

Asociación Española de Transporte Marítimo de Corta Distancia



**El TMCD, una Alternativa Logística
Competitiva, Segura y Sostenible:
Medidas para su Impulso**

Noviembre 2015

RESUMEN

- El Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) es un elemento estratégico en la política de transportes de **reequilibrio modal**, para el desarrollo de un sistema de transportes europeo competitivo y sostenible.
- El éxito en el desarrollo del TMCD y las AdM estriba en la capacidad de **ofrecer cadenas logísticas puerta a puerta con unos niveles de calidad/coste adecuados** a las exigencias de los sistemas logísticos de las empresas.

VENTAJAS

SOCIEDAD

- Menor consumo energético
- Menores costes externos (emisiones CO₂, ruido, accidentes, congestión...)
- Menor saturación de infraestructuras

INCONVENIENTES / OBSTÁCULOS

USUARIO

- Mayor complejidad documental y administrativa
- Menor flexibilidad (paso por puertos, horarios líneas...)
- Tracción en destino

NAVIERO

- Importante inversión para lanzamiento y/o ampliación
- Inseguridad en ingresos: riesgo
- Fuerte competencia de la carretera

3 GRUPOS DE MEDIDAS DE APOYO PÚBLICO

- 1. Medidas Facilitadoras**, dirigidas a eliminar cuellos de botella e ineficiencias, incrementando la competitividad del TMCD, y así convertirlo en la opción elegida para un número creciente de cadenas logísticas
- 2. Medidas de Fomento y Promoción** de un mayor desarrollo de servicios de TMCD y AdM sin distorsión del mercado entre operadores
- 3. Medidas para la mejora de la accesibilidad** a los puertos y terminales con servicios de TMCD y AdM

ANTECEDENTES

- Desde hace más de dos décadas, la política de transportes de la UE y la política nacional vienen considerando al **Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)** –*el 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*¹–, como un **elemento estratégico de reequilibrio modal** para el desarrollo de un sistema de transportes europeo competitivo y sostenible y por ello vienen llevando a cabo iniciativas de calado diverso para promover y fomentar su mayor utilización.
- La abrumadora presencia del modo carretera en los flujos intraeuropeos es consecuencia de la capacidad de este modo de proporcionar los servicios adecuados en calidad y coste que, con exigencias crecientes, requieren las nuevas estructuras logísticas de las empresas de producción y distribución desarrolladas a raíz de la caída de las fronteras en el espacio europeo.
- Las **Autopistas del Mar (AdM)** son servicios de TMCD capaces de configurar cadenas de transporte marítimo-terrestre con estándares de servicio semejantes a los de la cadena de transporte unimodal apoyada exclusivamente por la carretera. **La idea clave es la complementariedad buque-camión.** Se compite con la carretera como infraestructura pero no con el transportista por carretera, al que se le ofrece una infraestructura alternativa: el barco. De ahí su denominación: Autopistas del Mar.

El éxito en el desarrollo del TMCD y las AdM estriba en la capacidad de **compatibilizar los distintos modos de transporte** para ofrecer **cadenas logísticas puerta a puerta con unos niveles de calidad/coste** adecuados a las exigencias de los sistemas logísticos de las empresas

1: Según lo define la UE.

ANTECEDENTES

- Como consecuencia, y a diferencia de otros transportes marítimos más “convencionales”, los servicios de TMCD y de AdM **presentan unos elevados requerimientos**, tanto a los servicios marítimos: frecuencias, horarios, capacidad, flexibilidad, puntualidad y fiabilidad, seguridad..., como al **proceso portuario**: agilidad, sencillez operativa y procedimental, capacidad de respuesta,... y todo ello a unos **costes competitivos** con la alternativa de utilización exclusiva de la carretera.

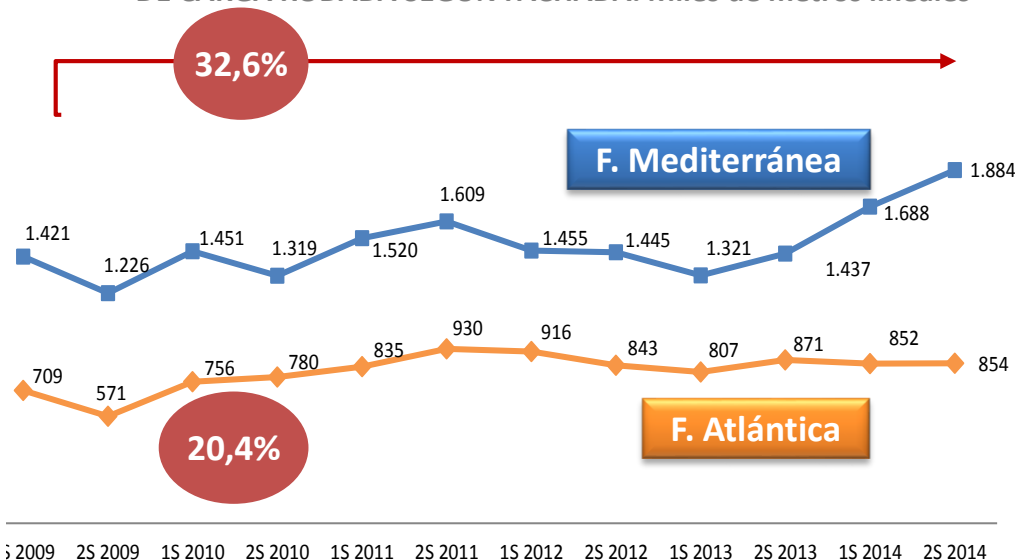


La modalidad más adecuada en corta y media distancia es la basada en la utilización de **buques Roll-on-Roll-off o ro-ro**, cuya operativa de carga y descarga es por rodadura, permitiendo embarcar los camiones directamente en la bodega de los buques y optimizando tanto la operativa portuaria como los tiempos para ella requeridos. El **transporte en contenedor** es otra opción eficaz para determinadas rutas y mercancías.

SITUACIÓN ACTUAL DEL TMCD EN ESPAÑA: OFERTA Y DEMANDA

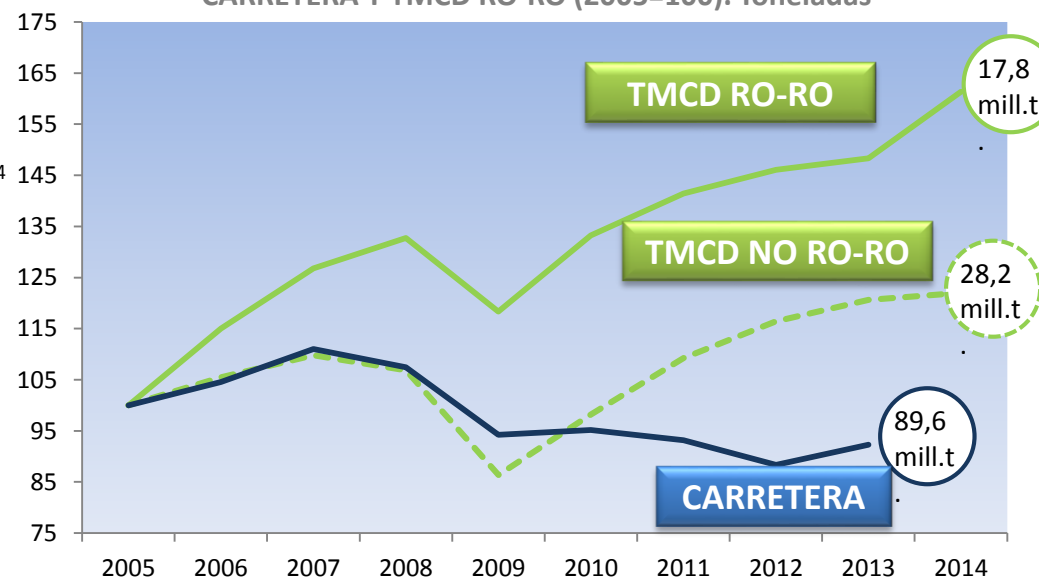
- Tanto la oferta como la demanda de servicios de TMCD muestran un gran dinamismo, con una tendencia de evolución positiva, a pesar de la lógica incidencia de la crisis económica, y las evidentes diferencias entre las fachadas atlántica y mediterránea.

TMCD ALTERNATIVO A LA CARRETERA. CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS DE CARGA RODADA SEGÚN FACHADA. Miles de metros lineales



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

EVOLUCIÓN COMPARADA DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE POR CARRETERA Y TMCD RO-RO (2005=100). Toneladas



Fuente: Puertos del Estado/DG Transporte Terrestre
Elaboración SPC-Spain /TEIRLOG INGENIERÍA

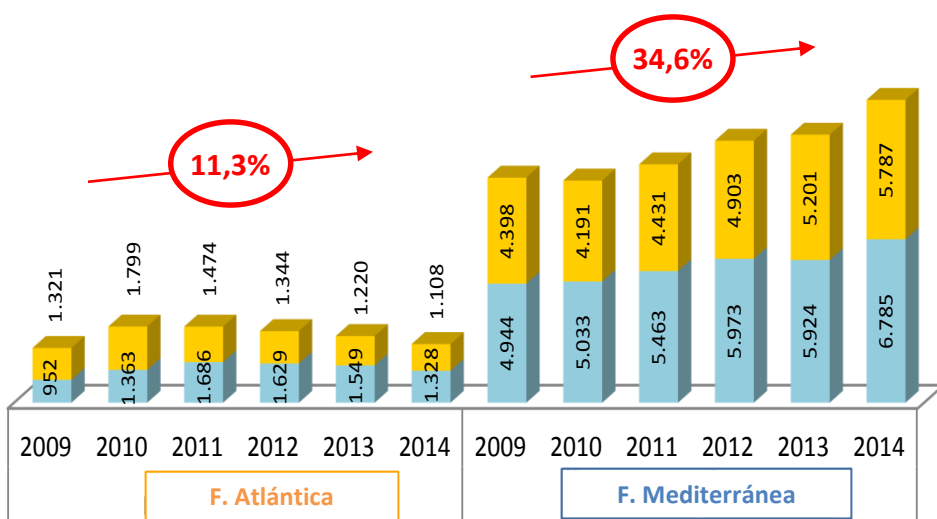
El Transporte Marítimo de Corta Distancia y las Autopistas del Mar se han ido consolidando, a lo largo de los últimos años, como una opción realmente eficaz y competitiva de canalización de flujos intraeuropeos para sus usuarios: operadores de transporte y clientes finales.

SITUACIÓN ACTUAL DEL TMCD: OFERTA Y DEMANDA

- Los datos que publica semestralmente el **Observatorio Estadístico de SPC-Spain** muestran que en 2014 más de 500.000 camiones tomaron la decisión de “subir” al barco para acercarse a su destino.
- Se observa una alta participación del TMCD en los flujos con países como Italia, Bélgica y Reino Unido.

DEMANDA DE TMCD CARGA RODADA. 2009 - 2014

■ EMBARQUE ■ DESEMBARQUE



Fuente: Puertos del Estado
Elaboración: SPC-Spain / TEIRLOG INGENIERÍA

* No incluye el tráfico de “vehículos en reg. Mercancía”

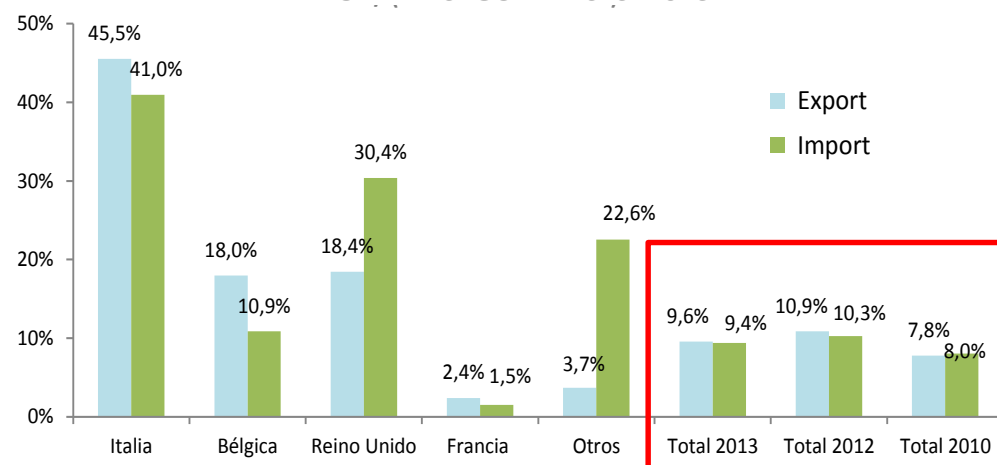
OFERTA DE SERVICIOS REGULARES DE TMCD. 2º Semestre 2014

	Fachada Atlántica			Fachada Mediterránea		
	TMCD Total	TMCD Alternativo Carretera	AdM	TMCD TOTAL	TMCD Alternativo Carretera	AdM
Líneas	41	29	2	116	42	3
Navieras	27	24	2	65	31	1
Puertos enlazados	60	51	3	100	76	6
Buques Portacont.	102	56	0	443	102	0
Buques RoRo/RoPax	21	17	5	75	46	8

Fuente: Base de datos LinePort de la Fundación Valenciaport.

Elaboración: SPC-Spain / TEIRLOG INGENIERÍA

PARTICIPACIÓN DEL TMCD EN LOS FLUJOS DE TRANSPORTE DE CARGA RODADA SEGÚN PAÍSES. 2013



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

DIAGNÓSTICO DEL TMCD: ANÁLISIS DAFO

PARA EL USUARIO:

- Menor coste unitario de transporte
- Horarios flexibles y adaptados a las necesidades de la demanda
- Menores plazos de transporte (minimiza impacto normativa tiempos conducción y descanso)
- Multiplicidad de destinos enlazados
- Frecuencias crecientes
- Evita congestiones, restricciones, incidencias... en la red viaria
- Evita peajes y costes infraestructura
- Incremento de seguridad Reduce riesgos de robos
- Mejora la calidad de vida de conductores

PARA LA SOCIEDAD:

- Menor impacto medioambiental
- Menor consumo energético
- Menores costes externos

- Gran potencial de crecimiento
- Tratamiento favorable de estos tráficos en el RD Leg. 2/2011 (tasas portuarias)
- Programas de apoyo nacional y europeo
- Margen para Δ de la competitividad en el pasaje portuario

Debilidades
Amenazas
Fortalezas
Oportunidades

Debilidades
Amenazas
Fortalezas
Oportunidades

DIAGNÓSTICO DEL TMCD: ANÁLISIS DAFO

Debilidades
Amenazas
Fortalezas
Oportunidades

- Mayor complejidad operativa y administrativa frente al transporte sólo carretera
- Mayor rigidez: sujeción a horarios y destinos fijos
- Elevados costes pasaje portuario
- Δ plazos por pasaje portuario

- Normativa medioambiental, que incrementa los costes del transporte marítimo ligados al combustible, generando una pérdida de competitividad relativa del SSS frente a la carretera

Debilidades
Amenazas
Fortalezas
Oportunidades

CADENA INTERMODAL MARÍTIMA RO - RO



PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

EL OBJETIVO: Una logística eficiente y competitiva que permita:

- Dotar de mayor competitividad a la economía española, ayudando a minimizar los efectos negativos de nuestra posición periférica respecto a los mercados europeos
- Desarrollar las potencialidades de España como plataforma logística internacional
- Hacer posible que el TMCD desempeñe un papel más importante para garantizar la accesibilidad y los flujos comerciales, y para reducir el transporte de larga distancia por carretera, paliando los problemas de capacidad, energía y cambio climático.

REQUIERE:

- **Infraestructuras lineales** con la suficiente capacidad, calidad y seguridad
- **Infraestructuras nodales** que doten de la máxima fluidez a costes competitivos, a los procesos de ruptura/consolidación de cargas y de intercambio modal
- **Servicios logísticos y de transporte** eficientes con elevados niveles de calidad, competitividad en costes y capacidad de adaptación a requisitos de la demanda



El TMCD y las AdM configuran cadenas de transporte competitivas y sostenibles
y son elementos clave para avanzar en el reequilibrio modal

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

- 1. Medidas Facilitadoras**, dirigidas a eliminar cuellos de botella e ineficiencias, incrementando la competitividad del TMCD, y así convertirlo en la opción elegida para un número creciente de cadenas logísticas
- 2. Medidas de Fomento y Promoción** de un mayor desarrollo de servicios de TMCD y AdM sin distorsión del mercado entre operadores
- 3. Medidas para la mejora de la accesibilidad** a los puertos y terminales con servicios de TMCD y AdM

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

1. Medidas facilitadoras, dirigidas a incrementar la competitividad del TMCD...

...y convertirlo en consecuencia en la opción elegida para un número creciente de cadenas logísticas

1. Mejorar la eficiencia y reducir los costes en la interfaz portuaria, mediante:

- ⇒ Reducción de las **tasas portuarias** para los servicios regulares de TMCD, en atención a su muy elevado número de escalas al año.
- ⇒ Reducción de las **tarifas de los servicios portuarios** de practicaaje, amarre, y recogida de residuos MARPOL, para los servicios regulares de TMCD en función de su muy elevado número de escalas al año.
- ⇒ **Mejorar la relación precio / prestaciones**, del servicio de **estiba**:
 - ✓ Reducción de la rigidez laboral (nº de trabajadores, régimen y remuneración de los trabajadores, ...) y de horarios en la manipulación de mercancías.
 - ✓ Mejora del rendimiento y la productividad de las operaciones portuarias .
- ⇒ Facilitar la existencia de competencia efectiva en el **acceso al mercado** de aquellos servicios portuarios que son básicos para el TMCD
- ⇒ Facilitar el acceso de los buques de TMCD a las **exenciones de practicaaje**, aplicando la instrucción al respecto de la DGMM
- ⇒ Continuar los trabajos del **Observatorio Permanente** del Mercado de los Servicios Portuarios, como instrumento de mejora de la calidad y costes de los servicios portuarios.

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

1. Medidas dirigidas a incrementar la competitividad del TMCD...

...y convertirlo en consecuencia en la opción elegida para un número creciente de cadenas logísticas

2. Reducir las barreras administrativas y regulatorias al TMCD y a las AdM, para establecer el llamado Espacio Europeo de Transporte Marítimo sin fronteras, mediante:

- ⇒ **Coordinación** de los controles aduaneros y para-aduaneros apostando por la automatización y simplificación de procesos, **armonización** de los requisitos administrativos y aduaneros. Servicios digitales y ventanilla única (ya en marcha).
- ⇒ **Estandarización** y **armonización** de los procedimientos e interoperabilidad de los sistemas dentro de los Estados miembros de la UE, mediante el servicio llamado Common Information Sharing Environment (CISE)
- ⇒ **Simplificar** los procedimientos administrativos para los servicios de TMCD **regulares con terceros países** (*e-manifiesto, e-servicios marítimos*). Modificación, de acuerdo con la DG Aduanas, de la práctica aduanera y, de ser necesario, de su regulación europea, para conseguir la máxima simplificación.

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

1. Medidas dirigidas a incrementar la competitividad del TMCD...

...y convertirlo en consecuencia en la opción elegida para un número creciente de cadenas logísticas

3. Facilitar y adaptar el cumplimiento de la normativa y reglamentación relacionada con los nuevos requisitos medioambientales y de seguridad a los servicios de TMCD

- ⇒ No aplicación del Convenio de Agua de Lastre a los buques de cabotaje nacional, y facilitar exenciones a los buques que operen en servicios regulares de TMCD con países próximos (concepto de “zona de igual riesgo”).
- ⇒ Incluir a SPC-Spain en el proceso de consultas para el desarrollo del Marco Nacional sobre infraestructuras de combustibles alternativos (Directiva 2014/94/UE)
- ⇒ Implantar la sistemática de consulta a SPC Spain antes de adoptar convenios internacionales que afecten al sector del TMCD con el fin de evaluar sus efectos sobre el sector, y proteger sus intereses. Promover el establecimiento de un grupo de trabajo en el seno de la OMI con este objetivo.

4. Identificar las barreras que impiden el establecimiento de verdaderas Autopistas del Mar

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

2. Medidas de Fomento y Promoción de un mayor desarrollo de servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia y Autopistas del Mar...

...mediante:

1. Proporcionar apoyo económico y financiero con fondos públicos:

- ⇒ Facilitar apoyo financiero para la **adaptación de los buques a los nuevos requisitos** medioambientales y de seguridad, facilitando la utilización del mecanismo de los avales del Estado.
- ⇒ Mantenimiento del **programa de ayudas estatales** en combinación con fondos europeos, dirigido a completar los proyectos ya iniciados.
- ⇒ **Estimular la demanda de las Autopistas del Mar.**
 - ✓ En línea con las propuestas que SPC-Spain viene formulando de apoyar el establecimiento de un Ecobono, promover un marco europeo homogéneo de incentivos a la demanda, como fórmula que no distorsiona la competencia, para estimular financieramente el TMCD
 - ✓ Participación activa de SPC-Spain en el desarrollo del proyecto “Med-Atlantic Ecobonus” que estudia el diseño e implantación de un sistema de ECOBONO.
 - ✓ Establecer en los Presupuestos para 2017 una partida presupuestaria para la puesta en marcha efectiva del ECOBONO en España
- ⇒ **Facilitar la utilización de fondos europeos (programa CEF) como incentivos a la oferta:** subsidios al lanzamiento de servicios nuevos o aumento de frecuencia o capacidad de los existentes.

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

2. Medidas de Fomento y Promoción de un mayor desarrollo de servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia y Autopistas del Mar...

...mediante:

2. Difusión de las ventajas de utilización del TMCD y las AdM y su potencial, entre los usuarios actuales y potenciales :

- ⇒ Facilitar e impulsar el importante papel, respecto a la promoción y desarrollo del TMCD, que viene desarrollando SPC Spain , **proporcionándole los recursos necesarios para:**
 - ✓ La divulgación de información completa y práctica y la formación en esta materia.
 - ✓ La difusión de información actualizada y neutral sobre la política de TMCD.
 - ✓ Publicitar casos de éxito en el transporte marítimo de corta distancia.
- ⇒ Apoyo a la participación de SPC-Spain en las actividades de la ESN, la Red Europea de Centros de Promoción de TMCD (SPCs)

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

3. Medidas para la mejora de la accesibilidad a los puertos y terminales

-mediante:
 - ⇒ Identificación de puntos críticos a resolver para mejorar la conectividad viaria de los puertos, y de las terminales utilizadas por los servicios de TMCD y AdM (la mayoría ya incluidos en el PITVI).
 - ⇒ Priorización en función de los servicios de TMCD y AdM existentes y/o previstos.
 - ⇒ Facilitación de la accesibilidad a los puertos y terminales de TMCD y AdM mediante la implantación de
 - ✓ señalización específica y adecuada.
 - ✓ tecnologías de control de accesos sin papeles.