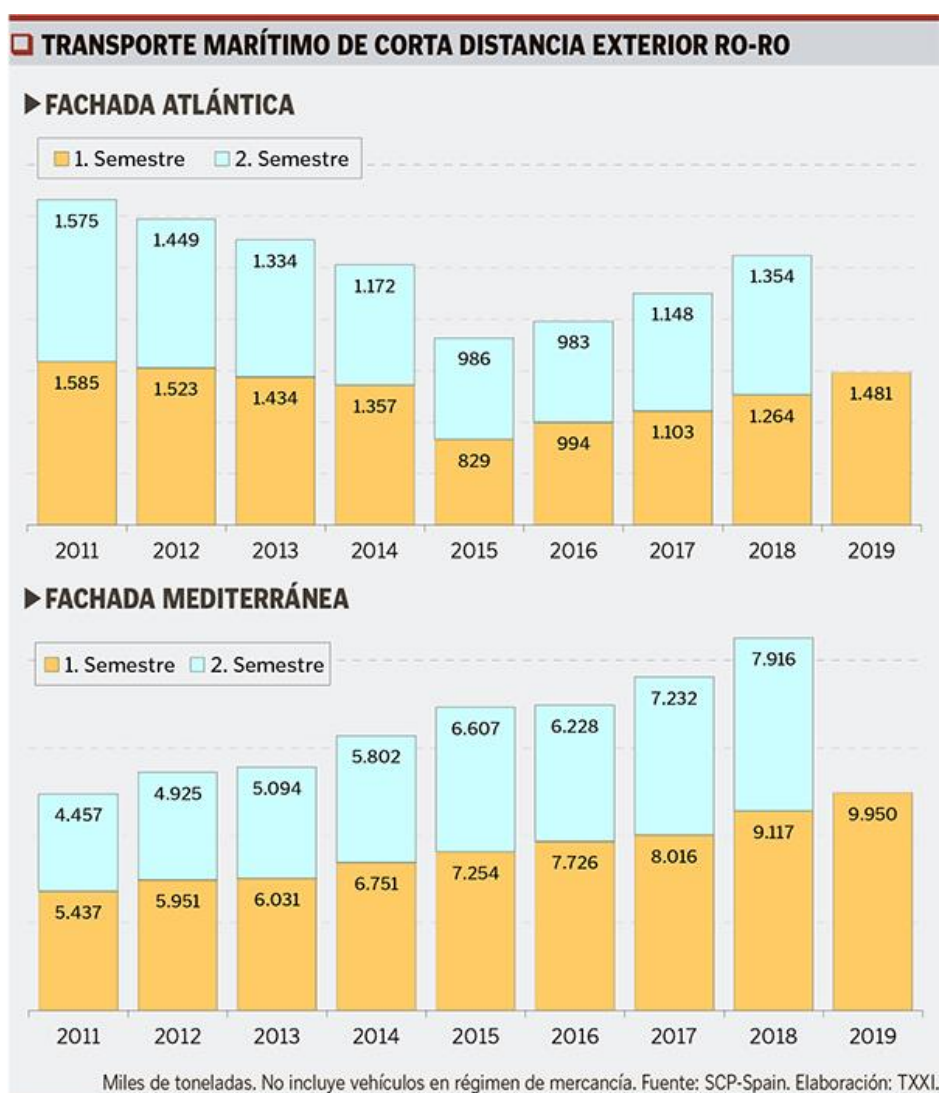


La fachada atlántica tarda una década en recuperar sus flujos de ‘short sea’

Las autopistas del mar de Flota Suardiaz, el refuerzo de los servicios de Brittany Ferries con Reino Unido e Irlanda y el desembarco de CLdN en el puerto de Santander impulsan los tráficos.

El *short sea shipping* recuperó el año pasado la actividad perdida en la fachada atlántica que no veía hace una década. Así se desprende del análisis de los datos del Observatorio Estadístico de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), correspondiente al primer semestre de 2019.

El transporte marítimo internacional ro-ro de corta distancia (excluidos los vehículos nuevos como mercancías) sumó 1,48 millones de toneladas, hasta junio, lo que supone un crecimiento del 17,5 por ciento en comparación con el mismo periodo de 2018. Haciendo una extrapolación de esta evolución, el *short sea shipping* ha rondado los tres millones de toneladas en los puertos atlánticos en 2019. Hay que retroceder a los años 2010 y 2011 para un volumen de actividad superior a tres millones de toneladas o rondándolos (2012).



En otras palabras, la fachada atlántica recupera la actividad que había cuando navegaban a toda vela las autopistas del mar de la francesa LD Lines entre Gijón y Nantes Saint-Nazaire (Francia), puesta en marcha en septiembre 2010, y de la holandesa Transfennica entre Bilbao, Portsmouth (Reino Unido) y Zeebrugge (Bélgica), que empezó a operar en otoño de 2007. Los tráficos de *short sea shipping* en los puertos atlánticos tocaron suelo, al sumar 1,81 millones de toneladas, en 2015. No fue fruto de la casualidad. Se trató del primer año completo sin la conexión de Transfennica, que suprimió su autopista del mar en diciembre de 2014. LD Lines se había adelantado tres meses a la holandesa echando el cierre a la línea Gijón-Nantes. La puesta en marcha, en enero de 2015, de la exitosa autopista del mar de Flota Suardiaz entre Vigo y Nantes, con una periodicidad actual de tres frecuencias semanales, resultó insuficiente para compensar las dos desapariciones.

Tras tocar suelo, los tráficos de *short sea shipping* de la fachada atlántica empezaron a remontar gracias a operadores como la propia Flota Suardiaz, que amplió la autopista del mar a Tánger (Marruecos) en 2017, con una periodicidad actual de dos frecuencias semanales. Brittany Ferries es otro operador que ha crecido reforzando los servicios entre el norte de España y Gran Bretaña y abriendo uno nuevo, en 2018, entre el puerto de Santander y el irlandés de Cork, que el próximo 28 de febrero emigra a Bilbao-Rosslare, con una periodicidad de dos frecuencias cada siete días. La compañía francesa ha pasado de siete salidas semanales desde el norte de España (cuatro desde Santander y tres desde Bilbao) con Gran Bretaña en 2015 a las 11 conexiones actuales (dos más desde Bilbao con Poole y las dos con Cork).

La luxemburguesa CLdN es otro ejemplo de expansión. Empezó operando un servicio entre Leixoes (Portugal), Santander y Róterdam (Holanda) en 2016. No se quedó aquí. En los dos últimos años, ha evolucionado a una línea directa, de dos frecuencias semanales, entre Santander y Zeebrugge (2018), que amplió a tres frecuencias en 2019. Es más, creció en capacidad al sustituir uno de los buques con espacio para 120 remolques por otra unidad para 180 remolques el año pasado. Y en las primeras semanas de este año, “hemos ganado un 15 por ciento más de capacidad al sustituir el otro buque por uno más grande”, señala Pablo Pellón, director general de CLdN en España, que cuenta con una terminal propia en el puerto cántabro desde el pasado verano. El directivo confirma que “ha sido un buen año” el pasado ejercicio, aunque declinó concretar estos volúmenes.

Gracias a estas iniciativas en carga rodada, y de otros operadores como Finlines, la fachada atlántica acumula un crecimiento del 32,4 por ciento entre 2016 y 2018, de acuerdo con las estadísticas de SPC-Spain, diez puntos más que la fachada mediterránea, que aumentó el 22,1 por ciento, durante el mismo periodo. El avance es mayor semestralmente: los puertos atlánticos crecieron casi el 50 por ciento hasta junio de 2019, en comparación con el primer semestre de 2016, un incremento que no llegó al 29 por ciento en los enclaves mediterráneos. Eso sí, la fachada mediterránea sigue acaparando, y con diferencia, la actividad al concentrar más del 80 por ciento de los flujos de *short sea shipping*.

“Obviamente, es satisfactorio que se recuperen los volúmenes que había con las autopistas del mar desde Gijón, que funcionaba muy bien en demanda, y desde Bilbao, que también funcionaba bastante bien”, señala **Pilar Tejo, directora técnica de SPC-Spain**. Sin embargo, “es triste que tardemos diez años en recuperar los niveles de actividad”, puntualiza. La reducción de la oferta incidió en el descenso de la actividad en la fachada atlántica, pero, no fue la única causa, “tampoco hay que olvidar la crisis económica, ya que también bajó el transporte por carretera”. El posterior incremento de la oferta ha generado “un aumento de la demanda, a lo que se une la reactivación económica con un incremento generalizado de la demanda de transporte”.

En cuanto al futuro, “será un elemento positivo si se acaba recuperando la autopista del mar Gijón-Nantes”. Baleària lleva tiempo interesada en rescatar este servicio, aunque sigue sin arrancar por el momento. Otro proyecto es el de Atlantic Ferries, que ha anunciado su interés por abrir una línea entre Vigo y Cork. Sí es seguro el refuerzo de las autopistas del mar de Flota Suardiaz. La naviera incorporará tres buques con más capacidad a sus servicios este año, según ya anunció TRANSPORTE XXI.

El IMO 2020, el gran reto

Sin lugar a duda, la entrada en vigor de la IMO 2020 es el gran reto para los armadores, en general, y para los navieros de líneas de short sea shipping, en particular. Cumplir la nueva normativa ambiental supone un incremento de costes que afecta, lógicamente, a todo el transporte marítimo, siendo el *short sea shipping* más sensible. Y es que, como señala **Pilar Tejo**, no hay alternativa (o la hay más cara, el avión, dependiendo del tipo de carga) al transporte transoceánico. En cambio, el transporte marítimo de corta distancia “es una cadena

alternativa a la carretera” y, por lo tanto, “debe resultar atractivo para que el transportista suba el remolque”. Cualquier factor que suponga un incremento de costes en la naviera, incidirá en que siga resultando atractivo o pierda encanto el barco frente a la carretera. Es decir, que el transportista continúe embarcando el remolque o regrese a las fronteras de Irún y La Junquera.

La situación “es similar a lo que ocurre con los costes portuarios”. Para un portacontenedores transoceánico, el coste de escala en un puerto es menor, al parar menos y pasar más tiempo navegando, que para un buque dedicado a los tráficos de *short sea shipping*. “que navega menos y hace más escalas en cortos periodos de tiempo”. Sobre las consecuencias de la IMO 2020, “es muy pronto para valorar el impacto y si hay camiones que han vuelto a la carretera”, añade **la directora técnica de SPC-Spain**. En general, la nueva normativa pilla más preparadas a las navieras que operan habitualmente servicios con el norte de Europa al estar establecidas las Zonas ECAs en el mar del Norte y mar Báltico con anterioridad a la IMO 2020. Y siendo una normativa más exigente medioambientalmente que la nueva.

En cuanto al futuro del sector, SPC-Spain espera que el transporte marítimo de corta distancia resulte beneficiado de la anunciada Ley de Movilidad, así como del anteproyecto de Ley de Cambio Climático, que ya incluye el short sea como elemento que contribuye a la descarbonización y como medio de transporte sostenible.