Además, SPC Spain ha confirmado la celebración de su Conferencia Anual el próximo 7 de octubre. Este año, el evento tendrá un carácter especial al realizarse por primera vez a bordo de un buque, el Cruise Roma, y coincidirá con la Copa América. La conferencia contará con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

La Conferencia Anual de SPC Spain es una cita imprescindible para todos los profesionales y entusiastas del transporte marítimo de corta distancia. La edición de este año promete ser una experiencia única, combinando el intercambio de conocimientos y la innovación en el sector con la emocionante atmósfera de la Copa América. El Cruise Roma ofrecerá un entorno inigualable para la conferencia, permitiendo a los asistentes disfrutar de una plataforma dinámica y enriquecedora para discutir las últimas tendencias y desarrollos en el transporte marítimo de corta distancia.

temas: Becas Shortsea Leaders, Escola Europea Intermodal Transport, formación, Logística, MOST Iberia, SPC Spain, Transporte



MARÍTIMO

Se realizará por primera vez a bordo de un buque

SPC Spain convoca su Conferencia Anual

Se trata de una cita imprescindible para todos los profesionales del transporte marítimo de corta distancia, que contará con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Redacción 18/07/2024 a las 14:05 h



El próximo 7 de octubre, la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC-Spain, **celebrará su Conferencia Anual**.

Se trata de **una cita imprescindible para todos los profesionales** y entusiastas del transporte marítimo de corta distancia. Este año tendrá un carácter especial, dado que se realizará por primera vez a bordo de un buque, el 'Cruise Roma', coincidiendo además con la Copa América.

Esta edición, que contará con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Barcelona, combinará **el intercambio de conocimientos y la innovación en el sector** con la atmósfera de la Copa América. Reunirá, además, a los principales directivos del sector en España y contará con la participación de representantes de la Dirección General de Movilidad y Transporte de la Unión Europea y la Organización Marítima Internacional.

Durante la conferencia, se debatirá sobre cómo **las nuevas normativas internacionales y europeas** están transformando el transporte marítimo y qué estrategias puede adoptar el sector del Short Sea Shipping para mantener su competitividad. También se valorarán las alternativas de combustibles disponibles para la industria naviera, evaluando su viabilidad y los desafíos que presentan a corto y medio plazo.

Por otro lado, se abordará **el impacto en el sector marítimo de la próxima Ventanilla Única Marítima Europea** y del nuevo Código Aduanero de la Unión, para poner el foco finalmente en la **Estrategia Marítima de España** y el futuro del sector marítimo español.

Detalles de la convocatoria

Conferencia Anual de SPC Spain

El 07/10/2024

Auditorio del puerto de Barcelona, Barcelona

[Inscripción](#)

[Ver programa](#)





Bruselas trata de apaciguar la inquietud del short sea shipping ante la escalada legislativa

Los operadores de las autopistas del mar constatan una pérdida de competitividad desde la entrada en vigor del comercio de emisiones europeo



Autoridad Portuaria de Barcelona y OPA

ÁNGELA MATEA | Barcelona

7 de octubre de 2024



La Comisión Europea ha iniciado un nuevo ciclo político tratando de transmitir confianza al sector del transporte marítimo de corta distancia, que hace tiempo se siente dañado por algunos aspectos de las políticas de descarbonización. La recién nombrada coordinadora del Espacio Marítimo Europeo, Gesine Meissner, ha insistido este lunes en el puerto de Barcelona, y ante una audiencia conformada por diversos actores del sector, en que "las objetivos climáticos de la Unión Europea sólo se pueden alcanzar si impulsamos el short sea shipping". Meissner ha calificado este segmento del transporte marítimo de "vital" también para la economía europea, y ha reiterado en varias ocasiones su intención de "abogar" por él en los distintos escenarios legislativos que le afectan y que se derivan de la política medioambiental de los veintisiete. La representante europea intentaba dar respuesta a una inquietud concentrada especialmente en el papel del sistema de comercio de emisiones europeo (EU ETS), que entró en vigor para el transporte marítimo el pasado 1 de enero y también afecta a las autopistas del mar.



"No se pueden apoyar medidas que destruyan la competitividad"

Juan Carlos Arocas | Director general de Iberia de Transportes

Según ha recordado Gesine Meissner, "el nuevo mandato europeo arranca con una nueva regulación de la red de corredores transeuropeos (TEN-T) en cuyas directrices figura el impulso del transporte marítimo de corta distancia", por lo que "se trata de un punto de partida bastante bueno" para apoyar el despliegue de esta actividad en el continente. Sin embargo, los reverses del ETS se han puesto rápidamente encima de la mesa por parte del director ejecutivo de Transitalia en Iberia, Juan Carlos Arocas. El director de una de las empresas que impulsa la autopista terroranta y marítima entre Italia, el puerto de Valencia y Madrid ha calificado de "equivocación" la aplicación de esta medida en los corredores marítimos de corta distancia. Ha reconocido que su empresa "tuvo que transmitir" el precio del ETS al mercado. "No se pueden aprobar medidas que destruyan la competitividad", ha insistido durante el panel que compartía con la coordinadora del Espacio Marítimo Europeo.



"Desde el sector público trabajamos para paliar el efecto del ETS"

Álvaro Rodríguez Dopera | Ministro de Puertos del Estado

Goal to be net zero by 2040



Asimismo, Arocas también ha apuntado a que la aplicación de ese sobre coste legislativo "ha generado muchas dificultades y los clientes no lo entienden". Ya fuera del panel y ante algunos medios de comunicación, ha apuntado a que su compañía "ha notado" el impacto económico de la medida desde que entró en vigor, el uno de enero, ya que "ha habido tráficos que han regresado a la carretera". Con todo, no ha manifestado que ello ponga en peligro la rentabilidad de autopistas del mar como las de Transitalia, pero sí ha insistido en que "con tantas tasas e impuestos que tienen que transmitir al mercado, la pequeña ventaja que tenía el transporte multimodal sobre la carretera se pierde".



"Es difícil desbrozar el primer impacto del ETS"

Gustavo Santana | Director general de las Autopistas

Es una visión que ya compartían otros operadores como Grimaldi desde antes de que entrara en vigor la norma, y que el sector sigue manteniendo. Desde el centro de generación del short sea shipping en España (SPE por sus siglas en inglés), su presidenta, Elena Seo, había lamentado, ya que la legislación que recae sobre el sector marítimo se hace también sobre el short sea, pero sin que los legisladores tengan en cuenta el efecto derivado que ello tiene en el transporte de corta distancia. Y en una línea muy parecida se ha expresado el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dopera, al definir el ETS como "un obstáculo" y reivindicar las maniobras del sector público "para paliarlo", manifestando en el que ha incrementado las inversiones al transporte marítimo que canaliza el Gobierno. El máximo dirigente del sistema portuario español también ha recordado un elemento habitual ligado a la problemática del ETS al insistir en la posibilidad de que los primeros puertos de interés general pierdan tráfico en favor del norte de África, especialmente a manos del recinto marroquí Tanger Med.

LEER TAMBIÉN

España lidera la recaudación y el control de buques por el ETS en la Unión Europea

ÁLVARO RODRÍGUEZ DOPERA



Pese a las críticas, los actores del negocio también han manifestado la dificultad de ofrecer un análisis más concreto de la afectación de esta medida europea desde que entró en vigor, ya que ella ha coincidido con una modificación a gran escala de las líneas marítimas por efecto de disrupciones que sufre la cadena del mar, y que tienen su máximo exponente en la crisis del Mar Rojo. "Con todas las disrupciones, se hace difícil desbrozar el primer impacto", ha reconocido el director general de Marina Mercante, Gustavo Santana. Eso sí, el alto cargo del ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha apuntado a que "en el norte de Europa hay contenedores mirando hacia el sector turístico, que está fuera de la UE", en referencia a otra de las rutas de tránsito de tráfico que podría generar la normativa.



"La Comisión Europea monitorizará muy de cerca el efecto del ETS"

Gesine Meissner | Coordinadora del Espacio Marítimo Europeo

En este contexto, Gesine Meissner se ha referido a la posición que ya esgrimió la Comisión Europea en su anterior mandato, y ha enfatizado que "se monitorizará muy de cerca la situación, con revisiones cada dos años". También ha insistido en que "es absolutamente crucial no poner en riesgo el short sea shipping". Eso sí, ha recordado que "la inclusión del mar en el sistema de comercio de emisiones es una necesidad de la UE para cumplir con sus objetivos climáticos", y ha puesto en valor que lo que recalcó la medida derivará "en inversiones en descarbonización del sector en el largo recorrido, y generará una mejora en el precio de la eficiencia energética". Por otro lado, la representante de Bruselas también ha querido transmitir confianza al sector al señalar que la de este lunes es su primera conferencia desde que llegó a Europa a finales de agosto.

ESPAÑA CUESTIONA LA IDONEIDAD DEL ÍNDICE DE INTENSIDAD DEL CARBONO

El mismo escenario también ha servido para que el representante permanente del ministerio de Transportes en la UE, Miguel Núñez, cuestionara la idoneidad del índice de intensidad de carbono que elaboró la Organización Marítima Internacional (OMI), y que la UE aplica desde 2023 al sector marítimo europeo. Miguel Núñez ha apuntado especialmente a "los tiempos de espera" en los puertos, mientras los buques realizan sus operativas, como un elemento poco desarrollado en la normativa y que penaliza a la actividad del short sea shipping porque "dispara los números de emisiones" de los buques. "El famoso tiempo de espera no se ha negociado desde 2012, y como la OMI está trabajando en medidas de medio plazo, el tema del índice de carbono ha quedado relegado a un segundo plano. No está claro si se negociará en el año 2026", ha explicado.

Asimismo, el representante del ministerio ha trasladado el estado de las negociaciones sobre la nueva directiva de transporte combinado, que también afecta al transporte marítimo de corta distancia y se encuentra actualmente en la mesa del Consejo Europeo. "La Comisión Europea ha hecho esfuerzos por encajar el transporte marítimo en la directiva, pero ha costado y ha habido dudas", ha relatado Núñez. El principal obstáculo habrían sido "los conceptos de distancia" que exige la directiva para beneficiar a las empresas que optan por transporte combinado, y que difieren en tierra y en el mar. "Finalmente", ha añadido, "el mar sí que entra", pero el cargo del ministerio también ha señalado que "todavía no sabemos" cuando estará lista para aplicación la nueva directiva.

EL SECTOR MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA | AUTOPISTAS DEL MAR | TRANSPORTE COMBINADO | TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

ELIJA COLO: ESPACIO MARÍTIMO EUROPEO | ETS | COMERCIO DE EMISIONES | INTERMEDIO | JUAN CARLOS AROCAS | LOS PUERTOS EUROPEOS | MIGUEL NÚÑEZ | CORRENTES DE PUERTOS EUROPEOS | PUERTOS DEL ESTADO | QUÉ ES EL MARÍTIMO | SISTEMA DE COMERCIO DE EMISIONES | TRANSPORTES | TRANSPORTE COMBINADO | TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA



Aloisio Alcaraz, head of the shipping division of the port of Barcelona, Álvaro Rodríguez Dapena, president of the Short Sea Shipping Centre Spain, and other attendees of the conference. From left to right: Aloisio Alcaraz, head of the shipping division of the port of Barcelona; Álvaro Rodríguez Dapena, president of the Short Sea Shipping Centre Spain; and other attendees of the conference. From left to right: Aloisio Alcaraz, head of the shipping division of the port of Barcelona; Álvaro Rodríguez Dapena, president of the Short Sea Shipping Centre Spain; and other attendees of the conference.

Europa libra una batalla normativa para la descarbonización del SSS

Las múltiples normativas y las dudas sobre los combustibles alternativos añaden incertidumbre al transporte marítimo de corta distancia.

Por **ALVARO FLORES GARCÍA** - *Transporte*



La Conferencia Annual Short Sea Shipping 2024, organizada por el Short Sea Promotion Centre Spain y celebrada este lunes en Barcelona, ha endosado la complejidad normativa a la que se enfrenta el modo marítimo. Y más concretamente el transporte marítimo de corta distancia (short sea shipping, SSS), para descarbonizar sus operaciones de cara a cumplir con las ambiciones climáticas.

En este sentido, representantes europeos han tendido la mano para garantizar la competitividad del SSS mediante la cooperación entre actores.

Así lo ha expresado la European Coordinator for the European Maritime Space, **Gesine Meissner**. La coordinadora del espacio marítimo europeo, que recientemente se ha introducido en el cargo, se ha comprometido a "promocionar el SSS" por su "importancia" en la descarbonización del transporte.



En esta línea, Meissner ha trasladado que desde la Comisión Europea están monitorizando los efectos de normativas como el ETS y el FuelEU. Aunque ha reconocido que hay instrumentos compensatorios que "no son suficientes".



Gesine Meissner ha protagonizado en Barcelona uno de sus primeros actos como European Coordinator for the European Maritime Space.

Durante la conferencia, el presidente de Puertos del Estado, **Álvaro Rodríguez Dapena**, ha recordado la importancia de las autopistas del mar para sacar ventajas de la carretera. Al respecto, ha ejemplificado que de los 9.000 camiones diarios que pasan por La Jonquera, "menos de 1.000" cruzan semáforos, suben a un buque o a un tren.

Sin embargo, y en la tónica del debate, ha mencionado el "sobreesfuerzo y sobrecoste" que supone, por ejemplo, la extensión de ETS al tráfico marítimo, en un ámbito donde "el sistema no ha sido pensado". Como mecanismo compensatorio, Dapena ha hablado de los ecoincentivos, aunque ha reconocido que "no son suficientes" al entender que se trata de un "mecanismo compensatorio".

El presidente del puerto de Barcelona, **Uxía Salas**, ha subrayado la importancia del "transporte marítimo de proximidad" que es parte de nuestra esencia porque pertenece a nuestro origen. Salas lo ha ejemplificado con el número de camiones que se embarcan en las rutas hacia Italia. Concretamente 175.000 al año, lo que supone sacar de la carretera 500 tractores diarios de la frontera entre España y el resto de Europa. "Es uno de nuestros grandes hitos", ha enfatizado el presidente del puerto de Barcelona.

En un contexto en el que el sector se ha mostrado crítico con las normativas europeas que en los últimos años se han implantado para el transporte marítimo, **Elena Seix**, presidenta del Short Sea Promotion Centre Spain, ha expresado las normativas "que no analizan debidamente los distintos tráfico y sus consecuencias, y aunque desde Europa nos han trasladado la necesidad de impulsar el SSS, a la hora de la verdad no se analizan debidamente las consecuencias" de según qué decisiones, algo que puede perjudicar a la competitividad.



Álvaro Rodríguez Dapena, presidente de Puertos del Estado, junto a Uxía Salas, presidenta del puerto de Barcelona, y otros participantes en la conferencia.

"Normas que destruyen la competitividad"

La primera mesa redonda, que ha estado moderada por el director general de la Marina Mercante, **Guillermo Sentana**, se ha hablado del reto que supone la descarbonización para el transporte marítimo de corta distancia.

Sentana ha definido la situación en la que se encuentra el SSS, que se encuentra en un "largo camino" hacia la descarbonización, "pero hay una dirección clara, aunque es una necesidad que debemos afrontar".

El Managing Director Iberia de Trans Italia, **Juan C. Arce**, ha sido tajante con ciertas normativas europeas, y más concretamente, con la extensión del ETS al modo marítimo: "No se pueden aprobar normas que destruyan la competitividad".

Arce ha introducido su intervención recordando que Trans Italia nació gracias al transporte de mercancías por carretera, aunque poco a poco ha ido trasladando hacia la multimodalidad hasta ahora, que este modo representa el 90% de su cuota, contribuyendo al ferrocarril con el marítimo, y es un 4% con la carretera.

"Hemos un trabajo importante durante los últimos 20 años explicando que hay una alternativa a la carretera (...), y si aplicamos las tasas del ETS vamos a perder competitividad en el sector, y esto se vuelve insostenible, nos estamos equivocando", ha lamentado Arce, añadiendo que un aumento de los costes repercutirá en el ciudadano y en el cliente final.



Guillermo Sentana y Juan Carlos Arce, Managing Director Iberia de Trans Italia.

Y sobre los ecoincentivos, a tenor del reconocimiento que le ha dado Álvaro Rodríguez Dapena en su intervención, ha expresado que "están bien planteados porque se premia a la demanda". Sin embargo, ha recordado que lo que realmente es importante es que "el transporte multimodal sea competitivo", algo que beneficiaría que la carretera cohabitase con el modo marítimo y el ferroviario.

"Si queremos que el transportista mire hacia las autopistas del mar o el ferrocarril, debe tener un incentivo, y el ecoincentivo es fundamental", ha señalado.



Desde el punto de vista de Miguel Núñez, consejero de Transportes del Gobierno y representante permanente de España en la UE, "el sector marítimo se le ha relegado a una segunda línea", y ha reconocido la "presión normativa muy grande" a la que se enfrentan "las navieras" para la descarbonización. Núñez se ha centrado especialmente en dos mecanismos que actualmente están revisándose, como es el caso del indicador de intensidad de carbono y la Directiva de Transporte Combinado.

Sobre el indicador de intensidad de carbono, el sistema de clasificación para buques que implementó la International Maritime Organization en el 2023, Miguel Núñez ha comunicado que tiene "malas noticias" y que el índice "surgió mal orientado desde el principio", en el sentido de que se basa en "datos malos y bastante pobres (...) y terminamos con un indicador que no tiene en cuenta" parámetros como el tiempo de espera en puerto, un factor que perjudicaría a la clasificación del buque. Este es uno de los principales puntos que Miguel Núñez ha trasladado a la Comisión Europea, que prevé resolverlo no antes del 2026.



Fuente: Cortes de España. Fotografía: Miguel Ángel López.

Y en cuanto a la Directiva de Transporte Combinado, Núñez ha reconocido el "esfuerzo" de la Comisión para incluir el transporte marítimo en la Directiva, aunque "nos confesaron que era difícil de encajar e incluso se habían planteado en quitarlo".

Aunque ha señalado que en el marco de la directiva "se permiten las ayudas del Estado, lo que está muy bien", ha señalado uno de los principales puntos a revisar, como es el hecho de que el tramo máximo que puede recorrer un canal para que se considere dentro de la directiva es de 150 kilómetros: "no nos beneficia", añadiendo que concretamente el caso español.

Después de esta primera mesa redonda, el jefe de Servicios a la Comunidad Portuaria de Puertos del Estado, Jolene Luezas, y la inspectora de Hacienda adscrita a la Dependencia Regional de Aduanas e IEE de Cataluña, Patricia Cabanillas, han realizado una presentación informativa sobre la Ventanilla Única Marítima Europea en el marco del nuevo Código Aduanero de la Unión.

Los nuevos combustibles: ni cuáles, ni cuándo, ni cómo

La segunda mesa redonda que se ha celebrado en el marco de la Conferencia Anual del Shortsea Barcelona ha pretendido dar respuesta a las principales incógnitas que giran en torno a la implementación de los nuevos combustibles.

Como resultado, Ana Arribas, Head of Shorepower Department del puerto de Barcelona, ha contestado, prometiéndolo, al finalizar este espacio: "No tenemos cuáles, ni cuándo, ni cómo".

Arribas ha venido a trasladar la tónica general que se ha dado en la mesa redonda, en la que se ha debatido cuáles eran los mejores combustibles para implementarse en el transporte marítimo de corta distancia, cuándo dejarán de utilizarse los combustibles de "transición" y qué infraestructuras son necesarias para garantizar su suministro a buques.

En la mesa redonda, han intervenido Davide di Biasi, Business Development Manager de RINA; Laura Tiliro, Business Development Marine Fuel Solutions de Cepsa; Fernando Barreras, director de Suardiaz Energy; y Jorge Roca, Head of Business Development de Vinci Energies.



Fuente: Cortes de España. Fotografía: Miguel Ángel López.

Laura Tiliro se ha arriesgado con una de las preguntas, apuntando al hidrógeno y sus derivados como "apuesta de Cepsa para el sector marítimo". No obstante, ha mencionado otras alternativas que la multinacional está desarrollando, como es el caso de los biofuel: el metanol verde, "que cumple más allá del 2050" pero su infraestructura "supone un gran reto"; el amoníaco verde, al que se le suma como complejidad el tema de la seguridad, y el GNL, que aunque es uno de los combustibles más utilizados, "solo cumple hasta el 2035". Precisamente sobre el GNL, Davide di Biasi lo ha apuntado como "el más maduro".

Por su parte, Jorge Roca ha resaltado el papel de VINCI en el despliegue de los OPS: "Hemos construido 39 OPS en todo el mundo; en España, un OPS en el puerto de Barcelona para la Terminal Ferry de Girona; otro en el puerto de Bilbao para Brittany Ferries, y dos en Pasaia y Vigo".

La European Sea Ports Organisation (ESPO) y la Federation of European Private Port Companies and Terminals (FEPORT) solicitó el pasado mes de septiembre una exención fiscal para la electricidad proporcionada a los buques en puerto mediante los OPS.

Al respecto, Jorge Roca ha reconocido que este tipo de medidas "pueden contribuir positivamente en los costes operativos" y que suponen, además, un "atractivo e incentivo" para fomentar el uso del OPS.

Como resumen a este segundo panel, Fernando Barreras ha expresado que lo más importante en el ámbito de los nuevos combustibles es "la estandarización de los requerimientos", aunque ha tranquilizado explicando que "es normal (la situación de incertidumbre) porque estamos en una fase de experimentación y desarrollo", y ha pedido "paciencia, tiempo y fondos".

Para finalizar la conferencia, han intervenido Benito Núñez, secretario general de Transporte Aéreo y Marítimo, y Adolfo Utor, CEO de Baleària, quienes han disuadido acerca de la situación de la Estrategia Marítima de España. Al respecto, Núñez Quintanilla ha recordado que la Estrategia Marítima Española "tiene como objetivo habilitar el crecimiento de la industria marítima", y ha añadido que espera que el Consejo de Ministros "la apruebe antes de que acabe el año".

Seguidamente y para terminar, Adolfo Utor ha subrayado que el objetivo que persigue el sector marítimo de corta distancia es "tener operadores y un sistema portuario fuerte, así como una industria naval potente para establecer estrategias" en un marco más amplio.

No obstante, ha lamentado que "el objetivo de las administraciones nunca ha estado tener operadores marítimos fuertes" y que "si la estrategia pasa por tener operadores marítimos fuertes, en España no se han hecho los deberes: no hemos estado en la agenda ni tampoco hemos estado presentes en las decisiones", ha concluido.



MARITIMO

El sector confía en los ecoincentivos para afianzar un transporte marítimo sostenible



Desde la izquierda: Ana Arribas, Head of Shipowner Department de Port de Barcelona; Emilio Nájera, Secretario general de Transportes Aéreos y Marítimos; Adolfo Utes, CEO de Balearia; Elena Seco, Presidenta de SPC Spain; Carlos Sainza, Presidente de la AP de Barcelona; Elena Seco, presidenta de SPC Spain y Álvaro Rodríguez Dapena, presidente de Puertos del Estado. En la foto: Miguel Nájera, Consejero de Transportes Representantes UR; Gorka Martínez, Encargado de Relaciones con las Empresas Marítimas Spain de OGM; y José Antonio Carballo, Director General de Puertos de Barcelona. Foto: G.C.

07 octubre 2024 15:18



Carlos Sainza

Última actualización 07
octubre 2024 17:09

TEMAS

Combustibles

SPC Spain y Port de Barcelona han organizado esta mañana una batería de mesas redondas en el marco de la conferencia anual "Descarbonización del transporte marítimo de corta distancia". En la jornada se han expuesto los retos y la incertidumbre del sector para la descarbonización del transporte marítimo, el desarrollo de nuevos combustibles en línea con los objetivos sostenibles y se ha debatido sobre la Estrategia Marítima de España, exponiendo sus puntos fuertes y débiles.

BARCELONA. - La presentación de esta jornada de conferencias ha sido inaugurada por Lluís Salvadó, presidente de la AP de Barcelona; Elena Seco, presidenta de SPC Spain y Álvaro Rodríguez Dapena, presidente de Puertos del Estado. En esta breve introducción a la jornada de descarbonización marítima, Elena Seco ha valorado que "los puertos han sido siempre un ejemplo de colaboración público privada". Respecto al sector marítimo, el presidente de Puertos del Estado ha argumentado que "el sector marítimo es un sector clave para mantener un sistema de transporte sostenible a futuro en la red transeuropea".

En esta línea, Dapena ha hecho un breve repaso histórico de la evolución del concepto autopista de mar, concepto que aparece documentado por primera vez en 2001 en el Libro Blanco, en el que "se apostaba en un principio por una substitución modal que hoy día no es suficiente, hay que aplicar un paquete de medidas greenwashing o el fit for 55", ha señalado la máxima autoridad de Puertos del Estado.

Descarbonización: Un panorama de incertidumbre

El primero de los bloques de la jornada se ha centrado en la descarbonización del transporte marítimo, en el que se han analizado las principales normativas europeas como el FLEET 35, el ETS o el FuelEU Maritime que inciden en la descarbonización del transporte marítimo y se ha expuesto la incertidumbre global que atraviesa el sector ante un paquete de medidas sostenibles muy elevado y con unos tiempos de aplicación reducidos.

"El sector se va a enfrentar a una presión muy grande para la descarbonización", ha declarado Miguel Nájera, Consejero de Transportes y representante permanente de España en la UE. En línea con la posición normativa, Nájera ha citado la directiva del transporte sostenible, cuyo reglamento todavía no está del todo definido y en el que se estuvo a punto de incluir el transporte marítimo.

El Consejo de Transportes ha explicado que para su aplicación, en materia la creación de un mínimo de 10 plataformas EFT en la UE aunque "el resto de plataformas no están disponibles antes de 2030, la directiva del transporte sostenible entrará en vigor ese mismo año", ha detallado Nájera. Prosiguiendo con la legislación Europea, Nájera ha afirmado que "el tratado de Lisboa de la UE ha dejado en segundo plano al transporte marítimo, centrándose en la carretera y el ferrocarril".

Reticencias de las empresas del sector

En esta mesa de debate ha participado también Joan Carlos Arceles, managing director Iberia de la naviera Trans Italia, que ha mostrado sus discrepancias con la aplicación de algunas medidas ya en vigor como el ETS, considerando que "el cliente no entiende el ETS y que se se pueden aplicar normas que destruyan la competitividad". Arceles ha expresado que "la normativa de grava a crear un impuesto en beneficio a nadie, hay que apostar por medidas positivas que permitan decidir libremente cómo se transporta la carga".

Por otra parte, Arceles ha valorado positivamente algunas medidas sostenibles como los ecoincentivos, que ha definido como "fundamentales" y que su aplicación "está bien planteada, ya que se premia la demanda, por lo que realmente ha nacido de la carretera al barco o al ferrocarril". En relación con la reciente autopista ferroviaria Madrid-Valencia que conecta con las autopistas del mar, el managing director Iberia de Trans Italia ha afirmado que "hemos traído el puerto a Madrid".

En la clausura de esta primera sesión de debate, Gustavo Santana, Director General de la Marina Mercante, ha expuesto que "la descarbonización es una apuesta irrenunciable, pero siempre con los pies en la tierra para que no haya esfuerzos inútiles", añadiendo que en el sector marítimo nos encontramos en un punto de "falta de definición de cual es el combustible idóneo para nuestra actividad, mientras que en el aéreo ya está más que definido". Al mismo tiempo, Santana ha aludido a la invisibilidad del sector marítimo, afirmando que "parece que solo se aprecia desde el Puerto cuando ocurre una catástrofe o una crisis mundial como la del Canal de Suez".

Desarrollo de combustibles sostenibles

La segunda conferencia de esta jornada ha analizado los combustibles sostenibles presentes en el mercado y cuál es el más óptimo para la descarbonización del transporte marítimo, es este aspecto, Fernando Barreras, director de División de Suardian Energy, ha declarado que "necesitamos una regulación estable, estamos en una fase de experimentación de nuevos combustibles, que requiere de paciencia, tiempo y fondos, la agenda de descarbonización ha sido muy optimista".

Y es que uno de los retos que enfrenta el desarrollo y aplicación de nuevos combustibles es garantizar su suministro a las infraestructuras portuarias. Por su parte, Laura Tiliere, Business Development Marina Fuel Solution de CEPSA, ha afirmado que "la gran apuesta de CEPSA es el desarrollo del hidrógeno para consolidar objetivos sostenibles de cara a 2050".

Tiliere ha aludido a la necesaria colaboración y comunicación con el sector marítimo, destacando que "necesitamos tener conocimiento del plan de proyecto de los armadores para desarrollar nuestras plantas de combustibles sostenibles según la demanda".

Análisis de la Estrategia Marítima en España

La parte final de la jornada de descarbonización del sector marítimo ha sido un debate abierto entre Emilio Nájera, secretario general de Transportes Aéreos y Marítimos y Adolfo Utes, CEO de Balearia. En la tertulia, Emilio Nájera ha destacado "el alto grado de internacionalización del transporte marítimo" en España, en un declive en el que ambos ponentes han coincidido con la falta de avales para los armadores nacionales.

En esta línea, el CEO de Balearia se ha mostrado muy contundente en defensa de las navieras españolas, afirmando que "si ha habido alguna estrategia marítima es la de ligar a las navieras españolas", añadiendo que "dentro de las 5 navieras del mundo hay 4 que pertenecen a España, en España esto no lo hemos recogido". Utes ha puesto en valor el "potentísimo sistema portuario de España, que dieta con la flota de armadores tan baja que tenemos, es insignificante".

VIERNES, 21 DE ABRIL DE 2024



TransporteXXI.com

Suscríbese a Transporte XXI y sea miembro de un club profesional

Web GRATUITA para suscriptores

PORTADA

SECCIONES +

OPINIÓN +

HEMEROTECA

AGENDA

KIOSKO +

MADRID

VALENCIA

CATALUÑA

ANDALUCÍA

PAÍS VASCO

ESPAÑA

INTERNACIONAL

MARÍTIMO | 08/10/2024

El naviero, ante avalancha de normas y la incertidumbre

El transportista que sube el camión a las autopistas del mar comparte las dudas sobre el combustible alternativo con el armador y pide una regulación coherente que no provoque el regreso a la carretera como pasa con el ETS.

El naviero se enfrenta a una avalancha de normativas europeas para la descarbonización con las dudas de cómo quedarán algunas de estas reglamentaciones con la nueva Eurocámara y Ejecutivo comunitario y con la incerteza de no saber cuál será el combustible que se lleve el gato al agua.



Inauguraron la jornada Álvaro Rodríguez Dapena (Puertos del Estado), Lluís Salvadó (Puerto de Barcelona) y Elena Seco (SPC-Spain).

Dudas que comparte con el transportista que está apostando por subir el camión a los servicios de short sea shipping y que pide una regulación coherente que no provoque el regreso a la carretera, como si está pasando, en algunos casos, con la entrada en vigor del régimen de comercio de emisiones al transporte marítimo de la Unión Europea (ETS en sus siglas en inglés). Así se puso de relieve en la conferencia anual de la Asociación Española de Promoción de TMCD (SPC-Spain) que se celebró ayer en Barcelona.

Sigue sin existir bola de cristal para saber cuál será el combustible del futuro. El abanico de opciones viables es amplio, pero la duda de la naviera es dónde hacer las fuertes inversiones porque si acabas eligiendo la opción minoritaria, te sacan del tablero", alertó Fernando Barreras, director de la división Energy de Suardiaz.

Se trata de una situación que genera, a su vez, dudas en las empresas energéticas: "Cómo producirlos, cómo nos vamos a embarcar en proyectos si luego cuando no sabemos lo que decidirán las navieras", apuntó Laura Teller, responsable de desarrollo de negocio de Marine Fuel Solutions de Cepsa. Y de ahí, "la necesidad de colaborar con los armadores", añadió. La experta se la jugó y aseguró que el combustible del futuro, en el horizonte de 2050, será el hidrógeno. Mientras tanto, están las energías de transición con unos precios que "son un obstáculo, pero no hay otra opción" por la normativa comunitaria.

Todos los participantes de la mesa sobre los nuevos combustibles coincidieron en que uno de los principales retos para su desarrollo es contar con una reglamentación internacional para cada tipología "sin interpretaciones diferentes" por parte de cada país como pasa ahora, señaló David de Biasi, responsable de desarrollo de negocio de la certificadora RINA. Y el principal reto de todos es una normativa "buitón", teniendo las navieras una presión (normativa) muy grande para descarbonizar", apuntó Miguel Núñez, consejero de Transportes permanente de España en la UE.

El transporte por carretera está a favor de la descarbonización y lo demuestran cubriendo el ramplero al tren o al barco, eso sí, "podemos que sean medidas coherentes y no anticompetitivas", señaló Juan Carlos Arecas, director general de Iberia de Transalia. Y una normativa que da al traste con la competitividad del transporte marítimo de corta distancia frente a la carretera es la directiva ETS que está provocando el regreso de camiones a la carretera "sobre todo en distancias cortas", aseguró.

No hay solo incertidumbre sobre el tipo de combustible alternativo, también sobre la normativa comunitaria que afecta al transporte marítimo de corta distancia como la propuesta de modificación de la directiva del transporte combinado, que perjudicará a los operadores españoles si prospera el último borrador que limita a 100 kilómetros la distancia del acemero por camión desde el barco o desde el tren, aseguró el representante permanente de España en la UE. El experto comunitario reconoció que Bruselas ha tenido tradicionalmente el foco en regular el camión, el tren y las vías navegables, "confiando en la OMI el desarrollo del transporte marítimo".

Bruselas no ha tenido en el foco el transporte marítimo y Madrid "no ha tenido en la agenda a los operadores marítimos", señaló Adolfo Uroc, director general de Baleària. Algo reconocido por la propia Administración, "España no ha hecho los deberes para tener unos operadores marítimos fuertes". Y por ello, "estamos ahi". En cambio, "otros países europeos sí", añadió el empresario.

51

Informe de Actividades 2024

www.shortsea.es



INICIO ACTUALIDAD CULTURA OPINIÓN DIRECTORIO DE EMPRESAS RECIBIR NAUCHER COP

Jornada : Actualidad : Preocupación en el transporte marítimo de corta distancia por la necesidad de estandarizar los nuevos combustibles



52

El puerto de Barcelona ha acogido la conferencia anual de SPC Spain, la entidad que representa al transporte marítimo de corta distancia. Su presidenta, Elena Seco, ha estado arropada por los principales pesos pesados de la administración involucrados en el sector marítimo y portuario: Álvaro Rodríguez Ojeda, presidente del Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), Gustavo Santana, director general de Dirección General de la Marina Mercante (DGM), Benito Núñez secretario general de transporte aéreo y marítimo del Ministerio de Transportes, Gesine Meissner, coordinadora de la UE para el European Maritime Space, Miguel Nuñez representante permanente de España en la UE, a los que se ha unido Patricia Cabanillo de la Dependencia regional de Aduanas e IEE de Catalunya y Jaime Luaces de Puertos del Estado.

A lo largo de la sesión, quedó clara la preocupación de la SPC y sus miembros en cuanto al desarrollo de los nuevos combustibles. El director de Suez Energy, Fernando Barreras, expuso la situación actual: variedad de combustibles, metanol, amoníaco, biocombustibles, variedad de normas y, por consiguiente, la necesidad de estandarización. Todos coincidieron en que el hidrógeno va para largo, y que a día de hoy, el combustible de transición, como mínimo, es el GNL.

Resultó ilustrativa, en su línea habitual, la intervención de Adolfo Utor, presidente de la naviera Baleària a quién dio réplica una medida intervención de Benito Núñez. Como representantes de la iniciativa privada han participado Juan Carlos Arcas de Transstia, David di Biasi de RINA, Laura Tíero de Cepsa y Jorge Roca de Vinci. En su calidad de anfitriones, el presidente del puerto de Barcelona, Uris Salvadó, inauguró la sesión y José Alberto Carbonell, pronunció el discurso final.

Durante la jornada, se puso el foco en los temas que afectan al shortsea shipping, como la descarbonización, la ventanilla única marítima europea, nuevos combustibles y el plato final de la estrategia marítima de España (Benito Núñez/Adolfo Utor) y los correspondientes turnos de preguntas de los asistentes, que han hecho que las cinco horas en que estaba programada la sesión resultaran escasas. Finalmente, los participantes y asistentes que lo han deseado han realizado un recorrido náutico por las instalaciones portuarias.



MARÍTIMO

Los tráficos exteriores impulsan el transporte marítimo de corta distancia en la primera mitad de 2024

Los tráficos exteriores impulsan el transporte marítimo de corta distancia en la primera mitad de 2024, que crece un 4,7% anual principalmente en mercancía contenerizada y graneles líquidos.

Redacción 20/10/2024 a las 18:55 h



El transporte marítimo de corta distancia en España movió en la primera mitad de 2024 un total de 139,41 millones de toneladas.

El transporte marítimo de corta distancia en España ha crecido un 4,7% en la primera mitad de 2024, de tal manera que alcanza en el ejercicio un total de 139,41 millones de toneladas.

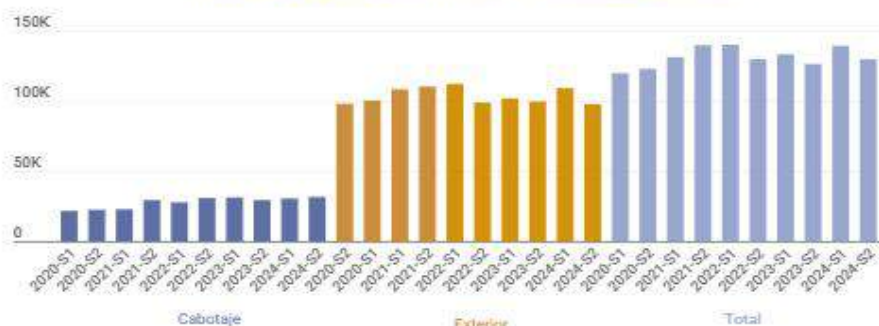
Según el análisis de SPC Spain, el tráfico de cabotaje ha registrado un descenso anual de un 3% en el semestre, con un total de 30,54 millones de toneladas, mientras que el exterior ha crecido un 7% anual en el período, para un volumen semestral de 109,05 millones de toneladas.

Mercancía contenerizada y graneles líquidos son los únicos tráficos que registran sendos aumentos en el tramo de un 21,4% y de un 2,3%, respectivamente.

Al mismo tiempo, el cabotaje internacional ro-ro ha sumado, excluyendo vehículos en régimen de mercancía, 13,6 millones de toneladas en la primera mitad de este ejercicio, lo que implica una caída de un 3,8% anual.

Con más detalle, dentro de este ámbito, la fachada Atlántica registró un ascenso más moderado, con un 19,7%, mientras que la fachada Mediterránea registra un retroceso más acusado de un 7% anual.

TMCD TOTAL SEGÚN ÁMBITO (miles de toneladas/semestre)



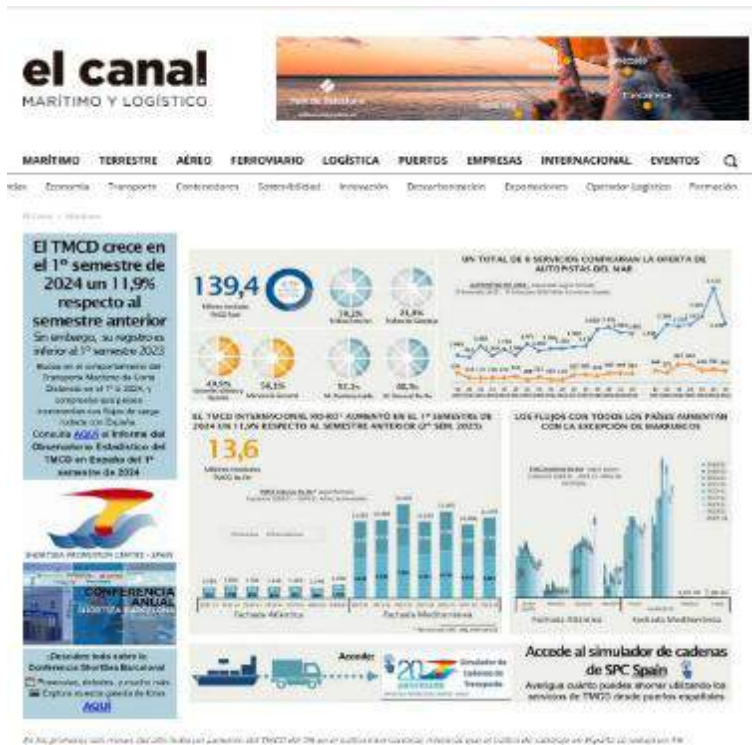
Por países, destaca el incremento de los intercambios con Bélgica, así como con la mayor parte de los países del Mediterráneo, salvo con Marruecos

Oferta de TMCD alternativo a la carretera

A su vez, el tráfico de corta distancia de vehículos en régimen de mercancía registra un ascenso anual de un 5,3%, para sumar un total anual de 1,7 millones de toneladas.

En estos servicios se detectan descensos tanto en embarques, como en desembarques, qcon un retroceso mayor en la fachada mediterránea que en la atlántica.

Por lo que respecta a la oferta de las autopistas del mar en el semestre se registran nueve líneas, cuatro menos que a finales de 2023, con caídas en los metros lineales de un 13,5% en la costa atlántica y de un 37,7% en la mediterránea.



El TMCD en España repuntó un 4,7% en el primer semestre

En cuanto a la oferta de TMCD de las autopistas del mar, siguieron la tendencia en picado con una disminución del 34,5% de la capacidad entre el último tramo del 2023 y la primera mitad del 2024

Por el canal MARÍTIMO Y LOGÍSTICO - primavera 2024

f X in

El transporte marítimo de corta distancia (TMCD) registró un crecimiento del 4,7% en el primer semestre del 2024, alcanzando los 139,4 millones de toneladas movidas.

Así lo publica el Shortsea Promotion Centre - Spain (SPC) en su último Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia, que contabilizó un aumento del TMCD del 7% en el tráfico internacional, mientras que el tráfico de cabotaje en España se redujo un 2% en los primeros seis meses del año.

A pesar de que el TMCD no-internacional se redujo un 3,8% respecto al mismo semestre del año anterior, situándose en 13,6 millones de toneladas, las fachadas mediterránea y atlántica presentaron aumentos en comparación con el segundo semestre del 2023. No obstante, en comparación con el mismo periodo del año anterior, la fachada mediterránea cayó un 7%, mientras que la atlántica se precipitó un 19,7%.



Otro de los datos negativos que encontramos es en lo relativo a la oferta como alternativa a la carretera. En el primer semestre de este año, la capacidad disminuyó un 20,8% respecto al anterior semestre del 2023.

La fachada mediterránea fue la que se llevó la peor parte, con un 26,7% menos capacidad ofertada, quedándose en 2,6 millones de metros lineales. Por su parte, la atlántica cayó un 4,6%, pasando a 1,26 millones de metros lineales de oferta.

En cuanto a la oferta de TMCD de las autopistas del mar, siguieron la tendencia en picado, con una disminución del 34,5% entre el último tramo del 2023 y la primera mitad del 2024, con cuatro líneas menos.

La fachada mediterránea vivió un descenso del 37,7% en la capacidad, pasando de 3,6 millones de metros lineales ofertados a 2,2 millones de metros lineales, mientras que la fachada atlántica experimentó una disminución algo menor, del 13,9%, quedándose en 441.500 metros lineales.

Por lo que respecta al TMCD no-internacional, se aprobó un aumento del 4,8% respecto al primer semestre del 2023 en los intercambios con los países de ambas fachadas. En cuanto a países de origen/destino, en la fachada atlántica registran aumentos todos los países, destacando Bélgica, con un incremento del 49,0%. En la fachada mediterránea, los aumentos se producen en todos los países a excepción de Marruecos, que cayó un 14,4%.

Y en cuanto al TMCD internacional de vehículos en régimen de mercancía, hubo un descenso del 5,2% en comparación con el mismo semestre del 2023. Tanto los embarques como los desembarques registraron descensos (4,2% y 0,9% respectivamente). El descenso de la fachada mediterránea es mayor que el de la atlántica (7,0% y 3,6% respectivamente), motivado por el decremento del embarque (8,8%).



El Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en España ha publicado sus resultados para el **primer semestre de 2024**, revelando un crecimiento del 4,7% en el volumen total transportado en comparación con el mismo periodo del año anterior, alcanzando los 139,4 millones de toneladas. Este incremento ha sido impulsado principalmente por el tráfico internacional, que creció un 7% interanual, mientras que el tráfico de cabotaje experimentó una reducción del 3%.

El informe indica que el crecimiento en el tráfico exterior ha sido clave para la expansión del TMCD, que representa el 78,2% del total de las mercancías movidas, en comparación con el 21,8% del cabotaje. La actividad de cabotaje, a pesar de experimentar una caída interanual del 3%, mostró una leve recuperación del 2,9% respecto al semestre anterior, manteniéndose en volúmenes similares a los de finales de 2021.

Desglosado por tipo de mercancía, el informe destaca un notable aumento en la carga contenerizada, que ha crecido un 21,4% respecto al primer semestre de 2023, impulsado especialmente por el tráfico exterior, que registró un incremento del 28,1%. Los graneles líquidos, por su parte, registraron una subida moderada del 2,3%, gracias al tráfico internacional, que compensó la caída del 10,9% en el cabotaje.

En contraste, los graneles sólidos experimentaron una caída del 3,9%, debido en gran medida a la contracción del 28,7% en el cabotaje, afectado por la menor demanda en los sectores industriales nacionales.

Disminución en la demanda de carga rodada internacional

La demanda de carga rodada internacional, un componente clave del TMCD en España, registró un descenso interanual del 3,8% en el primer semestre de 2024, totalizando 13,6 millones de toneladas. Los datos muestran una reducción tanto en los volúmenes de mercancías en vehículos de transporte (-3,8%) como en los contenedores ro-ro (-3%). En cuanto a los vehículos transportados en régimen de mercancía, se observó un descenso del 5,3% frente al mismo semestre del año anterior, debido a una disminución en las operaciones de embarque en la fachada mediterránea (-8,8%).

El comportamiento de la carga rodada internacional ha sido desigual entre las dos fachadas. La fachada Atlántica experimentó un fuerte crecimiento del 19,7%, impulsado por la inauguración de nuevas rutas, como la conexión entre Vigo y Liverpool y la apertura de líneas hacia la terminal de Zeebrugge. En cambio, la fachada Mediterránea sufrió una contracción del 7%, debido principalmente al retroceso en los flujos con Marruecos, que cayó un 14,4%, mientras que el resto de los países de esta fachada registraron aumentos, destacando Argelia con un crecimiento del 123,8%.

Reducción en la oferta de Autopistas del Mar afecta la capacidad total

El informe del Observatorio Estadístico TMCD también señala una disminución en la oferta de las Autopistas del Mar, que en el primer semestre de 2024 operaban con solo 9 servicios, cuatro menos que en el semestre anterior. Esta reducción ha provocado un descenso en la capacidad ofertada, especialmente en la fachada mediterránea, donde la capacidad cayó un 37,7%, pasando de 3,6 a 2,2 millones de metros lineales, mientras que en la fachada atlántica la reducción fue del 13,5%, con una disminución de 510.700 a 441.900 metros lineales.

A pesar de los retrocesos en ciertos segmentos, el TMCD continúa siendo una alternativa competitiva frente al transporte por carretera, especialmente en los tráficos internacionales, donde los incrementos en la carga contenerizada y los graneles líquidos compensan parcialmente la caída en el cabotaje y la demanda de carga rodada. Las cifras también reflejan ajustes significativos en la oferta de servicios y la capacidad, lo que podría influir en la dinámica de crecimiento de las fachadas mediterránea y atlántica para el cierre de 2024.

temas: cabotaje Carga rodada Observatorio Estadístico TMCD
tráfico internacional Transporte Marítimo de Corta Distancia



La bonanza del contenedor también impulsa los tráficos del short sea shipping en España

Los tráficos totales crecen pese a que varias tipologías de mercancía y la capacidad de esta modalidad de servicio han ido a la baja



Finnlines

EL MERCANTIL | Barcelona

29 de octubre de 2024



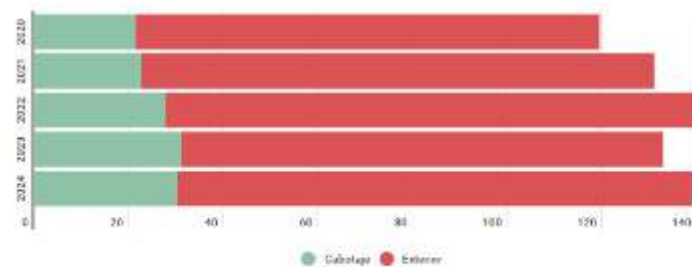
La explosión de los tráficos de contenedores en los puertos españoles en 2024 también se ha hecho extensiva al short sea shipping (SSS). Según los últimos datos del observatorio que publica la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain), el influjo de esta mercancía ha llevado a un crecimiento del 4,7% en el primer semestre respecto al mismo periodo de 2023. En total, se movieron 139,4 millones de toneladas de mercancías con esta modalidad de transporte marítimo, dentro de España y con otros países en el Atlántico y el Mediterráneo. El transporte de contenedores se enfrió el 21,4%, muy por encima de la otra mercancía que también crece, el granel líquido, y contrastando claramente con el descenso registrado en la mayoría de productos. Esta dinámica tan singularizada en el contenedor coincide en el tiempo con la reconfiguración de los hubs de transbordo de contenedores en Europa a consecuencia de la crisis del Mar Rojo, y que ha impulsado estos tráficos en los puertos españoles.

36,35 millones de toneladas

El tráfico de contenedores ha alcanzado los 36,35 millones de toneladas

El volumen de contenedores ha alcanzado los 36,35 millones de toneladas, una cifra superior a la de cualquiera de los dos semestres de 2023. Los graneles líquidos, con 43,7 millones de toneladas, se han incrementado el 2,3% en la comparativa interanual, aunque también superan el registro del segundo semestre de 2023. Ambas tipologías de producto se habrían visto beneficiadas por el crecimiento del tráfico exterior con España, donde tienen más protagonismo. Por contra, los graneles sólidos (26 millones de toneladas) han disminuido el 3,9% interanual, igual que la mercancía general no contenerizada (5,2 millones de toneladas y un descenso del 0,3%) y la mercancía transportada como carga rodada (28,12 millones de toneladas y un descenso del 0,4%).

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN ESPAÑA SEGÚN ÁMBITO PRIMER SEMESTRE



1000 toneladas de toneladas

Fuente: Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia

La tendencia ligada al contenedor también se replica en el crecimiento del tráfico exterior, que suma 109,05 millones de toneladas y crece el 7%. En cambio, el cabotaje registra un descenso interanual del 3%, pese a que logra superar las cifras del segundo semestre de 2023 (29,4 millones de toneladas). Los contenedores también han crecido en el tráfico de cabotaje, aunque muchos menos (3,9%) que en el tráfico internacional (26,1%). En el caso concreto de los tráficos Ro-Ro, el observatorio destaca "un comportamiento diferente según fachada", atlántica o mediterránea, aunque el cómputo global es negativo tanto para "las mercancías en vehículos de transporte" (-3,8%) y los contenedores Ro-Ro (-3%).

LEE TAMBIÉN

El transporte marítimo de corta distancia da nuevas muestras de atonía en el primer semestre

EL MERCANTIL | Valencia



En lo referente a las fachadas, el desempeño Ro-Ro en el Atlántico (que conecta con puertos del Norte de Europa) creció el 19,7%, mientras que en el lado mediterráneo los volúmenes han bajado el 7%. Bélgica es el país con el que más se crece (+44%) y con el que más toneladas se mueven (909.000), seguido de Francia e Irlanda. En el Mediterráneo, el máximo crecimiento ha sido con Argelia (123,8%), aunque los intercambios con este país, de 76.000 toneladas, son mucho menores que los que se realizan con Marruecos (6,7 millones de toneladas), los cuales a su vez han caído el 14,4% interanual.

La capacidad ofertada en el sector del SSS español también se ha visto reducida, en general, entre el segundo semestre de 2023 y el primero de 2024. A nivel de Autopistas del Mar, la bajada es del 13,5% en la fachada Atlántica, pasando de 510.700 metros lineales a 441.900 metros lineales. En el Mediterráneo, ese descenso es del 37,7%, pasando de 3,6 a 2,2 millones de metros lineales disponibles. El observatorio destaca la desaparición de tres servicios de Autopistas del mMar operadas entre España y Marruecos durante este periodo. En el ámbito concreto de la carga Ro-Ro, la reducción es del 4,6% en la capacidad en el Atlántico, pasando de 1,42 millones a 1,35 millones de metros lineales, mientras que la Mediterránea pierde el 26,7% de su capacidad. Los metros lineales pasan de 3,85 millones a 2,82 millones. El observatorio señala que "la fuerte caída" se produce "tras el fuerte crecimiento experimentado en 2023", y lleva la disponibilidad actual "al nivel del segundo semestre de 2023".



MARÍTIMO

Impulsando la competitividad del Transporte Marítimo de Corta Distancia

Se abordarán temas como la sostenibilidad, competitividad y eficiencia logística, destacando el proyecto del nuevo Puesto de Control Fronterizo y la coordinación de servicios de inspección, que beneficiarán a socios y clientes hispano-marroquíes.

Redacción 08/11/2024 a las 10:24 h.



57

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC Spain, celebrará el día 28 de noviembre en el puerto de Motril **una jornada de formación** bajo el título de "Impulsando la competitividad del Transporte Marítimo de Corta Distancia".

Con este evento, se busca **promover el desarrollo del transporte entre España y Marruecos**, aprovechando las rutas de Motril. Así, se abordarán temas como la sostenibilidad, competitividad y eficiencia logística, destacando el proyecto del nuevo Puesto de Control Fronterizo y la coordinación de servicios de inspección, que beneficiarán a los socios y clientes hispano-marroquíes.

Inaugurado por José García Fuentes, presidente de la Autoridad Portuaria de Motril, y Pilar Tejo, directora técnica de SPC Spain, comenzará con una ponencia de Jordi Selfa, analista senior de Cetma, sobre **las nuevas perspectivas en el TMCD para España y Marruecos**.

A continuación, un representante del puerto de Tánger-Med abordará el futuro del TMCD con España, mientras que Francisco González-Méndez, del puerto de Motril, explicará **las oportunidades para el TMCD que supone el Proyecto del PCF**.

Posteriormente, se celebrará una mesa redonda sobre los desafíos y oportunidades del **Transporte Marítimo de Corta Distancia** en la cadena logística, a la que seguirá un coloquio de clausura entre el presidente de la Autoridad Portuaria y un representante del Gobierno en Andalucía.

Detalles de la convocatoria

Impulsando el Transporte Marítimo de Corta Distancia

📅 28/11/2024 de las 9:00 h hasta las 14:00 h

📍 Salón de Actos del Edificio Azul de la Autoridad Portuaria, Motril

📄 Inscripción

📄 Ver programa





El Puerto de Motril se presenta como "la mejor opción" para el transporte marítimo de corta distancia con el norte de Marruecos

Se han abordado cuestiones como la sostenibilidad, competitividad y eficiencia logística, destacando el proyecto de ampliación del Puesto de Control Fronterizo de Motril y la coordinación de servicios de inspección para beneficiar tanto a socios como a clientes hispano-marroquíes.

El Puerto de Motril refuerza el servicio de Inspección de Sanidad Vegetal



inauguración de la jornada (C.H.)



El Puerto de Motril ha acogido una jornada técnica para promover los flujos comerciales entre España y Marruecos, aprovechando las líneas marítimas que operan desde la dársena granadina.

Organizada por la Autoridad Portuaria de Motril y la Asociación Española de Transporte Marítimo de Corta Distancia ha abordado cuestiones "clave" como la sostenibilidad, competitividad y eficiencia logística, destacando el proyecto de ampliación del Puesto de Control Fronterizo motrileño y la coordinación de servicios de inspección para beneficiar tanto a socios como a clientes hispano-marroquíes.

Durante la inauguración, el presidente de la Autoridad Portuaria, José García Fuentes, ha indicado que "Motril, por su situación geográfica, reúne las condiciones para la entrada y salida de los flujos comerciales entre ambos continentes y países".

En ese sentido, y para seguir mejorando la competitividad, ha puesto en valor las inversiones para "ampliar y mejorar" las operativas de las líneas marítimas regulares con el norte de África y, especialmente, con el Puerto de Tánger-Med.

Entre otras, se ha referido a la creación de dos nuevos atraques Ro-Ro, el proyecto de unificación de los servicios de inspección, la ampliación del punto de control fronterizo o la implantación de nuevos servicios para vehículos, conductores y pasajeros, "que agilizarán y reducirán los tiempos de tránsito dentro del recinto portuario, tanto de mercancías como de pasajeros de los ferrys", ha indicado García Fuentes.

El presidente de la Autoridad Portuaria, aprovechando la presencia en la jornada técnica del director de Operaciones de Importación y Exportación de Tánger-Med, Idriss Aarabi, ha destacado la excelente relación que existe con este puerto marroquí, "el más importante del continente africano y la mejor opción de conexión con Europa", ha elogiado García Fuentes.

La directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, Pilar Mora-Granados, por su parte, ha indicado que "la relación de Motril con Marruecos es excepcional, constituye una alternativa magnífica para otras opciones que tienen en la carretera un recorrido más largo y favorece ese carácter sostenible que se viene buscando en todo el sistema de transporte".

La participación de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia en esta jornada técnica ha servido para "apoyar al puerto y a las navieras que prestan servicio desde Motril a través de sus líneas regulares con el norte de Marruecos".

La alcaldesa de Motril, Luisa García Chamorro, ha considerado fundamental el fomento de las líneas marítimas regulares con el norte de África para impulsar la economía y los servicios logísticos.

"Desde el gobierno local estamos trabajando, en coordinación con la Junta de Andalucía y el puerto, para el desarrollo del Centro de Transportes de Mercancías y el PUE-1, dos importantes nodos logísticos en el municipio que favorecerán la inversión y la actividad económica".

Para García Chamorro, la economía de Marruecos está experimentando un importante crecimiento que puede favorecer la llegada de turistas a la provincia de Granada a través de las líneas de ferris que conectan el Puerto de Motril con el país alauí. "En ese contexto, nuestra ciudad tiene una posición privilegiada como el puerto más cercano al norte de África, lo que nos permite convertirnos en un puente natural entre Europa y este mercado emergente".

La jornada técnica ha sido clausurada por el presidente del Puerto de Motril y el subdelegado del Gobierno en Granada, José Antonio Montilla, quien ha señalado, según ha detallado que "el transporte marítimo entre Marruecos y España es un puente que no solo une a los dos países, sino que favorece su desarrollo económico y de empleo".

Además, ha destacado que, para mejorar el tránsito comercial, "es fundamental la mejora de las infraestructuras como, por ejemplo, la construcción del nuevo cuartel de la Guardia Civil o el nuevo Puesto de Control Fronterizo que va a mejorar las condiciones de trabajo de los funcionarios".

"Tampoco podemos olvidar el papel esencial de los servicios de inspección en frontera, tanto los aduaneros como los no aduaneros, que garantizan la seguridad, la calidad y el cumplimiento de las normativas. Es clave su modernización y digitalización para que se puedan agilizar los procesos y reforzar la confianza entre los operadores económicos, reduciendo tiempos y costes. Tenemos que trabajar para agilizar los procesos, siempre con un escrupuloso respeto a la normativa vigente, pues la seguridad jurídica es fundamental", ha sentenciado el subdelegado.

Durante la jornada técnica se han celebrado tres ponencias en las que se ha hablado de las nuevas perspectivas en el Transporte Marítimo de Corta distancia (TMCD); el futuro del TMCD entre Tánger y España; y una tercera centrada en el puerto de Motril, bajo el título potenciando oportunidades para el TMCD con el proyecto del Punto de Control Fronterizo.

Una mesa redonda ha reunido a los servicios de aduanas e inspección, ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, transportistas, navieras y operadores logísticos para hablar de los desafíos y oportunidades del Transporte Marítimo de Corta Distancia en la cadena logística.



MULTIMODAL

El puerto de Motril aspira a canalizar el tráfico de carga rodada del Puerto de Tánger

El presidente de la Autoridad Portuaria ha puesto en valor la creación de dos nuevos atraques Ro-Ro durante una jornada para promover los flujos comerciales entre España y Marruecos.



El Puerto de Motril (Granada) mueve en enero un 47 por ciento de mercancías más que el año pasado



Redacción
Ruta del
Transporte

© Publicado: 02/12/2024 17:51
www.ruta-del-transporte.es

La jornada para promover los flujos comerciales entre España y Marruecos, organizada por la Autoridad Portuaria de Motril y la Asociación Española de Transporte Marítimo de Corta Distancia, ha servido para que el Puerto de Motril ponga en valor sus inversiones y su aspiración a canalizar el tráfico de carga rodada del Puerto de Tánger.

El presidente de la Autoridad Portuaria, José García Fuentes, ha puesto en valor las inversiones para ampliar y **mejorar la operativa de las líneas marítimas regulares con el norte de África** y, especialmente, con el puerto de Tánger-Med. Entre otras, se ha referido a la creación de dos nuevos atraques Ro-Ro, el proyecto de unificación de los servicios de inspección, la ampliación del punto de control fronterizo o la implantación de nuevos servicios para vehículos, conductores y pasajeros, que agilizarán y reducirán los tiempos de tránsito dentro del recinto portuario, tanto de mercancías como de pasajeros de los ferrys.

Estas inversiones se van a ver complementadas por las importantes mejoras operativas en los servicios de inspección, que están poniendo en marcha los Ministerios de Sanidad, Agricultura y Política Territorial. Se prevé su implantación en el puerto de Motril a finales del próximo mes de enero. El representante de la Aduana de Motril ha expuesto asimismo las medidas que se están tomando en la Dirección de Aduanas para, al igual que los anteriores, optimizar recursos y ofrecer un servicio más ágil y eficaz.



Actualidad Marítima y Portuaria

Diario Digital desde 2009



REPORTAJE

El puerto de Motril aspira a consolidarse como opción eficiente y sostenible en la canalización del tráfico de carga rodada con TangerMed



La Autoridad Portuaria de TangerMed cuantifica en más de 750.000 unidades el tráfico de carga rodada en 2030.

Las mejoras en los servicios de Inspección de frontera se implantarán en el puerto de Motril a finales del mes de enero de 2025.

Las inversiones previstas en el puerto elevarán de forma notable su capacidad de ganar competitividad y ofrecer una solución ágil eficaz y sostenible al transporte entre Marruecos y España.

El importante crecimiento previsto en el puerto marroquí ha sido explicado por Idriss Aurabi, director de Operaciones de Importación y Exportación del puerto de Tanger-Med en la Jornada organizada por la Autoridad Portuaria de Motril y la Asociación Española de Transporte Marítimo de Corta Distancia, para promover los flujos comerciales entre España y Marruecos, aprovechando las líneas marítimas que operan desde la dársena granadina.

El presidente de la Autoridad Portuaria, José García Fuentes, ha puesto en valor las inversiones para ampliar y mejorar la operativa de las líneas marítimas regulares con el norte de África y, especialmente, con el puerto de Tanger-Med. Entre otras, se ha referido a la creación de dos nuevos atraques Ro-Ro, el proyecto de unificación de los servicios de inspección, la ampliación del punto de control fronterizo o la implantación de nuevos servicios para vehículos, conductores y pasajeros, que agilizarán y reducirán los tiempos de tránsito dentro del recinto portuario, tanto de mercancías como de pasajeros de los ferrys.

Estas inversiones se van a ver complementadas por las importantes mejoras operativas en los servicios de inspección, que están poniendo en marcha los Ministerios de Sanidad, Agricultura y Política Territorial, y que fueron expuestas por los representantes del MAPA: Cristina xxx y Rafael Caballero. Se prevé su implantación en el puerto de Motril a finales del próximo mes de enero. El representante de la Aduana de Motril, xxx, expuso asimismo las medidas que se están tomando en la Dirección de Aduanas para, al igual que los anteriores, optimizar recursos y ofrecer un servicio más ágil y eficaz. Todo ello redundará en un aumento de la competitividad del puerto.

Durante la Jornada técnica ha intervenido también Jordi Selva, del Centro de Estudios del Transporte en el Mediterráneo Occidental, con una ponencia sobre la conexión España - Marruecos y las nuevas perspectivas en el Transporte Marítimo de Corta distancia (TMCD).

La mesa redonda ha reunido, además de a los servicios de aduanas e inspección, a transportistas, navieras y operadores logísticos que han debatido sobre los desafíos y oportunidades del Transporte Marítimo de Corta Distancia en la cadena logística, abordando cuestiones clave como la sostenibilidad, competitividad y eficiencia logística.

La directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, Pilar Tejo Mora-Granados, ha destacado que la relación de Motril con constituye una alternativa magnífica para otras opciones que tienen en la carretera un recorrido más largo y favorece ese carácter sostenible que se viene buscando en todo el sistema de transporte. La participación de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia en esta jornada técnica ha servido para apoyar al puerto y a las navieras que prestan servicio desde Motril a través de sus líneas regulares con el norte de Marruecos.

La alcaldesa de Motril, Luisa García Chamorro, ha participado en la inauguración de la Jornada, mientras que en la clausura ha intervenido el subdelegado del Gobierno de España en Granada, José Antonio Montilla.





[INICIO](#) [ACTUALIDAD](#) [CULTURA](#) [OPINIÓN](#) [DIRECTORIO DE EMPRESAS](#) [RECIBIR NAUCHER](#) [CONTACTO](#)

[Portada](#) [Actualidad](#) [Motril implantará mejoras en el servicio de inspección en frontera a partir del año 2025](#)

[ACTUALIDAD](#) [ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA](#) [ECONOMÍA MARÍTIMA](#) [INTERMODALIDAD & LOGÍSTICA](#)

Motril implantará mejoras en el servicio de inspección en frontera a partir del año 2025

por Redacción Naucher | 2 diciembre, 2024

El importante crecimiento previsto en el puerto marroquí de Tánger ha sido explicado por Idriss Aarabi, director de Operaciones de Importación y Exportación del puerto de Tánger-Med en la jornada organizada por la Autoridad Portuaria de Motril y la Asociación Española de Transporte Marítimo de Corta Distancia, para promover los flujos comerciales entre España y Marruecos, aprovechando las líneas marítimas que operan desde la dársena granadina.

El presidente de la Autoridad Portuaria, José García Fuentes, ha puesto en valor las inversiones para ampliar y mejorar la operativa de las líneas marítimas regulares con el norte de África y, especialmente, con el puerto de Tánger-Med. Entre otras, se ha referido a la creación de dos nuevos atraques Ro-Ro, el proyecto de unificación de los servicios de inspección, la ampliación del punto de control fronterizo o la implantación de nuevos servicios para vehículos, conductores y pasajeros, que agilizarán y reducirán los tiempos de tránsito dentro del recinto portuario, tanto de mercancías como de pasajeros de los ferrys.

Estas inversiones se van a ver complementadas por las importantes mejoras operativas en los servicios de inspección, que están poniendo en marcha los ministerios de Sanidad, Agricultura y Política Territorial, y que fueron expuestas por los representantes del ministerio de Agricultura. Se prevé su implantación en el puerto de Motril a finales del próximo mes de enero. El representante de la Aduana de Motril expuso asimismo las medidas que se están tomando en la Dirección de Aduanas para, al igual que las anteriores, optimizar recursos y ofrecer un servicio más ágil y eficaz. Todo ello redundará en un aumento de la competitividad del puerto.

Perspectivas del TMCD

Durante la jornada técnica, ha intervenido también Jordi Selga, del Centro de Estudios del Transporte en el Mediterráneo Occidental, con una ponencia sobre la conexión España - Marruecos y las nuevas perspectivas en el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD). La mesa redonda ha reunido, además de a los servicios de aduanas e inspección, a transportistas, navieras y operadores logísticos que han debatido sobre los desafíos y oportunidades del Transporte Marítimo de Corta Distancia en la cadena logística, abordando cuestiones clave como la sostenibilidad, competitividad y eficiencia logística.

La directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, Pilar Teja Mora-Granados, ha destacado que la relación de Motril con constituye una alternativa magnífica para otras opciones que tienen en la carretera un recorrido más largo y favorece ese carácter sostenible que se viene buscando en toda el sistema de transporte. La participación de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia en esta jornada técnica ha servido para apoyar al puerto y a las navieras que prestan servicio desde Motril a través de sus líneas regulares con el norte de Marruecos. La alcaldesa de Motril, Luisa García Chamorro, ha participado en la inauguración de la jornada, mientras que en la clausura ha intervenido el subdelegado del Gobierno de España en Granada, José Antonio Montilla.



MARÍTIMO

El puerto de Motril aspira a impulsar el tráfico ro-ro con Tánger-Med

El presidente del puerto, José García Fuentes, ha puesto en valor las inversiones para ampliar y mejorar la operativa de las líneas marítimas regulares con el norte de África y, especialmente, con el puerto de Tánger-Med.

 Redacción 03/12/2024 a las 12:25 h



Las inversiones se van a ver complementadas por las importantes mejoras operativas en los servicios de inspección.

La Autoridad Portuaria de Motril y la Asociación Española de Transporte Marítimo de Corta Distancia han celebrado una jornada para **promover los flujos comerciales entre España y Marruecos**, aprovechando las líneas marítimas que operan desde la dársena granadina.

El presidente del puerto, José García Fuentes, ha puesto en valor las **inversiones para ampliar y mejorar la operativa** de las líneas marítimas regulares con el norte de África y, especialmente, con el puerto de Tánger-Med.

Así, se ha referido a la creación de dos nuevos atraques ro-ro, **la ampliación del punto de control fronterizo** o la implantación de nuevos servicios para vehículos, conductores y pasajeros, que agilizarán y reducirán los tiempos de tránsito dentro del recinto.

Estas inversiones se van a ver complementadas por las importantes mejoras operativas en los servicios de inspección, que están poniendo en marcha los Ministerios de Sanidad, Agricultura y Política Territorial, y que **se implantarán en Motril a finales de enero**.

El representante de la Aduana de Motril, ha expuesto asimismo **las medidas que se están tomando en la Dirección de Aduanas** para optimizar recursos y ofrecer un servicio más ágil y eficaz, lo que redundará en un aumento de la competitividad del puerto.

Por su parte, la directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, Pilar Tejo, ha destacado que **la relación de Motril con Tánger-Med constituye una alternativa magnífica para otras opciones que tienen en la carretera un recorrido más largo y favorece ese carácter sostenible que se viene buscando** en todo el sistema de transporte.

En cuanto al crecimiento previsto en el puerto marroquí, ha sido explicado por Idriss Aarabi, director de Operaciones de Importación y Exportación del puerto de Tánger-Med, que cuantifica en **más de 750.000 unidades** el tráfico de carga rodada del puerto en 2030.





ANEJO I



DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 92/106/CEE del Consejo en lo que respecta a un marco de apoyo para el transporte intermodal de mercancías y el Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al cálculo del ahorro de costes externos y la generación de datos agregados

SPC Spain acoge favorablemente la revisión de la Directiva de Transporte Combinado en el marco del Pacto Verde Europeo, la Ley Europea del Clima o la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, como una vía para favorecer un sistema de transporte de mercancías eficiente y sostenible desviando una cantidad considerable del transporte de mercancías al ferrocarril, vías navegables interiores y transporte marítimo de corta distancia, garantizar unas condiciones equitativas para todos los modos de transporte y promover más alternativas de transporte a proveedores, usuarios y clientes.

De forma general, entendemos que para que esta Directiva se convierta en un instrumento efectivo y su aplicación permita alcanzar los objetivos propuestos de reducción de las externalidades negativas a través del cambio modal, es necesario tener en cuenta las siguientes consideraciones respecto al texto de la propuesta:

1. SPC Spain acoge con satisfacción lo recogido en los siguientes considerandos:

- Considerando (4) *"Solo las operaciones de transporte intermodal que tienen una alternativa de transporte unimodal por carretera comercialmente viable conducen a un ahorro de costes externos. Las operaciones intermodales que conectan las islas y el continente no tienen alternativa por carretera, pero se pueden lograr ahorros de costes externos mediante diferentes rutas utilizando tramos de transporte marítimo de corta distancia más largos o diferentes tramos de transporte marítimo de corta distancia que permiten una combinación con el transporte ferroviario y por vías navegables interiores.*
- Considerando (5) *"[...] Por consiguiente, para garantizar que todas las operaciones que contribuyan a la reducción de los costes externos reciban el mismo trato, es necesario incentivar a escala de la Unión las operaciones de transporte intermodal tanto internacionales como nacionales, incluidas las diferentes combinaciones modales".*
- Considerando (8) *"En el caso de las operaciones que comiencen o terminen fuera de la Unión, o ambas, o que comiencen y terminen en la Unión, pero que atraviesen un tercer país, la parte de esa operación de transporte intermodal que tenga lugar en la Unión debe entrar en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, si dicha parte de la operación cumple las condiciones establecidas en la presente Directiva, dado que conlleva un cambio modal dentro de la Unión".*

Que se plasman en el redactado del Artículo 1 bis "La presente Directiva establece un marco de apoyo para las operaciones de transporte intermodal realizadas total o parcialmente en el territorio de la Unión. También establece normas sobre los requisitos de transparencia para las terminales de transbordo intermodal".

La relevancia de las relaciones con los países del norte de África o con el R. Unido (relaciones marítimas que forman parte del concepto europeo de Transporte Marítimo de Corta Distancia de acuerdo con la COM (1999) 317 final), así como las relaciones con las islas, nacionales o internacionales, hacían necesaria esta inclusión que ya se había sugerido por SPC Spain en la consulta pública de septiembre de 2021.



2. SPC Spain acoge con satisfacción lo recogido en los siguientes considerandos:

- Considerando (18) “[...] Cuando sea necesario, los Estados miembros deben cooperar con otros Estados miembros vecinos, mediante consultas a marcos políticos conjuntos. La coordinación de dichos marcos políticos nacionales y su coherencia a escala de la Unión deben estar respaldadas por el análisis del mercado y la presentación de informes por parte de la Comisión.”

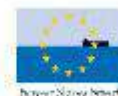
Que estimula a cooperar con países vecinos para que los respectivos marcos políticos nacionales y los incentivos en ellos recogidos estén debidamente coordinados, **de especial relevancia para avanzar hacia un ecoincentivo europeo.**

3. SPC Spain NO comparte lo recogido en el siguiente considerando y Artículo relacionado:

- Considerando (34) “A fin de permitir la continuación de las operaciones de transporte transfronterizo sin fisuras en la Unión, debe aplazarse la aplicación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas nacionales necesarias para transponer la presente Directiva hasta que se disponga de plataformas eFTI. Esta aplicación aplazada debe entenderse sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas al plazo de transposición al Derecho nacional”.
- **Artículo 3 Transposición.** “1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [OP, insértese la fecha: 24 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva], las disposiciones legales, reglamentarias y disposiciones administrativas necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.
Aplicarán dichas disposiciones a partir del [OP, insértese la fecha: 30 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva].

La disponibilidad de las plataformas eFTI previsiblemente se demorará en el tiempo para su efectiva utilización. Entendemos que el establecimiento de las medidas de apoyo, tanto las generales como las que adopten los distintos EEMM no deben aplazarse y deben aplicarse en un periodo transitorio hasta disponer de las plataformas eFTI. A este respecto, **SPC Spain PROPONE:**

- **Reducir el plazo para transponer** la Directiva de dos años a un solo año.
- **Reducir el plazo** para que los EEMM **apliquen las disposiciones** que den cumplimiento a la Directiva de 30 meses a 18 meses.
- **Establecer un periodo transitorio** hasta disponer de las plataformas eFTI, en que se utilicen, a efecto del cálculo de los costes externos, valores medios de dichos costes externos para cada modo (como los mencionados en la exposición de motivos de la propuesta de Directiva) con las correcciones que, en su caso, procedan, con unas tablas de valores aprobadas por la UE que permitan la comparación y el cumplimiento del requisito de reducción de costes externos, introduciendo unos sencillos valores muy concretos (distancias marítimo/carretera, consumo medio, ...).



4. SPC Spain NO está de acuerdo con el límite mínimo establecido de reducción del 40% de costes externos en la operación de transporte combinado:

Artículo 1 quater "[...] 2. Una operación de transporte combinada deberá cumplir las siguientes condiciones:

- a) *excepto en el caso de las operaciones a que se refiere la letra b), la operación produce al menos un 40 % menos de costes externos que la operación alternativa de transporte unimodal por carretera;*
- b) *en el caso de conexiones entre una isla y el continente sin una alternativa de carretera, la operación produce al menos un 40% menos de costes externos que la operación marítima intermodal alternativa; [...]"*

Este artículo deja fuera de la aplicación de varias disposiciones de la directiva a multitud de operaciones de transporte intermodal que podrían generar en su conjunto un importante ahorro de costes externos y contribuirían a los objetivos tanto medioambientales como de reequilibrio modal establecidas en los distintos documentos y directrices de la Comisión (Pacto Verde Europeo, Ley del Clima, Estrategia de Movilidad Sostenible,...).

En consecuencia, **SPC Spain PROPONE sustituir la cifra del 40% de reducción de costes externos por la cifra del 15%.**

5. SPC Spain PROPONE añadir a la lista indicativa de las medidas de apoyo incluida en el anexo, los programas de ecoincentivos semejantes a los que están en marcha en España y que suponen un incentivo a la demanda, esto es, a que los decisores del transporte opten por el transporte intermodal.

NOTAS ACLARATORIAS:

La propuesta distingue entre:

- **"Operación de transporte intermodal"**: traslado de una única unidad de carga intermodal entre el punto de carga y el punto de descarga en dos o más trayectos, cuando al menos un trayecto tiene lugar por ferrocarril, vías navegables interiores o transporte marítimo de corta distancia y el trayecto inicial o el final, o ambos, tiene lugar por carretera, sin manipulación de las mercancías durante el transbordo entre los distintos trayectos, independientemente de que estos estén cubiertos por un único contrato de transporte multimodal o por contratos consecutivos de transporte para modos específicos;

y

- **"Operación de transporte combinado"**: operación de transporte intermodal que cumple las condiciones establecidas en el artículo 1 quater, apartado 2, dentro del territorio de la Unión;

La propuesta incluye tres medidas de apoyo al transporte intermodal en general:

- Todo el transporte intermodal está exento de autorizaciones y cuotas.



- Establece la obligación de los Estados miembros de adoptar un marco de acción nacional para facilitar la adopción del transporte intermodal.
- Establece un requisito de transparencia para las terminales de transbordo intermodal a fin de garantizar que los clientes potenciales puedan conocer fácilmente qué servicios e instalaciones ofrecen.

La propuesta incluye dos medidas de apoyo adicionales, específicas para el transporte combinado:

- Establece una exención a escala de la UE de las prohibiciones de circulación de fin de semana, nocturna y festivo para los trayectos por carretera del transporte combinado.
- Establece un objetivo para que los Estados miembros reduzcan el coste medio puerta a puerta de las operaciones de transporte combinado: una reducción de al menos un 10 % en un plazo de 7,5 años.

Además, el Artículo 9 ter introduce requisitos comunes de transparencia para las terminales de transbordo intermodal, y se contempla la posibilidad de establecer un marco de categorías de terminales, basado en los niveles de servicio e instalaciones disponibles.

Las medidas contempladas en cada marco de acción nacional tendrán por finalidad alcanzar los objetivos de:

- reducción global de al menos el 10 % de los costes totales de las operaciones de transporte combinado;
- aumento de la mejora o adopción de tecnologías que incrementen la eficiencia de las operaciones de transporte intermodal; y
- cuando proceda, el establecimiento de nuevas conexiones por ferrocarril, o de transporte marítimo de corta distancia entre terminales de transbordo intermodal previamente no conectadas.

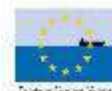
Los artículos que recogen las medidas de apoyo de las que se beneficiarán las operaciones de transporte combinado son los siguientes:

Artículo 2. "No se aplicarán sistemas de cuotas ni sistemas de autorizaciones a las operaciones de transporte intermodal". (nuevo)

Artículo 3 bis. "1. A más tardar el [OP, insértese la fecha: 24 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva], cada Estado miembro adaptará un marco político nacional para facilitar la adopción del transporte intermodal y, en particular, de las operaciones de transporte combinado. (...)". (nuevo)

Artículo 4. "Todo transportista por carretera establecido en un Estado miembro que cumpla los requisitos de acceso a la profesión y de acceso al mercado del transporte de mercancías entre Estados miembros tendrá derecho a efectuar, en el marco de un transporte combinado entre Estados miembros, trayectos por carretera iniciales y finales que formen parte integrante del transporte combinado, y que supongan o no el cruce de una frontera". (existente)

Artículo 5. Se refiere a los impuestos aplicables a los vehículos de carretera (en España: a) impuesto sobre actividades económicas, b) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica; (se modifica)



Artículo 8. *“Los trayectos por carretera iniciales o finales efectuados en el marco de un transporte combinado estarán exentos de cualquier tarificación obligatoria”.* (existente)

Artículo 9. Incluye a las tractoras alquiladas o en leasing/renting que arrastran semirremolques de servicio privado.

Artículo 9 bis. *“Los vehículos que efectúen trayectos por carretera de operaciones de transporte combinado estarán exentos de las prohibiciones de circulación de fin de semana, nocturna y festiva que se aplicarán únicamente a los vehículos pesados de transporte de mercancías. Dicha exención no se aplicará en caso de prohibiciones generales de circulación aplicables a todos los vehículos utilizados con fines privados”.* (nuevo)

17.01.2024

2024

Informe de
ACTIVIDADES



www.shortsea.es