



FEDAT

CETM - Operadores de Transporte

XXV Aniversario - Sep.- 2011



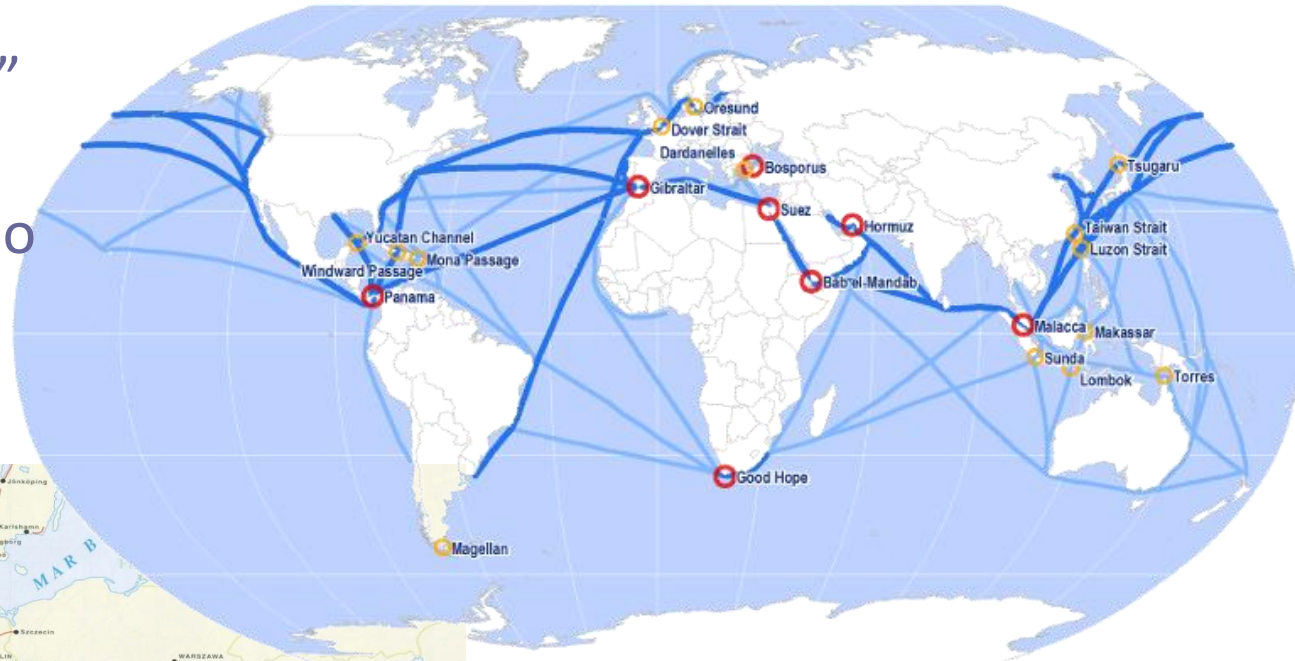
EL SHORT SEA SHIPPING Y LAS AUTOPISTAS DEL MAR: INSTRUMENTOS PARA LA COMPETITIVIDAD EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE CARRETERA

Pilar Tejo Mora-Granados
Directora Técnica
SPC - SPAIN



SPC – SPAIN

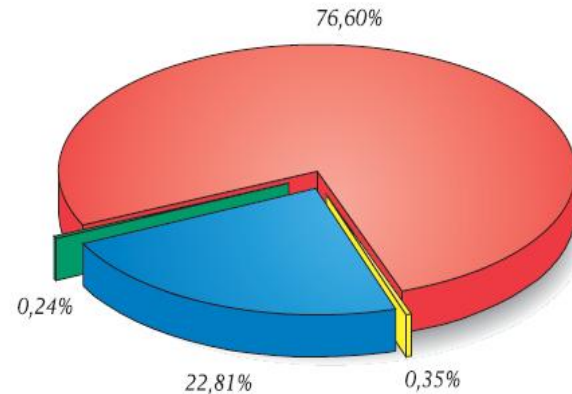
España es un país casi “isla”
que ocupa **una posición
central** en el mapa marítimo
mundial....



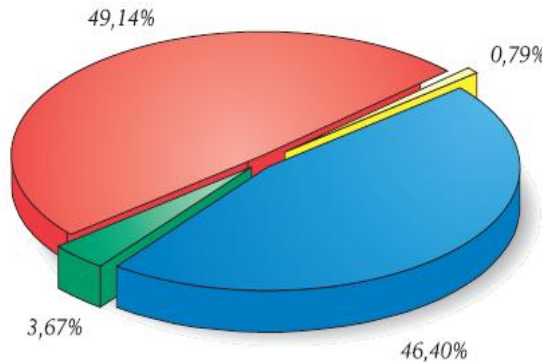
....pero es **periférica** en el
mapa de
Europa, especialmente
tras su ampliación

- El modo marítimo es el predominante en el transporte internacional de España, aunque **la carretera es mayoritaria** en los intercambios con Europa.

IMPORTACIÓN / TOTAL IMPORTS

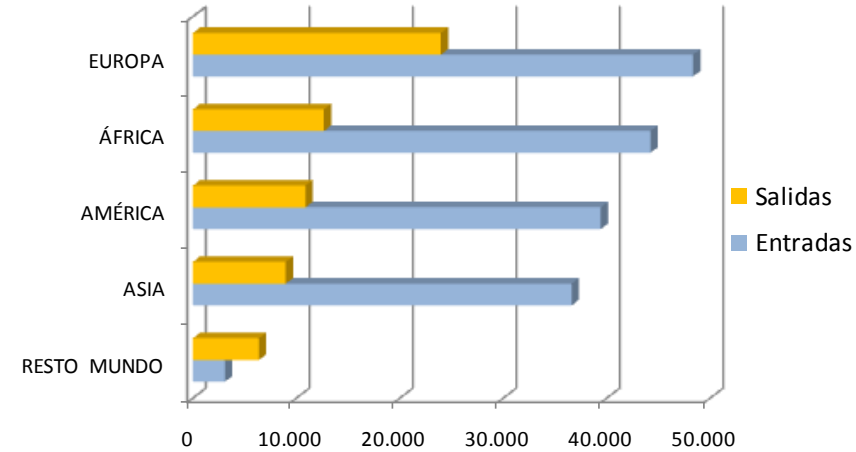


EXPORTACIÓN / TOTAL EXPORTS

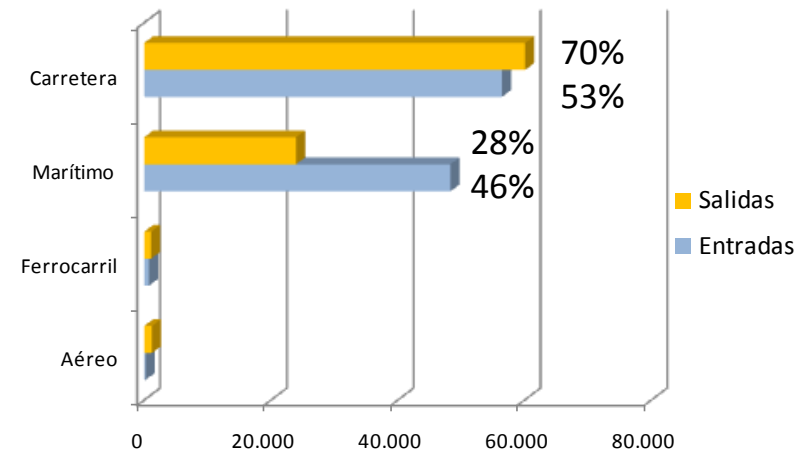


Fuente: Agencia Tributaria

COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO. 2010



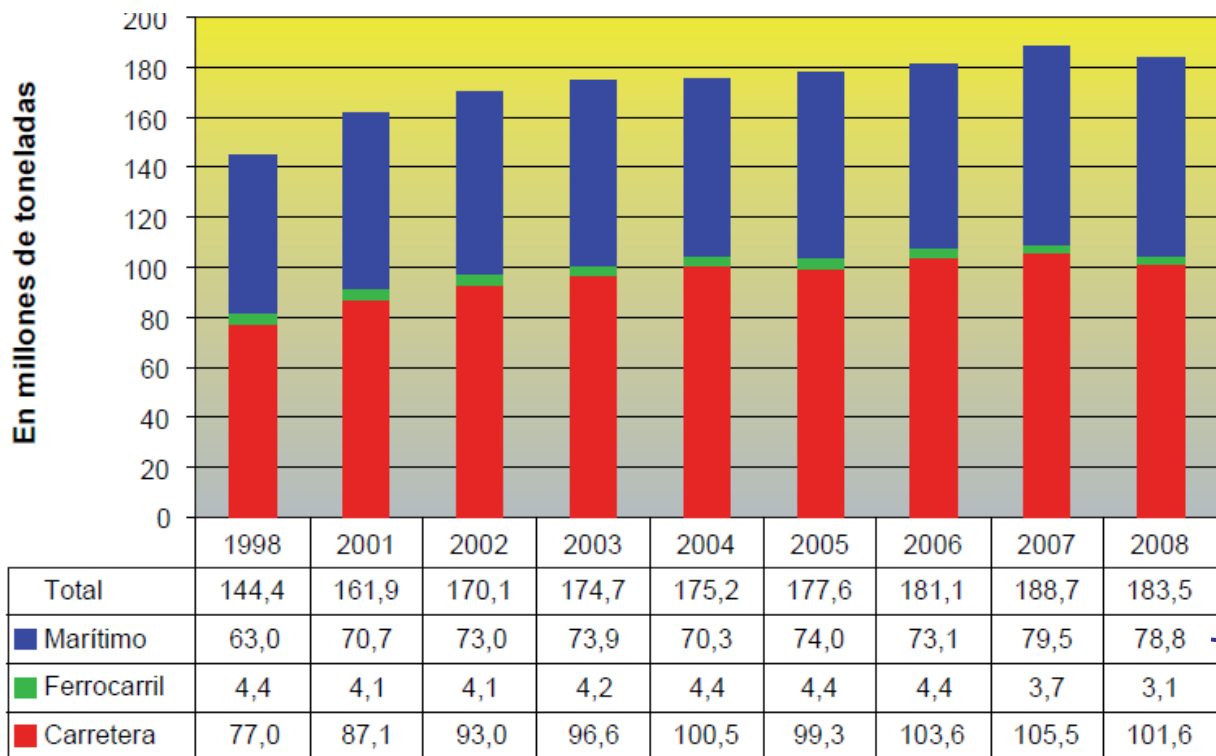
Miles de Toneladas
FLUJOS CON EUROPA. DISTRIBUCIÓN MODAL. 2010



Madrid, 30.09.2011

- El incremento de la carretera ha sido **superior** al del modo marítimo

Transporte de mercancías entre la P. Ibérica y el resto de la UE-15. Evolución de la distribución modal (Mill. t)

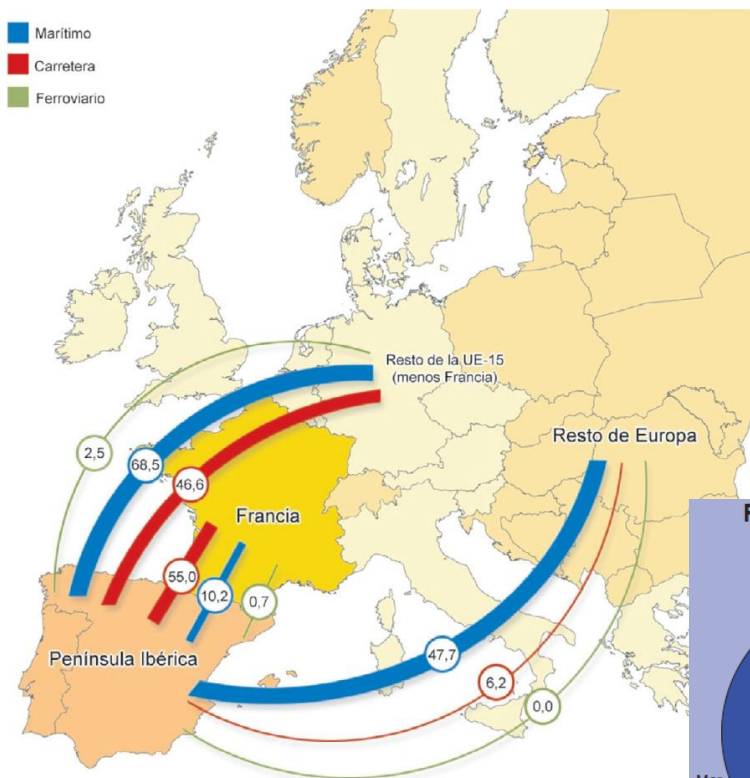


	Evolución 1998/2008		En el último año (2008/2007)
	Total	Media anual	
Total	27%	2,4%	-2,8%
Carretera	32%	2,8%	-3,7%
Ferrovioario	-29%	-3,4%	-15,1%
Marítimo	25%	2,3%	-0,9%

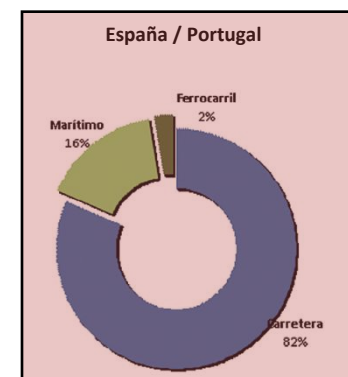
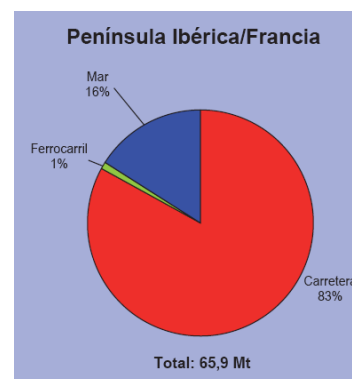
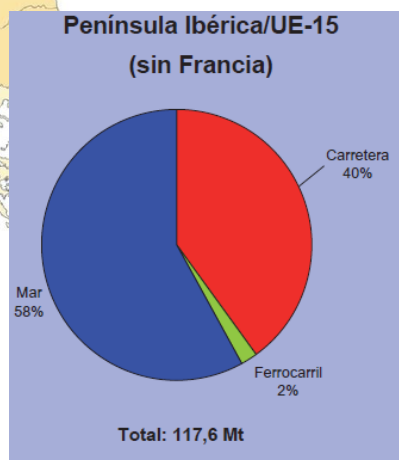
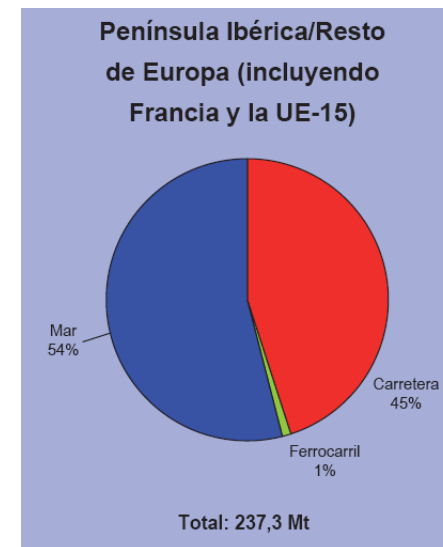
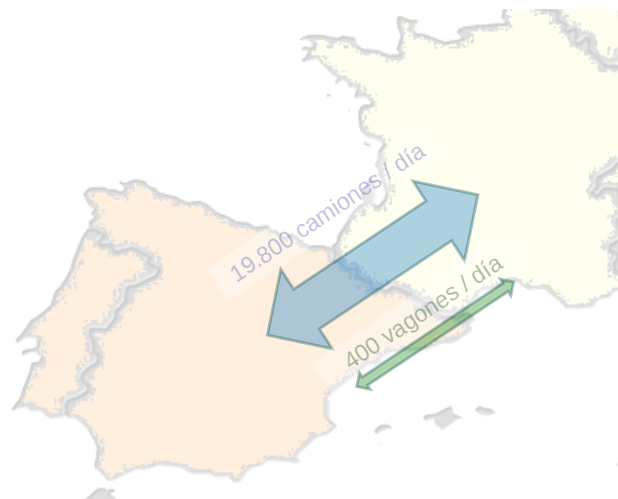
43%

55%

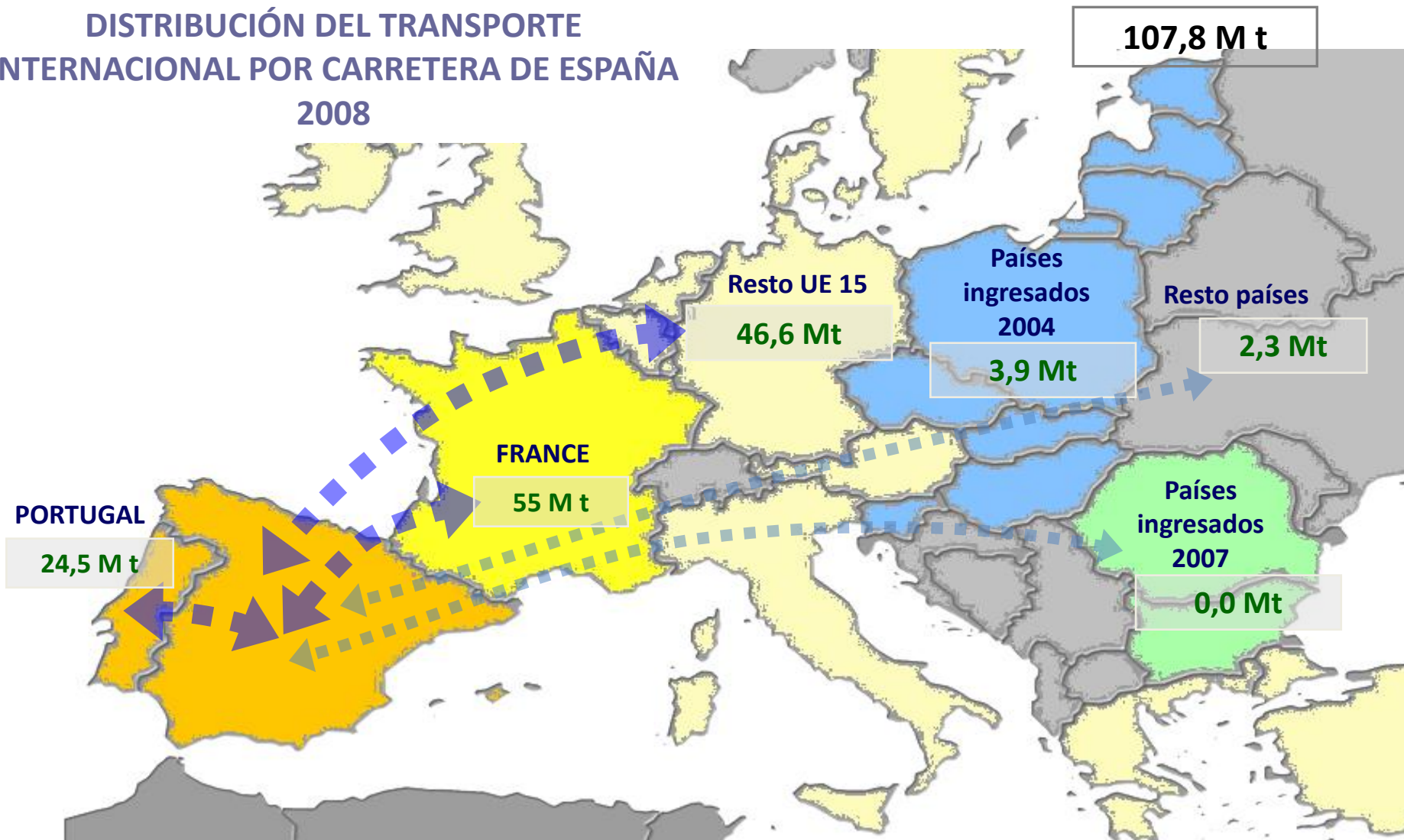
Distribución del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y Europa (millones de t)



Distribución porcentual del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y Europa



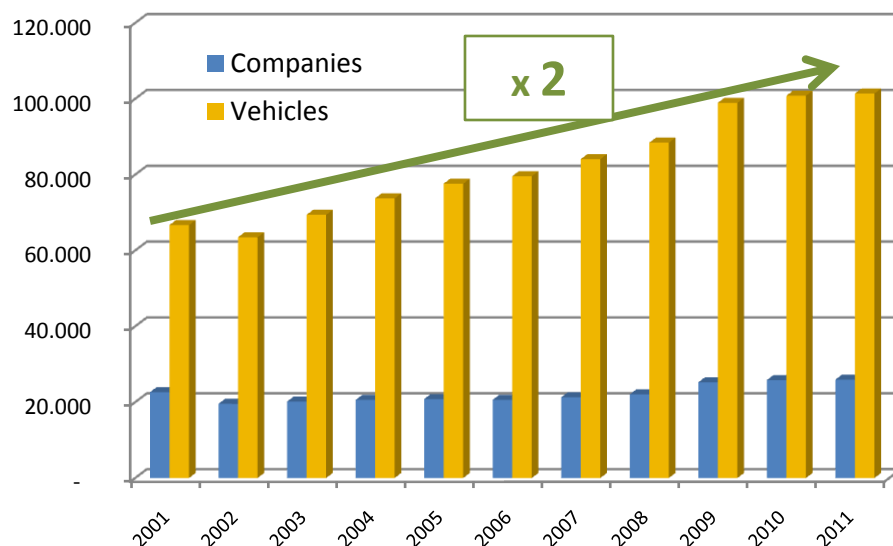
DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA DE ESPAÑA 2008



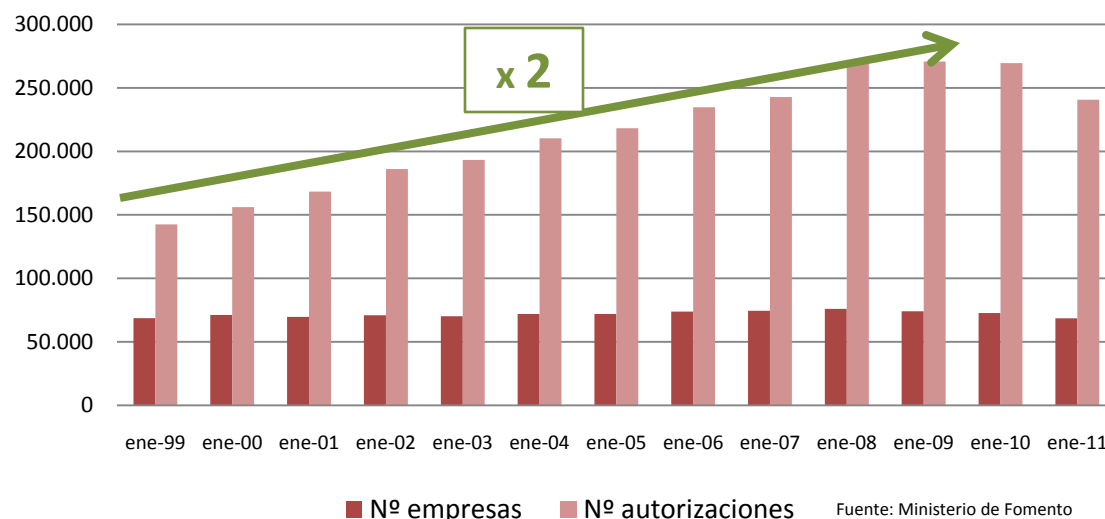
Fuente: Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos. Junio 2010
Observatorio transfronterizo España – Portugal. Dic. 2009

- El sector del transporte por carretera ha experimentado un muy **importante crecimiento**, multiplicándose por 2 en 10 años

LICENCIAS COMUNITARIAS - EVOLUCIÓN

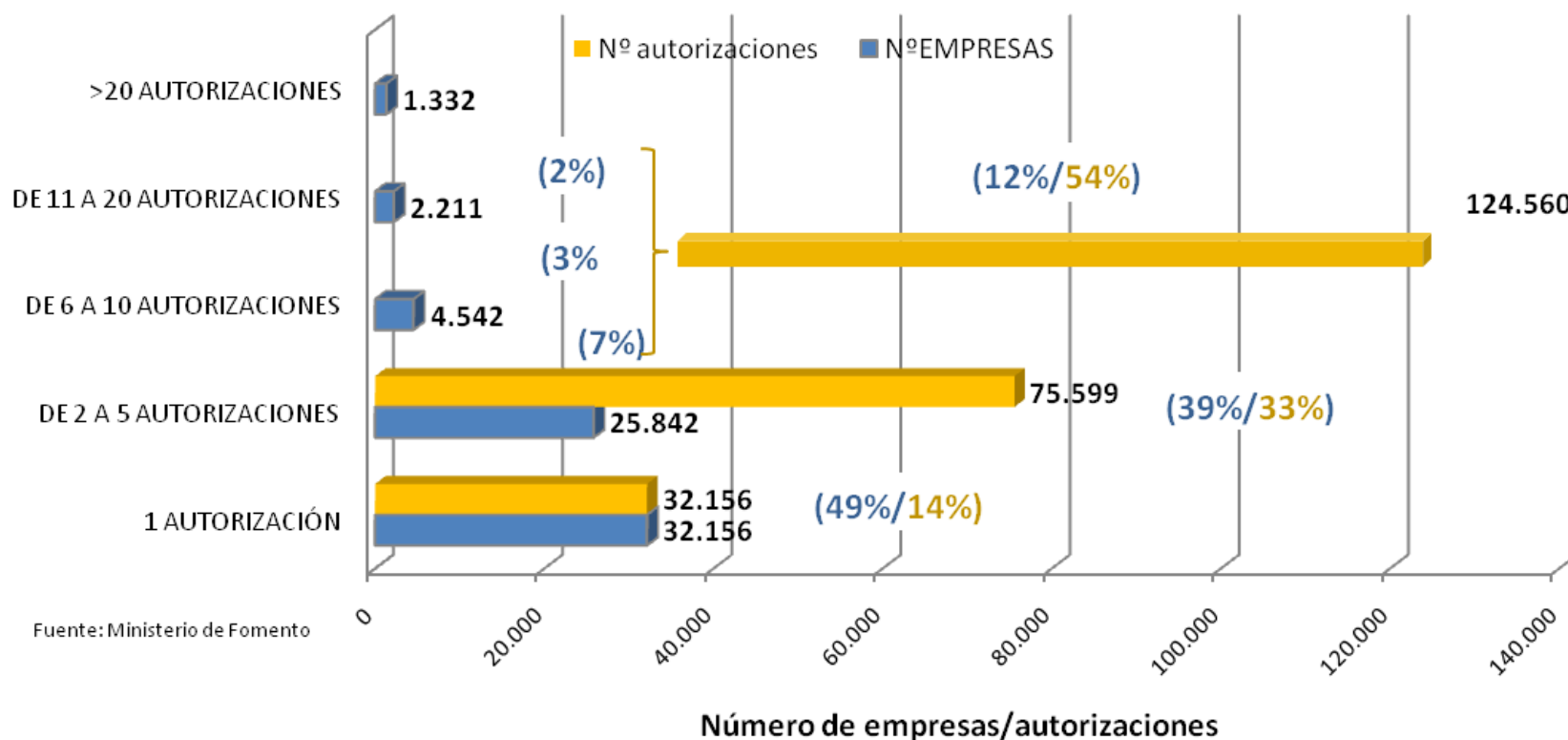


EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EMPRESAS Y AUTORIZACIONES DE SERVICIO PÚBLICO



- La estructura empresarial del sector del transporte por carretera en España es **muy atomizada**

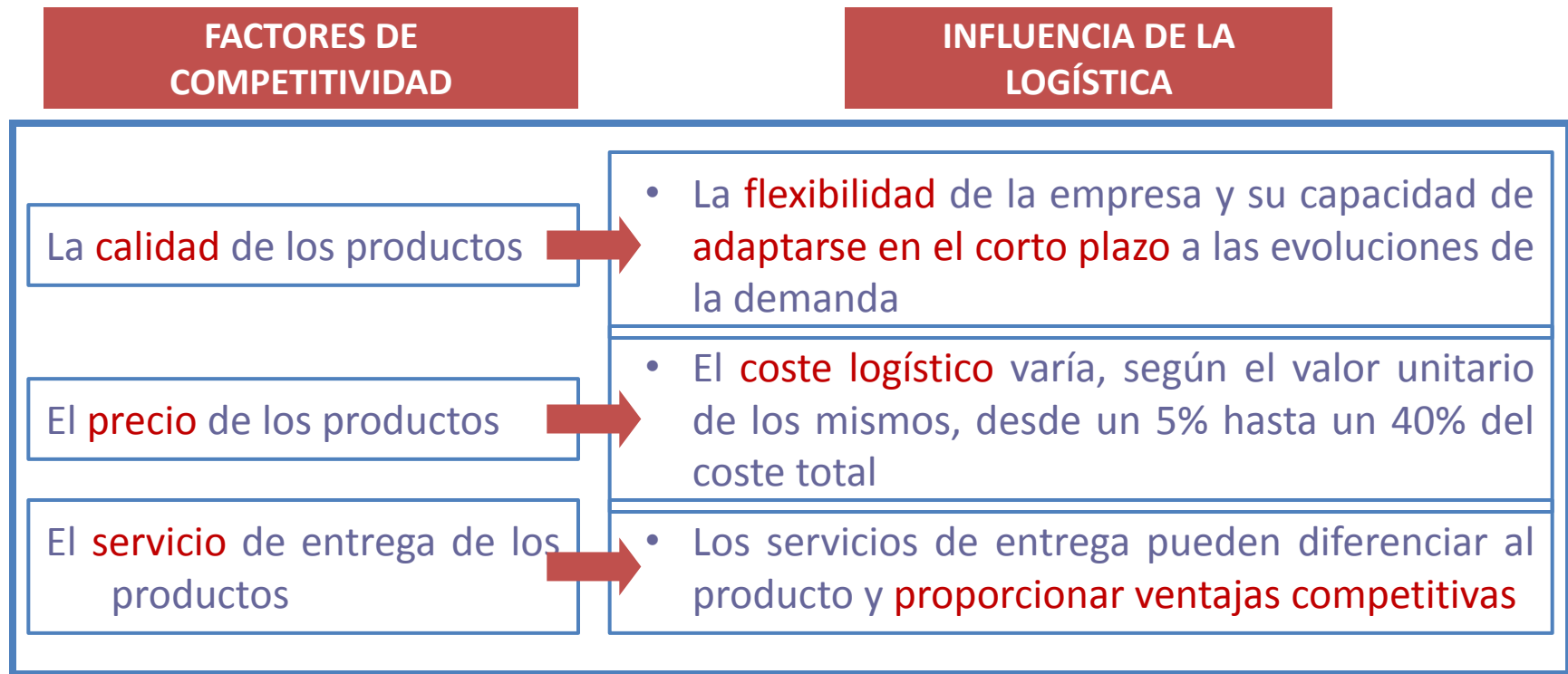
ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL SECTOR . VEHÍCULOS PESADOS.1-1-2011



- El transporte es **fundamental para nuestra economía y sociedad**. La movilidad es esencial para el crecimiento y la creación de empleo.
- Las infraestructuras determinan la movilidad. (...) A nivel global, las inversiones en infraestructura de transportes tienen un **impacto positivo en el crecimiento económico**, crean riqueza y puestos de trabajo y aumentan los intercambios comerciales, la accesibilidad geográfica y la movilidad de las personas.
- Unos sistemas de transporte eficaces son cruciales para que las empresas europeas sean capaces de competir en la economía mundial. La **logística**, que abarca, entre otros, el transporte y el almacenamiento, representa entre el 10 % y el 15 % del coste de un producto acabado para las empresas europeas.

LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE 2011





Las amenazas al transporte de mercancías por carretera

Incremento de la fiscalidad

- I.E.H.
- Tasa uso infraestructura

Normativa laboral y social

Conducción y descanso.
Reglamento (CE)
61/2006

LIBRO BLANCO

Transferencia de la
carretera a otros modos

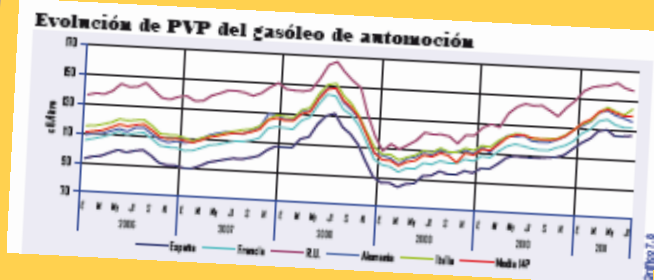
- 2030: 30 %
- 2050: + 50%

LIBRO BLANCO 2011

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



Incremento del precio del combustible



Normativa laboral y social

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

Mayores restricciones a la circulación y al tráfico

Fines de semana, fiestas
locales,....

Incremento de la
inseguridad del vehículo, su
carga y conductor



BUILDING STRATEGIES FOR THE NEW DECADE



Additional Sponsorship from **Microsoft**



Future Value Chain: Four Strategic Objectives for the Industry



1

Make Our Business More Sustainable
From Niche to Norm



2

Optimize a Shared Supply Chain
Collaborate Differently, Compete Differently



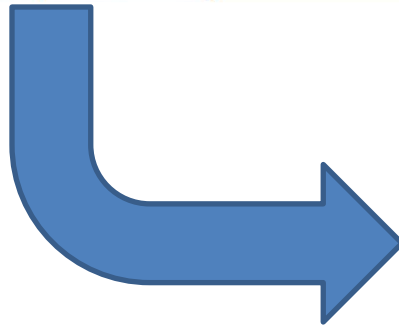
3

Engage with Technology-Enabled Consumers
The Consumer in the Driver's Seat

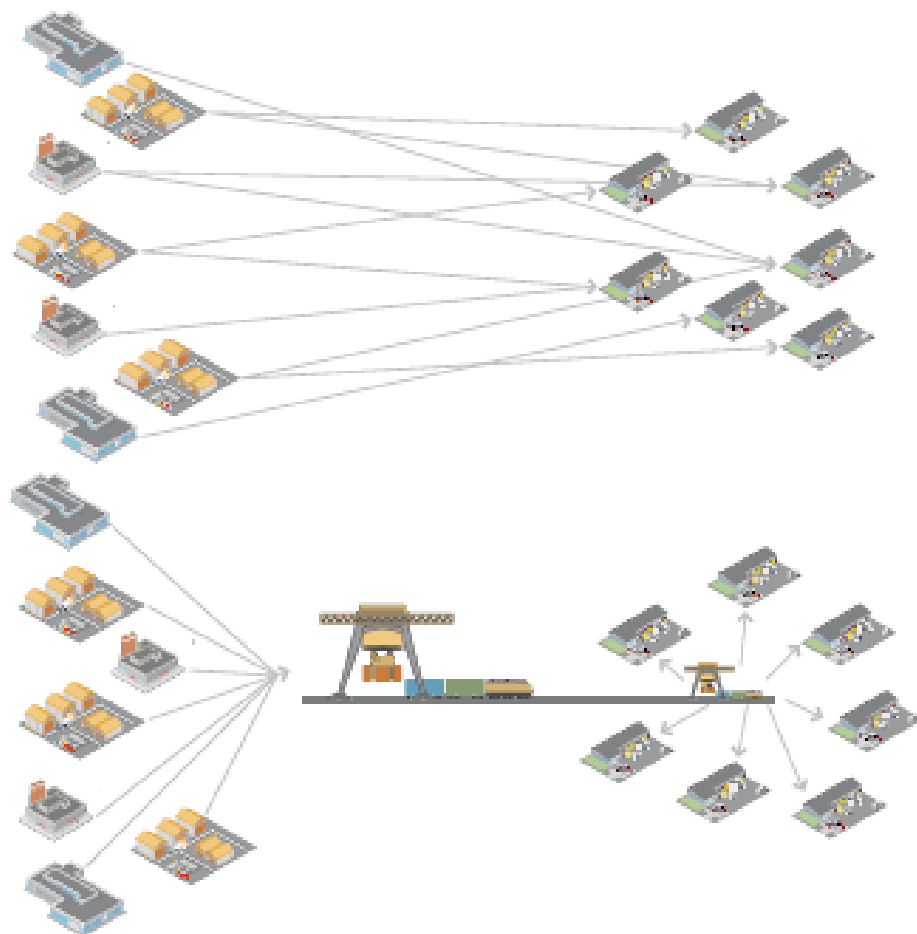


4

Serve the Health and Wellbeing of Consumers
Focus on Quality of Life



MULTI-MODAL TRANSPORT SHARING INITIATIVE: AS-IS VS. TO-BE



■ AS-IS: 100% Road Transport

- Over longer term diesel prices will rise
- German MAUT (road tax) will increase
- CO₂ taxation – EU regulations
- Congestion increase (unreliable transit times)
- Trailer theft
- Short transit times
- Limited timeslots for lorry transport

AS-IS: 100% del transporte por carretera

- Precio del combustible se incrementará en el m/l plazo
- El MAUT alemán aumentará
- Tasa sobre el CO₂ - reglamentos de la UE
- Incremento de la congestión (plazos de transporte pocos fiables)
- Robos de camiones
- Plazos de transporte cortos
- Limitaciones al tráfico de vehículos pesados

■ TO-BE: Multi-Modal Transport Sharing

- Less road KM
- Less personnel required
- 50%-80% less CO₂ emissions
- Low cost, provided a critical mass
- Longer, but more reliable transit times
- Payload increase (24 tons → 28 tons per trailer)

TO-BE: transporte multimodal compartido

- Menos kilómetros de carretera
- Menos personal requerido
- 50% -80% menos emisiones de CO₂
- Costes inferiores, siempre que exista masa crítica
- Mayores, aunque más fiables tiempos de tránsito
- Incremento de la carga unitaria (24 toneladas vs 28 toneladas por semirremolque)

- **DEFINICION:** *Transporte marítimo de mercancías y pasajeros entre puertos situados en territorio de la UE, o entre esos puertos y los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa.*
- Definición muy amplia, incluye islas



OBJETO

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

CONCEPTO

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



Concepto práctico

- Una **Autopista** es una **carretera** con
 - Alta calidad (seguridad)
 - Alta capacidad
- Una **Autopista del Mar** es un **servicio de SSS** con
 - Alta **calidad**
(seguridad, frecuencia, tiempo de tránsito)
 - Alta **capacidad**
 - **Excelente conexión** con redes transeuropeas de transporte TEN-T



■ SPC Spain

- Creada en 2002.
- 29 miembros, todas las partes interesadas.
- El Estado participa por medio de Puertos del Estado y varias AAPP.
- Labor divulgativa ya terminada. Hoy día las ventajas del SSS son bien conocidas valoradas.

■ Sector SSS

- Establecimiento de numerosos nuevos servicios, sobre todo por navieras extranjeras
- Percepción de fuerte riesgo empresarial
- No siempre éxito, algunos servicios se han retirado



Objetivo Estratégico

- Consolidar un **foro de encuentro** entre los agentes públicos y privados responsables de la formación de cadenas de transporte marítimo-terrestres con una vocación de **coordinación, identificación y promoción** de iniciativas que contribuyan a materializar el potencial del transporte marítimo con un enfoque intermodal y consecuentemente **complementario de los transportes terrestres** para configurar soluciones integrales de transporte puerta a puerta y respetando en todo caso los fines, objetivos y competencias de cada uno de sus miembros.

Iniciativas

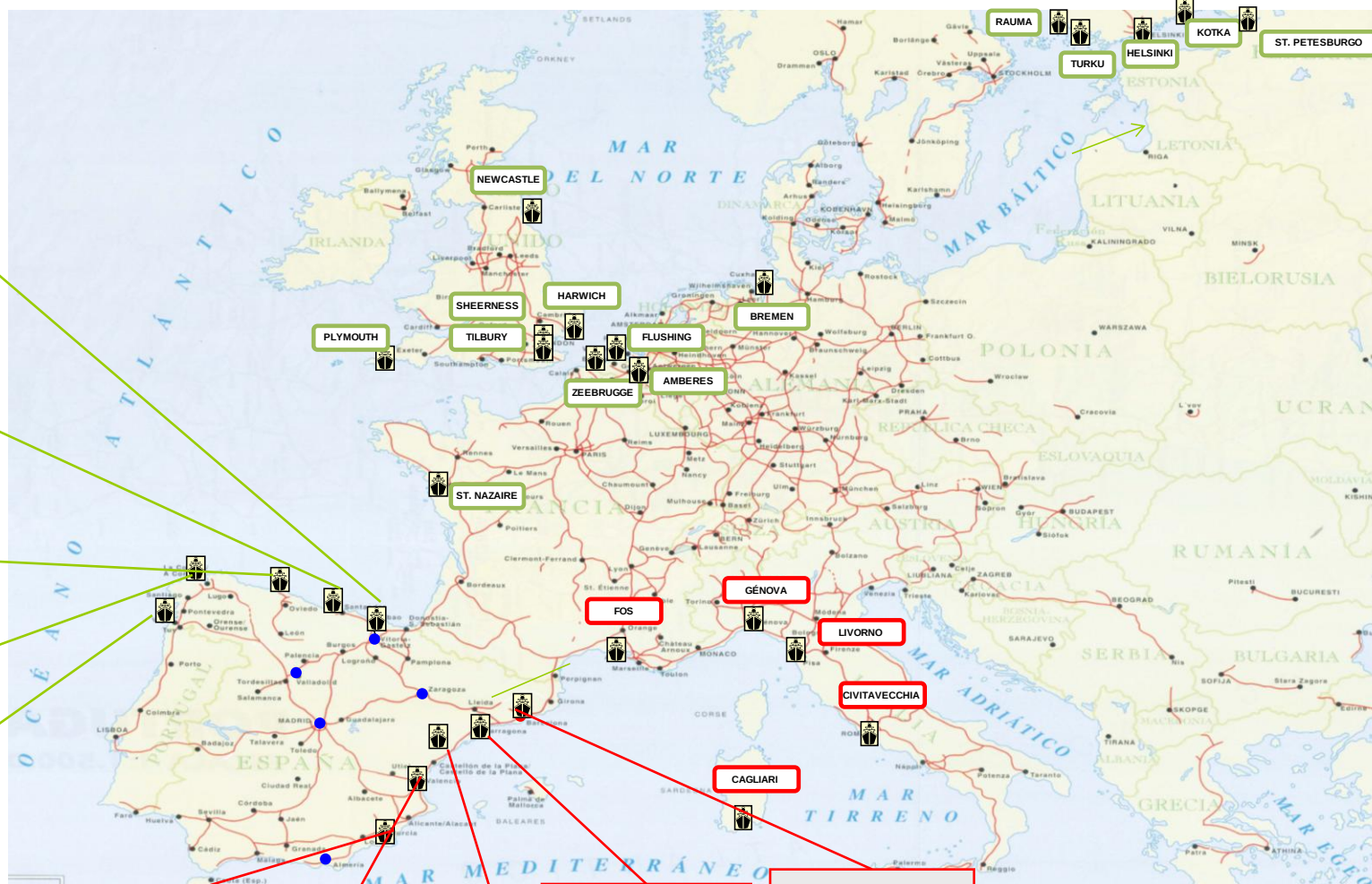
- **Promoción hacia fuera** y comunicación: acciones diversas de difusión, nueva página Web....
- **Promoción hacia dentro**: Fomentar alianzas, encuentros sectoriales con/entre agentes de la cadena de TMCD
- -Desarrollo técnico orientado a la identificación de problemas y a la búsqueda de soluciones: **Grupos de Trabajo**, Seguimiento, análisis y valoración de iniciativas
- **Relaciones externas**
- **Administración interna**: atracción de nuevos socios,...

- **72 servicios regulares desde 12 puertos españoles**
- **57 empresas navieras** (30 líneas prestadas por más de una naviera)
- **Frecuencia media:** 1,3 salidas/semana
- **Puertos:** 53 con conexión directa + 38 indirecta

Fachada	Líneas	Navieras	Buques	Puertos
Atlántica	34	33	68 Cont + 24 Ro-Ro	27 D (+20 ind)
Mediterránea	46	37	132 Cont + 39 Ro-Ro	36 D (+32 ind)



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



Bilbao

Amberes
Helsinki
Kotka
San Petersburgo
Tilbury
Turku
Zeebrugge

Santander

Plymouth
Rauma

Gijón

St. Nazaire

Ferrol

Zeebrugge
Rauma

Vigo

St. Nazaire

Cartagena

Amberes
Bremen
Harwich

Valencia

Cagliari
Livorno

Castellón

Fos
Livorno

Tarragona

Génova

Barcelona

Zeebrugge
Fos
Civitavecchia
Génova
Livorno
Flushing
Newcastle
Sheerness



Madrid, 30.09.2011

El SSS y las Autopistas del Mar: instrumen

tividad el sector del transporte de carretera 20

NO REQUIERE TRÁMITES ADUANEROS

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

POSICIONAMIENTO DEL VEHÍCULO EN EL PUERTO

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

SEGURIDAD DEL VEHÍCULO EN EL TRAYECTO MARÍTIMO

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



VENTAJAS que ofrece el **Transporte Marítimo de Corta Distancia** frente a la alternativa unimodal de la carretera:

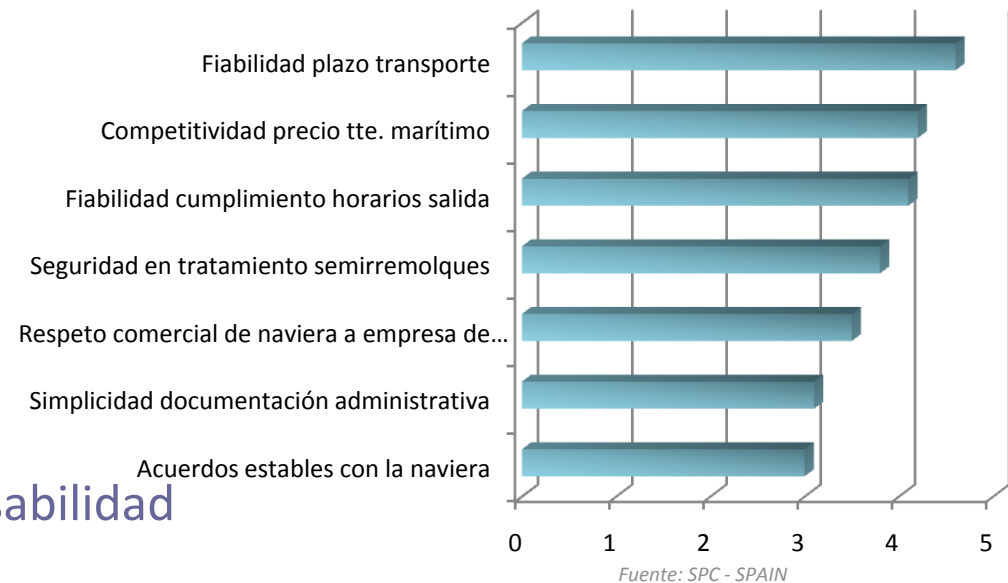
- Menor dependencia de las infraestructuras de transporte terrestre
- Menor coste del transporte
- Menor influencia del coste de combustible
- Menores plazos de transporte (minimiza impacto normativa tiempos conducción y descanso)
- Evita congestiones y cuellos de botella
- Evita restricciones a la circulación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



FACTORES CLAVE del Transporte Marítimo de Corta Distancia para el operador de transporte por carretera:

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

VALORACIÓN DE LOS FACTORES DE DECISIÓN PARA LA UTILIZACIÓN DEL TMCD



FACTORS IN MODE SELECTION

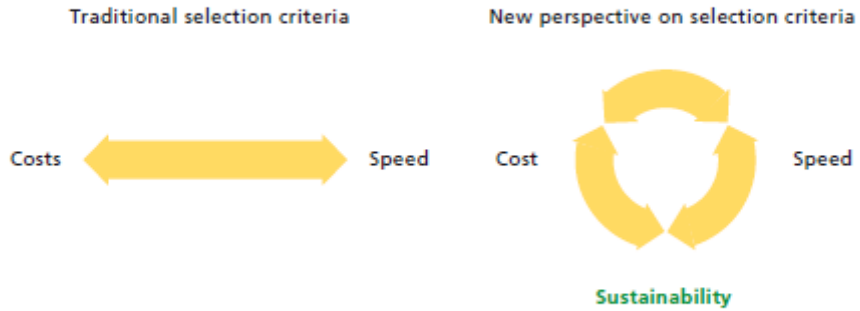


Fig. 26



CHARACTERISTICS OF TRANSPORTATION MODES

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

Fig. 27

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



SHORTSEA Promotion centre SPAIN

Inicio | Buscar | Contacto | Enlaces | Mapa Web | Summary in English

■ **SIMULADOR DE CADENAS DE TRANSPORTE**

Origen: Albacete, España
Destino:

Parámetros a definir para el transporte sólo por carretera

Euros/Km: Vel. Media Km/h:
Peajes:

Parámetros a definir para el tramo terrestre en las cadenas que usan el TMCD

Euros/Km Acarreo Origen: Vel. Km/h Acarreo Origen:
Euros/Km Acarreo Destino: Vel. Km/h Acarreo Destino:

Opciones adicionales para el tramo marítimo en las cadenas que usan el TMCD
(Los cálculos básicos se realizarán en el supuesto de embarcar sólo Semirremolque y Carga General)

Mercancías Peligrosas ☐ ¿Acompañado? ☐
Carga refrigerada ☒ Animales Vivos ☐

Seleccione qué líneas quiere consultar

TODAS
RECOMENDADAS
Barcelona → Civitavecchia a través de GRIMALDI & TRASMEDITERRANEA
Barcelona → Flushing a través de FLOTA SUARDIAZ
Barcelona → Fos a través de DEMLINE
Barcelona → Génova a través de GRANDI NAVI & TRASMEDITERRANEA
Barcelona → Livorno a través de GRIMALDI & FLOTA SUARDIAZ

Alta Frecuencia ☐ Fachada Cantábrica ☐

Internet | Modo protegido:

Simulador de Cadenas de Transporte. Resultados en mapa - Windows Internet Explorer

http://simulador2.jbarcia.net/Navegador.aspx

Google translator

Convertir Selecc...

Favoritos Sitios sugeridos Galería de Web Slice desktop

http://www.eumcci.com/... Simulador de Cadenas ...

Página Seguridad Herramientas

SHORTSEA Promotion centre SPAIN

Transporte por carretera

Trayecto	Coste (Eur)	Tiempo (Horas)	Distancia (Km)
Albacete --> ferrara	1.887	50,7	1.716

Transporte marítimo

Trayecto	Coste (Eur)	Tiempo (Horas)	Distancia (Km)
Albacete --> Barcelona	598	9,1	543
Barcelona --> Civitavecchia	710	21,0	813
Civitavecchia --> ferrara	507	7,3	423
Total: Albacete *** ferrara	1.815	37,4	1.779

El coste del transporte marítimo es orientativo, para mayor precisión por favor consulte a la naviera.

[Información sobre el Puerto de Origen: Puerto de Barcelona.](#)

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

[Información sobre el Puerto de Destino: Puerto de Civitavecchia.](#)

Selecciona la línea marítima:

Barcelona-Civitavecchia a través de GRIMALDI & TRASMEDITERRANEA

Nueva Simulación CoModal Web 2.0



Internet | Modo protegido: activado

14:28 29/09/2011

Naviera



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

Transportista de carretera



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

Puertos



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

Un DECÁLOGO de reflexiones de la visión empresarial del transporte por carretera sobre el SSS

1. Potenciar el uso del SSS por los operadores de carretera: debe primer **una visión de COLABORACION** de los operadores de carretera con el SSS, **no una visión de competencia** entre operadores y entre modos.
2. Evitar que se distorsionen las condiciones de competencia entre los operadores de los distintos modos: aplicar las subvenciones a los modos para potenciar la citada colaboración, no para distorsionarla.
3. Las subvenciones al lanzamiento de líneas de SSS, deben ser específicamente **controladas por las Administraciones Públicas**, de manera que sirvan para la **consolidación de dicha línea**, y consigan el objetivo para el que se aportan, como es el alcance por las navieras del punto de equilibrio de la explotación de esa línea.
4. Avanzar en la implantación de las Autopistas del Mar como una alternativa equivalente a las autopistas terrestres: constituyen una infraestructura diferente, pero con un uso similar, el embarque del vehículo (semi o completo) en vez de su envío exclusivamente por carretera.
5. Aplicación homogénea de las subvenciones (repercusión en precio) para cualquier transportista (tamaño, nacionalidad...) que use el SSS, de manera que **se eviten discriminaciones entre ellos** (al margen de otras economías de escala por uso del SSS objeto de bonificaciones tarifarias).

6. Cualquier programa de apoyo a navieras debe **subordinarse a la más absoluta neutralidad** de estas en relación con la comercialización de las cargas: esas navieras realizan el papel de “**tracción marítima**”, al margen de cualquier interferencia con la gestión comercial de los transportistas que la utilizan.
7. En consecuencia, para aquellas navieras que sean propietarias de operadores de carretera (servicio integral), deben asegurar con auditorías específicas su **neutralidad en relación con los transportistas ajenos a su organización a los que sirve**.
8. Evitar situaciones de discriminación a los operadores de carretera en los puertos utilizados, de manera que cada transportista que use el SSS **no deba subordinarse al interés de transportistas locales que operen en los puertos**.
9. Desvincular la extensión a las operaciones portuarias del SSS de los estibadores **portuarios**, salvo acuerdo expreso con los utilizadores del SSS y/o navieras implicadas, para **evitar cuellos de botella y sobre-costes** en este tramo de la cadena de transporte.
10. Implantar **sistemas ágiles y sencillos de tramitación administrativa y reclamación de incidencias** de los transportistas utilizadores del SSS ante los demás operadores de la cadena de SSS (puertos, navieras...).