



**La situación actual del
Short Sea Shipping (SSS) y las
Autopistas del Mar (AdM) en España:
servicios existentes y previstos,
características y nivel de actualización**

Pilar Tejo Mora – Granados
Directora Técnica del SPC- Spain

Murcia – 18 de Abril de 2.013

■ SPC Spain

- Creada en 2002.
- 32 miembros, todas las partes interesadas.
- Revisión de su plan estratégico hacia obtención de resultados tangibles.
- Proyectos I + D + i

■ Sector SSS

- Establecimiento de numerosos nuevos servicios
- Percepción de fuerte riesgo empresarial
- No siempre éxito, algunos servicios se han retirado



- **¿QUÉ ES?:** 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.



¿PARA QUÉ LAS AUTOPISTAS DEL MAR?

- 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**

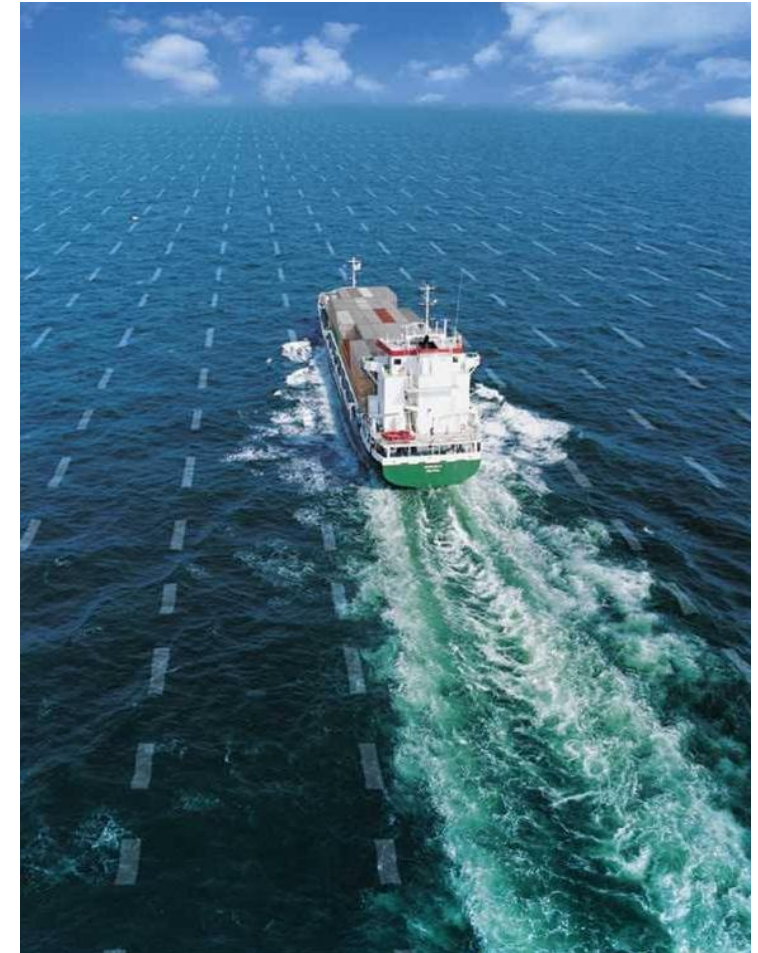
CONCEPTO

- 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**.



Autopistas del Mar Desde un punto de vista 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



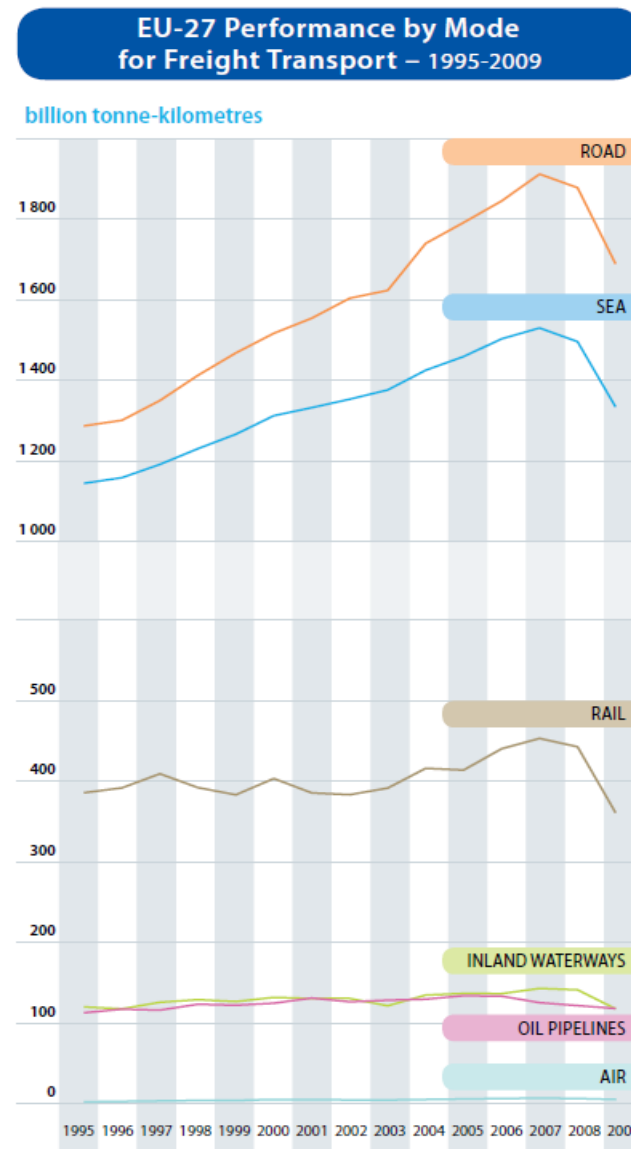
La vía mas sencilla de promocionar el SSS es conseguir que el vehículo, pueda utilizar el barco como **una alternativa**, un medio que sustituye físicamente a la carretera y que le permite **cambiar Kms por millas marítimas**, viajando de forma superpuesta sobre el barco.

¿Por qué apoya la UE el SSS?

La carretera es el modo que más cuota ha ganado en el transporte de mercancías intracomunitario

	Incremento (%)	Cuota (%)		
	1995 - 2009	1995	2009	
Carretera	31%	42%	47%	↑
Marítimo	17%	37%	37%	=
FFCC	-6%	13%	10%	↓
Vías navegables	-2%	4%	3%	↓
Tubería	5%	4%	3%	↓
Aéreo	24%	0%	0%	=
Total	19%	100%	100%	

Fuente: EUROSTAT





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)
561/2006

LIBRO BLANCO

Transferencia de la
carretera a otros modos

- 2030: 30 %
- 2050: + 50%

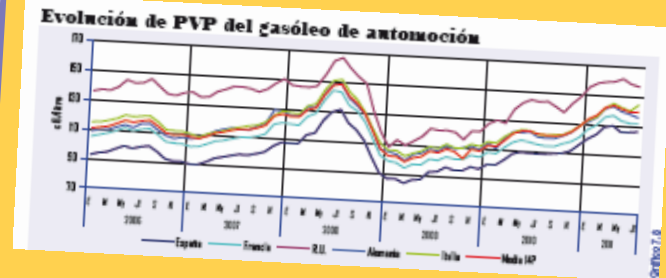
LIBRO BLANCO 2011

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



Incremento de la
inseguridad del vehículo, su
carga y conductor

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,....

Pero....el Short Sea Shipping es más complejo!



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



¿Qué VENTAJAS ofrece el Transporte Marítimo de Corta Distancia frente a la alternativa unimodal de la carretera?

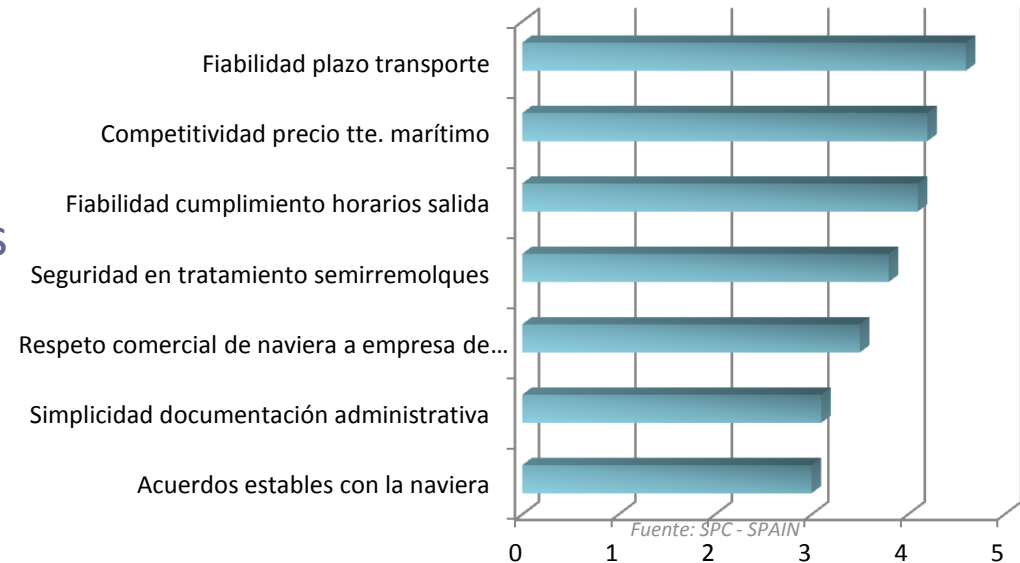
- Menor dependencia de las infraestructuras de transporte terrestre
- Menor coste del transporte
- Menor influencia del coste de combustible
- Menores plazos de transporte (minimiza impacto normativa tiempos conducción y descanso)
- Evita congestiones y cuellos de botella
- Evita restricciones a la circulación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



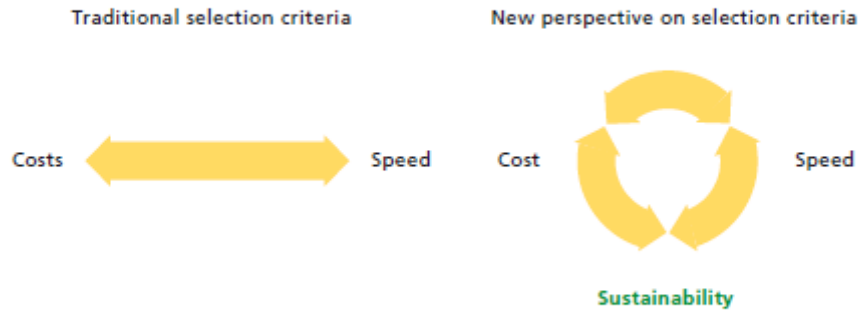
¿Qué aporta el SSSS a la carretera?

- 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



El factor **SOSTENIBILIDAD** tiene cada vez mayor influencia en la elección modal

Fig. 26



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

CHARACTERISTICS OF TRANSPORTATION MODES

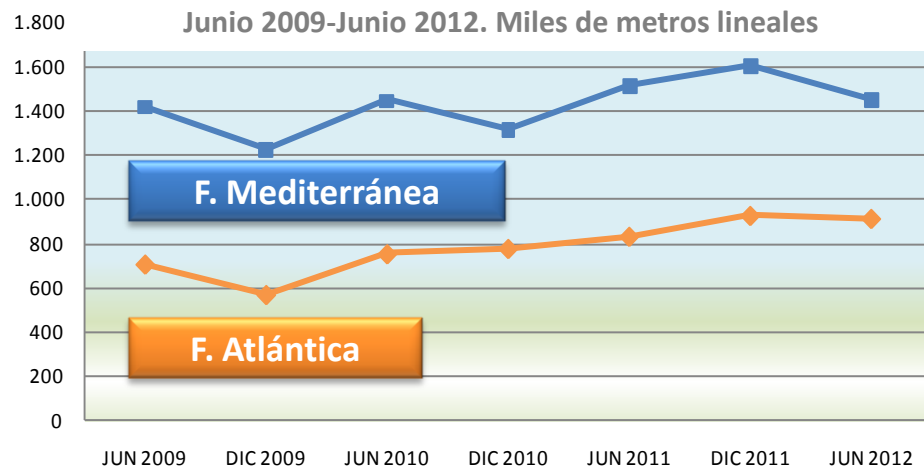
		Cost	Speed	CO ₂ Efficiency
	Air	Expensive	Fast	Low
	Road	↓	↑	↓
	Rail			
	Sea	Cheap	Slow	High

Fig. 27

Tanto la oferta como la demanda de servicios de TMCD muestran un **gran dinamismo**, con una **evolución positiva**, a pesar de la lógica incidencia de la crisis económica.

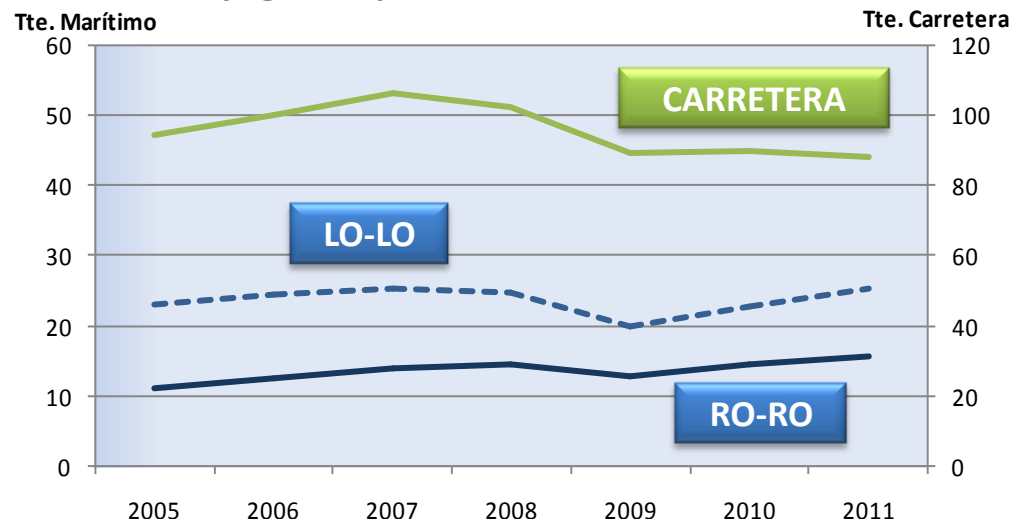
EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE TMCD
RO-RO ALTERNATIVO A LA CARRETERA.

Junio 2009-Junio 2012. Miles de metros lineales



Fuente: Base de datos LinePort de la Fundación Valenciaport.
Elaboración SPC-Spain

EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA DE TMCD (2005-2011) Excluido
cabotaje, graneles y tránsito. Datos en millones de toneladas



El **Transporte Marítimo de Corta Distancia y las Autopistas del Mar** se han ido consolidando, a lo largo de los últimos años, como una opción **realmente eficaz y competitiva de canalización de flujos intraeuropeos** para sus usuarios: operadores de transporte y clientes finales.

Situación Actual del TMCD: Oferta y Demanda

Los datos del **Observatorio Estadístico de SPC-Spain** muestran una participación elevada del TMCD en los flujos con determinados países, como Italia, Bélgica y Reino Unido.

OFERTA DE SERVICIOS REGULARES DE TMCD

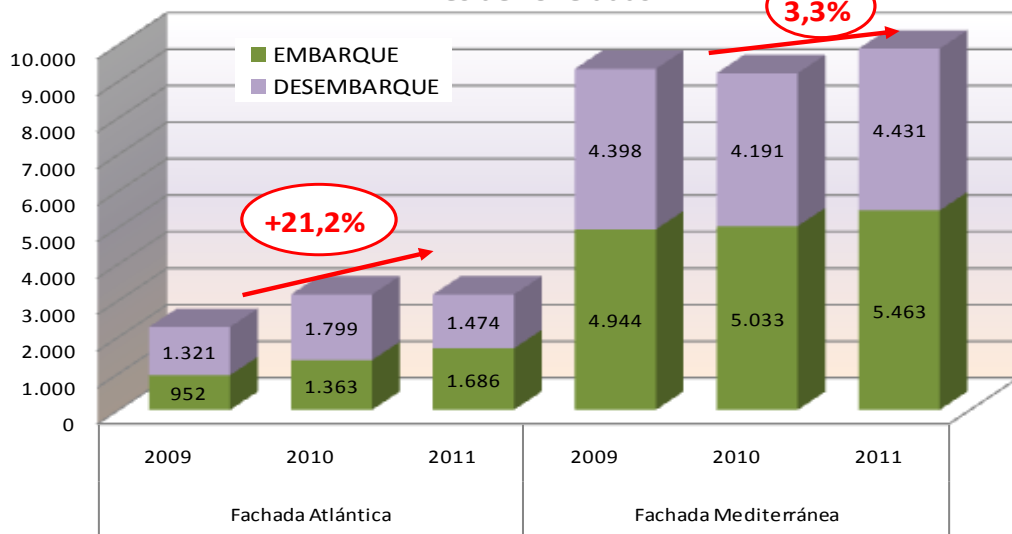
	Fachada Atlántica			Fachada Mediterránea			TOTAL		
	TMCD	TMCD alternativo a la carretera	AdM	TMCD	TMCD alternativo a la carretera	AdM	TMCD	TMCD alternativo a la carretera	AdM
Líneas	48	29	2	114	35	4	162	64	6
Navieras	35	29	3	66	30	4	101	59	7
Puertos enlazados	64	44	2	96	60	4	160	104	6
Buques	137	80	3	514	132	8	651	212	11
Portacontenedores	107	56		442	96		549	152	0
Buques RoRo/RoPa	30	24	3	72	36	8	102	60	11

Fuente: Base de datos LinePort de la Fundación Valenciaport.

Elaboración SPC-Spain

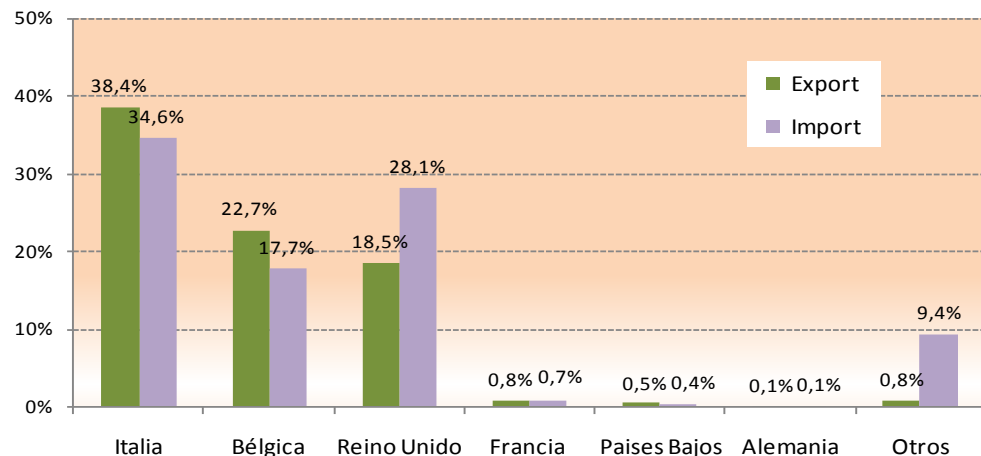
DEMANDA DE TMCD RO-RO*. 2009-2011.

Miles de Toneladas



Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC-Spain

PARTICIPACIÓN DEL TMCD EN LOS FLUJOS DE TRANSPORTE SEGÚN PAÍSES. 2010



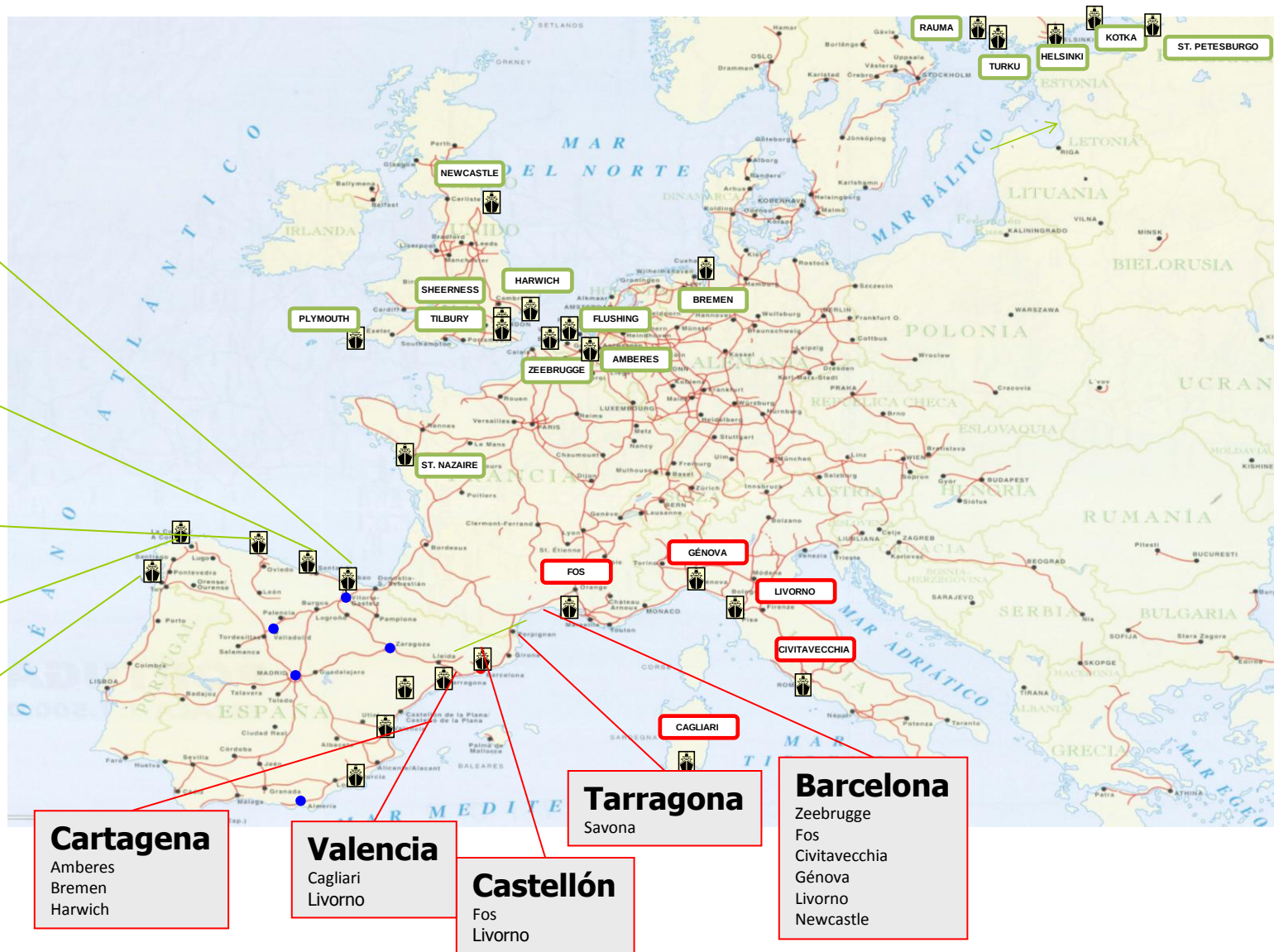
Fuente: Puertos del Estado/D.G. T. Terrestre
Elaboración: SPC-Spain

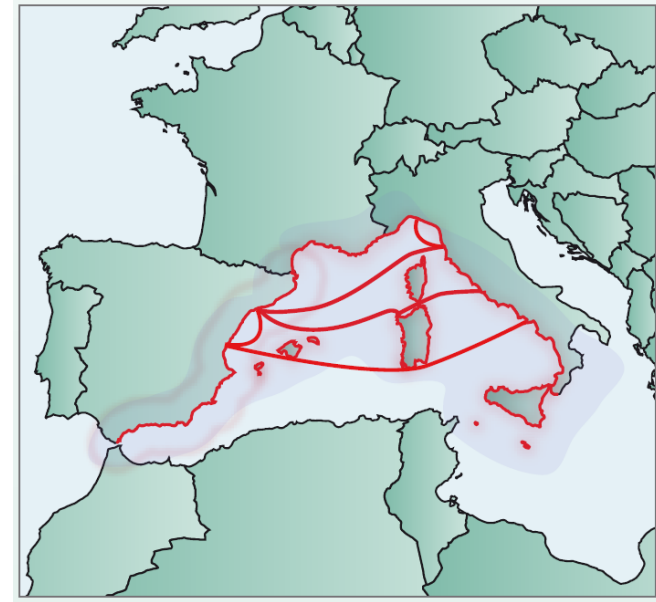
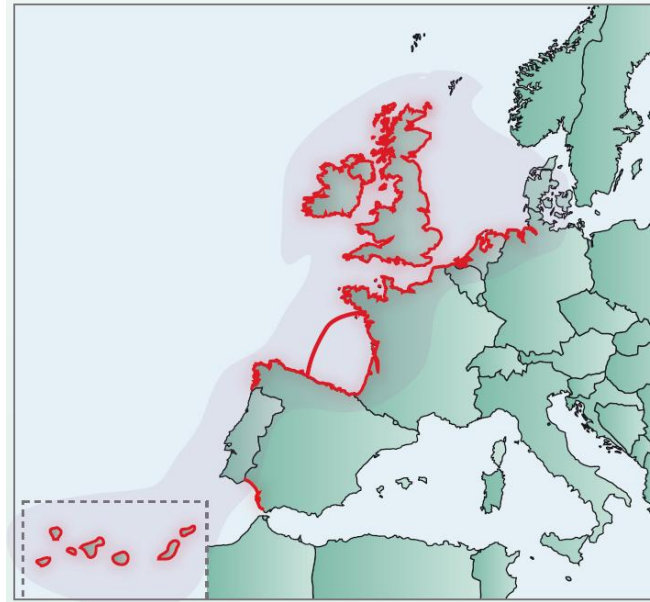
* Alternativo al transporte por carretera
No incluye veh. reg. mercancía

* No incluye el tráfico de "vehículos en reg. mercancía"

LOS TRANSPORTISTAS DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA
COMO UNA HERRAMIENTA DE COMPETITIVIDAD DEL SECTOR

Short Sea Shipping en España: La oferta de servicios Ro-Ro





ORIGEN/DESTINO	NAVIERA	TIPO DE BARCO	FRECUENCIA
BARCELONA-PORTO TORRES-CIVITAVECCHIA	GRIMALDI	RO-PAX	6xsemana
GIJÓN-SAINT NAZAIRE	LD ATLANTIQUE SUARDIAZ	RO-PAX	3xSemana
VALENCIA-CAGLIARI-SALERNO	GRIMALDI	RO-PAX	3xsemana
VALENCIA-BARCELONA-LIVORNO-SAVONA	GRIMALDI	RO-RO	3xsemana

Fuente: Boletín Lineport de la Fundación Valenciaport

Proyectos I + D + i



Objetivo:

Dar a conocer a los transportistas españoles y europeos la **oferta de servicios marítimo de carga rodada** existentes en los puertos españoles y, mediante un proceso de simulación, comparar distintos parámetros entre una **cadena de transporte únicamente por carretera** y una **cadena de alternativa de transporte intermodal con un tramo marítimo**.

<http://simulador.shortsea.es/simulador.aspx>



MAPA DE RESULTADOS:



SHORTSEA Promotion centre SPAIN

Cadena de Transporte sólo por carretera

Origen-Destino	Coste (Eur)	Tiempo (Horas)	Distancia (Km)	Costes Ext (Eur)	Emisiones CO2 (Kg)
Zaragoza --> Pescara	1.958	52,4	1.780	593	3.942

Cadena de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)

Origen-Destino	Coste (Eur)	Tiempo (Horas)	Distancia (Km)	Costes Ext (Eur)	Emisiones CO2 (Kg)
Zaragoza --> Barcelona	337	5,5	306	102	678
Barcelona --> Civitavecchia	800	21,0	813	79	203
Civitavecchia --> Pescara	348	4,5	290	96	642
Total: Zaragoza *** Pescara	1.484	30,9	1.409	277	1.523

El flete marítimo es orientativo. Para mayor precisión, consulte a la naviera

Puerto de Origen: Puerto de Barcelona

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

Puerto de Destino: Puerto de Civitavecchia

Selecciona la línea marítima:

Barcelona-Civitavecchia a través de GRIMALDI & TRASMEDITERRANEA(1484,461)

Nueva Simulación

Deja tus comentarios y observaciones sobre la ruta elegida en la plataforma COMODALWEB 2.0



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