



## La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) celebra su Jornada Anual en Vigo con el patrocinio de Gas Natural Fenosa

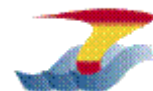
- Inauguraron la jornada el Presidente de Puertos del Estado, D. José Llorca y el Director General de la Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero.
- Son necesarios los apoyos a las Autopistas del Mar, tanto con medidas “facilitadoras” como económicas, aunque diferenciadas según fachadas atlántica y mediterránea
- Las consecuencias y efectos de la normativa medioambiental, debatidos en la Jornada, tienen su reflejo en el último informe del Observatorio Estadístico del TMCD, que muestra el importante descenso de la fachada atlántica.

Vigo, 23 de octubre de 2015

En el día de ayer tuvo lugar la Jornada Anual de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, que en esta ocasión se celebró en Vigo, con el patrocinio de Gas Natural Fenosa y la Autoridad Portuaria como anfitriona. La inauguración de la jornada ha corrido a cargo del Presidente de Puertos del Estado, D. José Llorca y del Director General de la Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero, acompañados de D. Enrique López Veiga, Presidente entrante de la Autoridad Portuaria de Vigo. El encuentro ha sido clausurado por D<sup>a</sup> Ethel M<sup>a</sup> Vázquez, Conselleira de Infraestructuras e Vivenda de la Xunta Galicia.

En la inauguración, D. Rafael Rodríguez Valero, subrayó la importancia del SSS para un sistema de transporte sostenible, y la necesidad de apoyar su desarrollo con un pasaje portuario competitivo y apoyos financieros.

D. José Llorca, repasó el largo proceso que ha sido necesario para la puesta en marcha, a principios de 2015, de la Autopista del Mar de Suardiaz entre los puertos de Vigo y Nantes, así como el **apoyo estatal al SSS a través de distintas medidas**, como la reducción de tasas, o el importante trabajo del Observatorio Permanente de Servicios Portuarios, donde se reflejan las diferencias de los costes de escala entre puertos. Llorca apuntó que **existe margen para reducir las tasas**, como recientemente en Portugal con la tasa a la mercancía.





Sobre **“El desarrollo de las Autopistas del Mar: ¿Son necesarias medidas de apoyo, a nivel nacional y europeo?”** intervinieron D. Juan Riva, Presidente de Flota Suardiaz, y José Llorca coincidiendo ambos en la conveniencia de los apoyos, siendo tan importantes las **medidas de tipo “facilitador”** como la reducción de los costes de los servicios portuarios, o la simplificación documental y administrativa, como las **de tipo económico** señalando que, dada la distinta situación de las fachadas mediterránea y atlántica y sus distintas características, podrían estar justificadas medidas diferentes según fachadas.

D. Manuel Carlier, Presidente de la Asociación y moderador de la mesa redonda denominada **“El desarrollo futuro del TMCD y las AdM y la cuestión medioambiental”**, recalcó el enfoque de complementariedad, y no de competencia, del transporte por carretera y el TMCD que desde la Asociación se ha mantenido siempre, como fórmula fundamental e imprescindible para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia.

Los participantes en la mesa comenzaron presentando las actividades y proyectos que sus instituciones están desarrollando en relación a la implantación de proyectos medioambientales para el TMCD y mantuvieron un animado debate.

D. Christophe Mathieu de Brittany Ferries puso de manifiesto el grave problema que supone para los navieros la **falta de coordinación entre estamentos, que les impide tomar las decisiones de inversión para cumplir las normas** medioambientales. Puso como ejemplo el que no haya garantía de suministro de LNG en los puertos, o la regulación de seguridad para las operaciones de suministro, o que los scrubbers de ciclo abierto no sean admitidos en determinados puertos.

D. Francisco López, de Gas Natural Comercializadora expuso los avances que están realizando para desarrollar un **hub de gas en Galicia que permita ofrecer este combustible a la flota marítima** y también a distintas actividades que se desarrollan en el ámbito portuario. D. Carlos Botana de la Autoridad Portuaria Vigo abundó en ello, concretando sus proyectos par hacer más operativo el suministro de GNL a buques.

D. Gerardo Aynós, de la D. G. Marina Mercante, expresó el **compromiso de la DGMM para ayudar al desarrollo del TMCD**, y su enfoque positivo de aplicación del espíritu de la normativa.

D. David Meana de Energylab explicó los análisis realizados para la utilización del gas en la flota pesquera y en buques de servicio, y cómo los resultados son aplicables a las AdM.





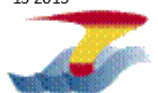
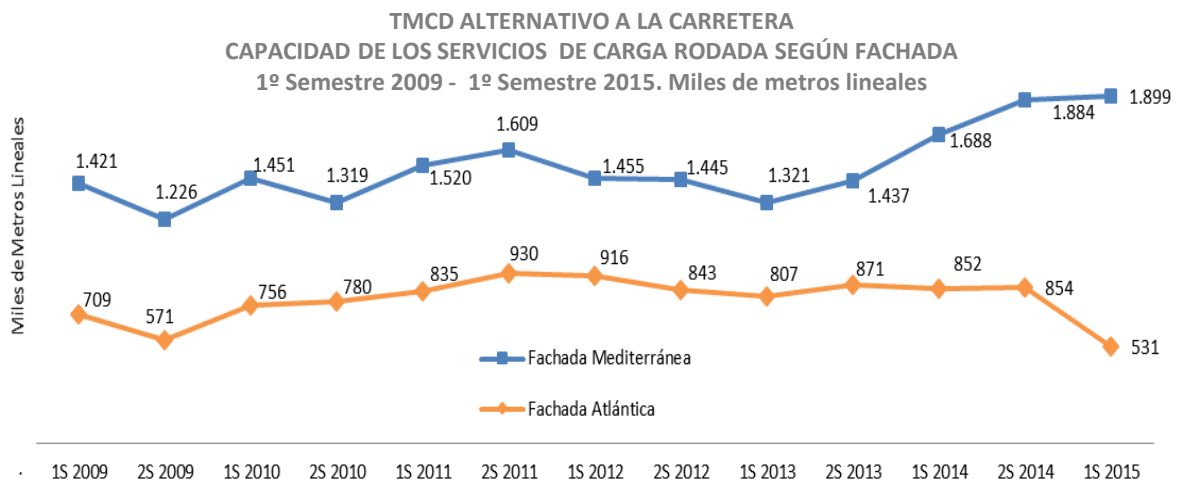
En el Mesa se puso de manifiesto que la normativa medioambiental se elabora enfocada al transporte marítimo general, sin considerar las especificidades del TMCD, y como consecuencia, la conveniencia de generar un grupo consultivo en los organismos reguladores, tales como la OMI, que permita tener en cuenta dichas especificidades en la elaboración de las normativas.

A lo largo de la Jornada se produjo un animado debate entre ponentes y asistentes.

En la clausura, D<sup>a</sup> Ethel M<sup>a</sup> Vázquez resaltó **el potencial de Galicia para el TMCD** gracias a su localización geográfica, a disponer de un profuso sistema de puertos, de interés general y autonómico, a su infraestructura de conectividad viaria y ferroviaria, y su completa red de áreas logísticas, como la **PLISAN actualmente en pleno desarrollo**.

Tras la Jornada Anual, la Asociación celebró una reunión de su Junta Directiva, en la que se presentó el séptimo informe del **Observatorio Estadístico del TMCD en España que compara el 1º semestre de 2015** con el mismo semestre de 2014, y cuyos datos más destacables son:

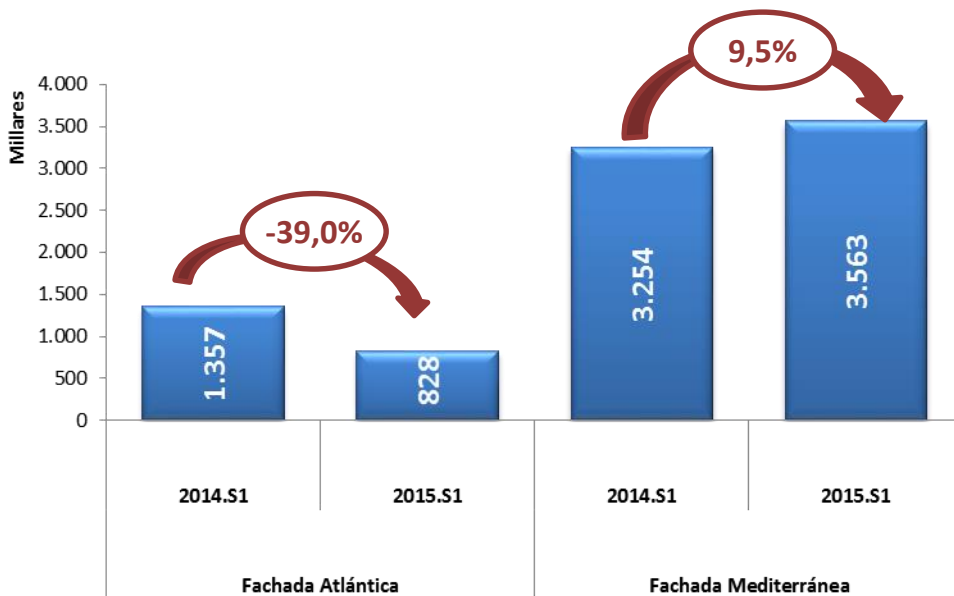
- En términos de oferta, la brecha que se venía abriendo entre las fachadas atlántica y mediterránea en los **servicios de carga rodada de TMCD alternativos a la carretera**, se agudiza tremendamente debido a la desaparición de la AdM de Gijón y del servicio con Zeebrugge del puerto de Bilbao, que provocan una reducción del 38% en la oferta en la fachada atlántica, y ello a pesar de la puesta en marcha de la AdM de Vigo en enero de 2015. Mientras, la fachada mediterránea prosigue su tendencia ascendente con un incremento de su capacidad del 12% respecto al 1º semestre de 2014.
- Diferente tendencia sigue la oferta de carga contenerizada con un descenso del 16% en la fachada mediterránea, y un aumento del 9% en la atlántica.





- **Las Autopistas del Mar de la fachada atlántica** mantienen el mismo número de servicios (1), gracias a la **puesta en marcha de la AdM de Vigo**, aunque su **capacidad** en metros lineales **se ha reducido en un 38%** respecto al 1º semestre de 2014. La fachada mediterránea, aunque mantiene sus 3 AdM aumenta un 17% su capacidad al introducir un buque adicional.
- La situación expuesta de la oferta tiene su correlato en la demanda: en el 1º semestre del año 2015 la **demanda de TMCD de carga rodada internacional** ha registrado un **aumento del 1,5%** respecto al mismo semestre del año 2014, debido al comportamiento divergente de ambas fachadas.
- Restringiendo al **TMCD alternativo a la carretera**, el **incremento registrado en la fachada mediterránea (9,5%)** en el 1º semestre de 2015 respecto al mismo semestre de 2014, es rebajado por la **fortísima reducción en la fachada atlántica (-39,0%)** en el mismo período, debido a las razones explicadas en la oferta.
- En términos de ocupación, **la fachada Mediterránea presenta un nivel de ocupación más alto (50,5%) que la Atlántica (42,0%)**, en ambos casos es una cifra algo inferior a la del 1º semestre de 2014, aunque superior a la registrada en el conjunto de 2014.

TMCD MERCANCÍAS RO-RO\* SEGÚN FACHADA  
EVOLUCIÓN 2014.S1 – 2015.S1. Miles de toneladas



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

