



Conferencia anual de SPC-Spain en la Autoridad Portuaria de Cartagena



El sector del transporte frigorífico murciano reclama una Autopista del Mar que enlace Cartagena con el sur de Francia.

- La innovación y la tecnología claves para la competitividad del Transporte Marítimo de Corta Distancia y las Autopistas del Mar, que afrontan el importante reto de la normativa IMO 2020.
- Enagás y Cepsa ponen en valor su oferta para el nuevo escenario de los combustibles marinos.

Cartagena, 20 de noviembre de 2019

Pedro Saura, secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda inauguró el 20 de noviembre la Conferencia anual de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain), celebrada en el salón de actos Isaac Peral de la Universidad Politécnica de Cartagena. Le acompañaron en ese acto **Javier Celdrán**, Consejero de Presidencia y Hacienda del Gobierno de la Región de Murcia, **Salvador de la Encina**, presidente de Puertos del Estado, **Pedro Pablo Hernández**, vicepresidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena (APC) y **Manuel Carlier**, presidente de SPC-Spain.

Durante su intervención, el secretario de Estado anunció una futura Ley de movilidad que refleje la estrategia de movilidad sostenible, integrada y participada, en la que el Ministerio de Fomento está trabajando y en la que, afirmó, la intermodalidad, y especialmente las Autopistas del Mar, constituirán un pilar básico. España disfruta de unas excelentes infraestructuras de transporte y el reto ahora es su integración para conseguir una movilidad eficiente y sostenible.





Para el **consejero de la Región de Murcia**, Cartagena constituye un polo turístico, industrial y logístico de primer orden que se va a ver potenciado por los proyectos ligados a la ZAL, a la conexión ferroviaria y al desarrollo de la nueva terminal de contenedores, impulsando así la intermodalidad, la reducción de los costes logísticos y del impacto medioambiental. Murcia cuenta con la mayor flota de camiones frigoríficos de Europa, para los que disponer de servicios de Autopistas del Mar representa una alternativa esencial.

El **presidente de Puertos del Estado** resaltó el importante crecimiento del tráfico portuario español, que se espera alcance los 570 millones de toneladas este año, señalando como los tres grandes retos que enfrentan los puertos: la descarbonización, la digitalización y la estiba. Su apoyo a SPC Spain y las AdM es constante, especialmente para avanzar en las 8 medidas para el impulso del TMCD en España que propugna la Asociación.

El **vicepresidente de la Autoridad Portuaria Cartagena** reafirmó el compromiso del puerto con la sostenibilidad medioambiental, desde la Autoridad Portuaria y la Comunidad Portuaria, y específicamente con la eficiencia energética. Cartagena es el 1º polo energético del Mediterráneo, y tiene toda la capacidad para ofrecer suministro de GNL.

En la Mesa **“El 2020 a la vuelta de la esquina”**, moderada por Manuel Carlier, se debatieron los retos del TMCD ligados a la normativa medioambiental y el mantenimiento de la competitividad de las Autopistas del Mar.

Cepsa ha apostado por producir fuel a partir de crudos con bajo contenido de azufre, lo que ofrece significativas ventajas frente a los combustibles de bajo contenido de azufre obtenidos mediante mezcla de fuel residual y gasoil. **Faustino Rodríguez** explicó que el VLSFO 0,5% de Cepsa presenta unas características, como la viscosidad, muy similares al combustible utilizado actualmente a bordo. Se trata de un producto nuevo, producido a partir de crudos de nuevas procedencias. Como prestación relevante está su gran estabilidad (comprobada en torno a 60 días), aunque al igual que los otros fueles bajos en azufre, por el momento no es compatible con VLSFO de otros fabricantes. Las previsiones de Cepsa apuntan a un predominio del VLSFO 0,5% en sus ventas, disponible en todos los puertos actuales de Cepsa en España, reduciéndose el consumo de HSFO 3,5% y LSFO 1,5% y con una proporción pequeña de GNL, del que también ofrece disponibilidad por gabarra.





José Enrique Murcia, de Enagás, puso en valor la opción de usar GNL y manifestó que, además de suministro de GNL desde las terminales y buques, hoy todos los puertos españoles pueden ofrecerlo mediante cisternas, y que la transformación del sector marítimo al GNL avanza al ritmo previsto. El proyecto Core LNG Hive ha permitido avanzar en muchos aspectos, aunque es imprescindible y urgente completar la reducción de los peajes por el uso de la infraestructura gasista.

Las infracciones a la normativa de la OMI sobre combustibles marinos serán sancionadas duramente desde la Administración Marítima. Así lo afirmó **Juan Andrés Lecertúa, de la Dirección General de la Marina Mercante**, quien expuso que la norma que están preparando y de próxima aprobación amentará de forma muy significativa las actuales sanciones, modulándolas además con el tipo y tamaño de buques y la gravedad de la infracción, de modo que resulten disuasorias. El plan de inspecciones establece un elevado número de inspecciones a los buques que escalen en los puertos españoles, contemplando la colaboración con EMSA en la utilización de drones para controlar las emisiones de óxidos de azufre de los buques.

Fernando Cátedra, de Suardiaz, mostró las dos gabarras con las que ofrecen servicio de aprovisionamiento de combustibles en los puertos de Algeciras y Barcelona, con 10 tanques cada una que le permiten proporcionar variedad de combustibles garantizando la calidad y no contaminación de cada uno de ellos, reforzado por estar al servicio de un único proveedor en cada caso, Cepsa y REPSOL, respectivamente. Al mismo tiempo, como compañía que ofrece servicios de Autopistas del Mar, su reto es cumplir la normativa IMO 2020 sin perder competitividad, cuestión compleja, dados los costes adicionales que genera. En función de la edad y características de cada uno de los 4 buques que operan en la AdM, las decisiones para cumplir la normativa variarán.

La naviera UECC tuvo que abordar en 2015 la implantación de la zona ECA en el norte de Europa. Según **José Antonio del Río**, su decisión inicial por el GNL se ha confirmado, a pesar de las dificultades iniciales. A sus 2 buques actuales propulsados por GNL se unirán próximamente otros dos barcos duales/híbridos y con baterías, habiendo encargado un quinto buque adicional. La competitividad del precio del GNL permite paliar los costes adicionales que genera la nueva normativa, especialmente en rutas en las que la geografía no ayuda como las del norte de España/norte de Europa.





Fernando Muñoz, de la Autoridad Portuaria de Cartagena, expuso los recientes desarrollos del puerto y, especialmente, sus inversiones para mejorar el suministro de GNL a los buques. Cartagena ha sido el primer puerto español en suministrar directamente desde planta regasificadora.

En la Mesa “¿Qué le pide la carretera al TMCD para utilizarlo?”, moderada por **José M^a Quijano, de la CETM**, y compuesta por empresas de transporte por carretera y su patronal regional, FROET, los exportadores representados por PROEXPORT y la naviera Grimaldi, se reivindicó la necesidad de que el puerto de Cartagena cuente con un servicio de TMCD con el sur de Francia. **El secretario general de FROET, Manuel Pérez-Carro**, apuntó que, con una travesía de 24 horas, se podría acortar en un día el viaje redondo a Europa, reduciendo el periodo de estancia de los conductores fuera de casa.

Pascual Corredor, de Transportes Hermanos Corredor valoró positivamente el TMCD al afirmar que “hemos recuperado algo de la productividad perdida por el cambio de las normas de horas de conducción gracias al transporte marítimo de corta distancia”. En el caso de **Diego Sánchez, del Grupo Caliche**, unos tiempos de tránsito iguales o inferiores al del camión y precios por debajo de la tracción de camión son requisitos imprescindibles para usar las Autopistas del Mar.

Todos coincidieron en que el actual problema de falta de conductores podría paliarse con esa línea que enlazara con el sur de Francia, pues permitiría mejorar la rotación de los vehículos.

Para **Fernando Gómez, de PROEXPORT**, es complicado “subirse al barco” porque con el camión en 48 horas están Rotterdam por 2.500 euros, viendo más factible la relación con Italia que con Francia. La presión de los distribuidores es elevadísima, tanto en plazos como en precios, y cree que hay que pensar en nuevas fórmulas, como viajar sin tractora y conductor, o modificar el esquema de retornos.

Mario Massarotti, de Grimaldi, naviera que transporta 1.000 camiones al día entre Italia y España por las Autopistas del Mar, señaló la dificultad de una Autopista del Mar dedicada entre Cartagena y Francia, aunque podría ser viable una escala en Francia de una línea ya existente si hubiera compromiso por parte de los cargadores. La importante inversión en flota que Grimaldi está desarrollando le dotará en un futuro próximo de un importante aumento de capacidad, lo que podría favorecer a nuevos proyectos como el de Cartagena.





La Mesa “*La Tecnología y la Innovación al servicio del TMCD más eficiente*” moderada por **Pilar Tejo, Directora Técnica de SPC-Spain**, trató sobre la innovación y la digitalización como ejes de eficiencia y competitividad para el TMCD.

Para **Adolfo Utor, de Balearia**, la innovación y la tecnología son factores fijos en la fórmula de la competitividad. La apuesta de su empresa es clara y se manifiesta en sus elevadas inversiones en buques ecoeficientes energéticamente, utilizando el GNL como combustible, y en otras iniciativas como la monitorización de distintos elementos de los buques, centralizada en una “torre de control” lo que facilita, entre otras prestaciones, su mantenimiento predictivo. En su opinión, las incertidumbre del futuro próximo dificultan el planteamiento de nuevas líneas o Autopistas del Mar.

Ana Arévalo, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, afirmó que las infraestructuras portuarias son hoy una “commodity”, y que los puertos tienen que mirar a tierra y elevar su competitividad y eficiencia. Las Autopistas del Mar son una realidad en el puerto de Barcelona y el reto actual es apoyarse en la innovación y la digitalización para ser más competitivos y transparentes. La apuesta del puerto de Barcelona en estas materias se plasma, por ejemplo, en distintas iniciativas que garantizan un paso más fluido de los flujos de camiones de las Autopistas del Mar por el puerto.

La plataforma SIMPLE ha sido presentada por **Jesús Zarzuela, del ministerio de Fomento**. Definida como un “*Sistema de gestión integrada y digital de documentos, datos y flujos de información, ligados al transporte multimodal, mediante una plataforma tecnológica colaborativa*” permitirá mejorar los flujos de información entre los distintos modos en al cadena puerta a puerta, simplificando procedimientos y documentación. Esta plataforma va a ser licitada tras haber efectuado una consulta preliminar de mercado.

Finalmente, **Rafael Navarro, de Innsomnia**, ha resaltado la importancia de la iniciativa del fondo Puertos 4.0, dotado con 20 millones de euros, al que ya se han presentado 770 proyectos, el 50% startups y el otro 50% de grandes empresas.

